SECRETARÍA DE MOVILIDAD

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

24 HORAS

Página: 7 Sección: CDMX Fecha: 22 ENE 2021

DESTACA SERRANÍA MANTENIMIENTO AL *GUSANO NARANJA*

En tres años, STC-Metro logra reducir desperfectos en un 28%

Equipo. La titular del Sistema de Transporte Colectivo resalta el esfuerzo de los trabajadores para obtener estos resultados

MARCO FRAGOSO

GOBIERNO CDMX

ANÁLISIS. "Se ha hecho reingeniería, se ha estudiado la causa de los problemas para refaccionar y refaccionar bien", puntualizó Florencia Serranía, quien estuvo acompañada por el secretario de Movilidad, Andrés Lajous.

La directora del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, Florencia Serranía, aseguró que en el Capítulo 2000, concerniente a materiales y suministros, la dependencia tuvo más dinero en 2019 y 2020, lo que en total suma 58% más de lo que recibió en 2018.

Explicó que en la Partida 2961 de refacciones se tiene 62% más presupuesto que en 2018. "Esto es muy importante porque todo el presupuesto y el dinero del Metro precisamente se ha enfocado en el mantenimiento; no sólo es dinero lo que se ha requerido, ha sido un gran esfuerzo de los trabajadores para llegar a los resultados que les quiero mostrar", destacó.

Serranía detalló que de 2018 a 2020 redujeron el número de averías un 28%; es decir, 2018 se recibió con 35 mil averías, por lo que se han reducido a 25 mil al cierre de diciembre del año pasado.

"Estas averías fueron catalogadas y todos los equipos mecánicos, electromecánicos, todo lo que concierne a la operación ha sido mejorada, se ha hecho reingeniería, se ha estudiado la causa de los problemas para refaccionar y refaccionar bien, no refaccionar mucho, pero refaccionar bien", subrayó.

La directora señaló que en 2018 recibieron una fiabilidad de mil 93 kilómetros por avería, es decir que un tren recorría mil kilómetros antes de que sufriera una avería, y hoy recorre mil 406 kilómetros por avería. Lo que significa que se mejoró la calidad del mantenimiento con un 29%.

En materia de retrasos, Serranía aseguró que también las quejas de usuarios se redujeron en 50%. "Hemos reducido el retraso en un 47%, y en promedio los retrasos se han reducido en todas las líneas; pasamos de tener retrasos de más de un minuto, de 48 mil 715 en 2018, a tener 25 mil 865, y para eso han trabajado los grupos especialistas de transporta-

ción, de instalaciones fijas de control y señalización de vías para poder reducirlos", puntualizó.

Finalmente, dijo que en 2020 se garantizó que la espera en estación no fuera mayor de 30 segundos en promedio, por lo que aclaró que registraron tiempos de espera en estación de 65.4 segundos en 2018, y al cierre de 2020 fue de 29.3 segundos.

CUARTOSCURO

CUARTOSCURO

MÁS DINERO, MENOS FALLAS

En la Partida 2961 de refacciones, el Sistema de Transporte Colectivo tiene 62% más presupuesto que en 2018.

- **En 2018,** el STC-Metro tenía los trenes con 35 mil averías, las cuales se redujeron a 25 mil al cierre de diciembre de 2020.
- **En 2018,** un tren recorría mil kilómetros antes de que sufriera una falla; hoy recorre mil 406 kilómetros por descompostura. Hubo una mejora de 29% en mantenimiento.
- **Se redujeron** en 47% los retrasos de más de un minuto.
- **En 2020** se garantizó que la espera en estación no fuera de más de 30 segundos en promedio. Este rubro mejoró 55%.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La Razón

Página: 13 Sección: CD Fecha: 22 ENE 2021

(Video) Aguas negras ya invaden el Metro

13/co

Las estaciones Balbuena y Zaragoza de la Línea 1, que está sin servicio desde el 9 de enero tras el incendio de la subestación eléctrica, se inundaron en estos días. Imágenes en redes sociales muestran que la anegación llegó a las escaleras y pasarela de las instalaciones.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

EL UNIVERSAL
EL GRAN DIARIO DE MÉXICO

Página: 16 Sección: met Fecha: 22 ENE 2021

GERMÁN ESPINOSA: EL UNIVERSAL

Las personas extreman precauciones en Centro Médico al abordar los camiones que agilizan la movilidad ante el cierre de la Línea 3 del Metro. Consideran que por la presencia del Hospital Siglo XXI, se puede esparcir el Covid-19.

CRÓNICA

Capitalinos le temen a las cercanías del Centro Médico

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Página: 16 Sección: Metr Fecha: 22 ENE 2021

Usuarios del Metro y peatones desconfían de la gente que sale del Hospital Siglo XXI por miedo a contagio

DAVID FUENTES
david.fuentes@eluniversal.com.mx

En los alrededores de la estación Centro Médico, perteneciente a la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, todas la personas tienen prisa, nadie quiere formarse más de un minuto y los cuidados para evitar un contagio de Covid-19 son extremos.

Todos utilizan cubrebocas, incluso algunos portan una bufanda encima de él, se desinfectan la mano a cada instante, tratan de mantener la sana distancia y ni se habla.

En los alrededores, las plazas comerciales y negocios no están abiertos, en calles aledañas se alcanzan a distinguir grandes letreros en rojo con la leyenda: "Cuidado, Zona Covid", y a unos metros de la estación se encuentra el hospital del mismo nombre, donde por las mañanas se forman largas filas de pacientes del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) que esperan su turno para pasar, ya sea para recibir medicamento o a consulta.

Aunque no es un Hospital Covid, varios de los usuarios llegan a pedir exámenes para descartar que estén contagiados. También hacen fila y eso espanta a los que por necesidad tienen que utilizar el Metro.

"Me ha tocado ver que luego hasta se pelean, la gente del Metro regaña a la gente que escupe en la calle o a los que salen del hospital, creen que tienen Covid y que van a contagiar a todos. Pues para saber, mejor estar bien protegido", dice uno de los guardias de seguridad de una plaza vecina.

Esta situación la conocen los usuarios del STC quienes, con miedo o discriminación "barren con la mirada" a los que se llegan a formar para subirse a los camiones, pues de momento la estación está cerrada.

"Aquí sí me da miedo, tengo que usar este Metro y desde que empezó lo del Covid nunca he visto que lo saniticen y a la vuelta está el Hospital Siglo XXI.

"Yo creo que esta estación la deben clausurar y dar chance hasta la otra o mejor, que se agilice todo. No sabemos si los que salen o llegan de ese hospital están contagiados y esparcen el virus por todos lados y nosotros lo llevamos a casa, eso deben pensar las autoridades", considera Ramiro, un usuario del sistema de transporte.

4 MINUTOS tardan los camiones para salir llenos de Centro Médico a las 10:00 de la mañana. En las horas pico, las unidades son insuficientes.

El congestionamiento de usuarios que hacen filas para abordar los camiones que auxilian a desahogar la Línea 3 es momentáneo, para las 10:00 horas estos vehículos apenas y se tardan cuatro minutos en salir abarrotados.

"El problema siempre es en las horas pico, no sé por qué no ponen más camiones, luego tenemos el problema de que el hospital está cerca y no sabemos si hay control para contener el virus. Si te das cuenta, nadie habla y todos se quieren ir rápido, pero ni modo, no tenemos de otra", expone Renata.

Como en otros puntos afectados de la red del Metro, personal de la Secretaría de Movilidad y del STC hacen su labor tratando de agilizar a los usuarios y evitando accidentes, puesto que en las mañanas los vehículos pasan a toda prisa sin respetar a los peatones.

De momento, dijeron los empleados del Gobierno de la Ciudad de México, no hay una fecha real para que la Línea 3 vuelva a operar. ●

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA

Página: 1 Sección: (1) Fecha: 22 ENE 2021

Modifican taxímetros para incrementar costos en recorridos

Adulteran taxistas tarifas en la CDMX

Cuestan viajes en vehículos más del 45 por ciento pese a normatividad

AMALLELY MORALES

Taxistas de la Ciudad de México adulteran los taxímetros para incrementar el costo de la tarifa entre un 25 y 60 por ciento.

REFORMA constató que hay quienes manejan una doble tarifa. Los costos de los taxis se dividen en tres. La uno es la tarifa libre, del taxi más barato; la dos, que es la del taxi de sitio y la tres, que corresponde al horario nocturno. Sin embargo, en ocasiones cambian los precios.

El brinco en el cobro debe ser cada 250 metros; pero algunos taxistas configuran el dispositivo para brincar cada 200. No sólo reducen la cantidad de la distancia.

Otra fórmula es que el cambio debe ser cada 45 segundos si es que la unidad no se mueve, y lo que se hace es adulterarlo para incrementar el precio cada 35 o 30 segundos.

Los parámetros oficiales están registrados en la última actualización tarifaria para taxis en CDMX, realizada en 2013.

Por ejemplo, una unidad del sitio Quetzal cobró, desde su base hasta la Alcaldía Venustiano Carranza 91.10 pesos, por un viaje de nueve kilómetros en un tiempo de 14 minutos que, de acuerdo con la tarifa oficial, debió haberse cobrado en 62 pesos con 50 centavos.

Esto implica un aumento del 45 por ciento, el ejercicio se hizo en otros tres taxis y el resultado fue el mismo.

Roberto Remes, especialista en urbanismo, aseguró que el problema con el costo de los taxis es que no está ajustado a un elemento técnico.

"Por ejemplo, de acuerdo al incremento del precio de la gasolina, cada vez que suben otros factores, o algo para tratar de ir midiendo cuál es el impacto de los precios", explicó el experto.

Por esto, las autoridades tendrían que establecer un sistema de reclamos más justo, como podría ser una aplicación de seguimiento, para comprobar si el dispositivo está adulterado.

Laura Ballesteros, experta en movilidad y directora de Mujeres en Movimiento, coincidió en que no es problema nuevo, y la autoridad debería atenderlo a través de la tecnología.

"Ya van más de dos años de este Gobierno, primero tendrían que hacer público y transparente el número de taxis que se han denunciado que incurren en estas prácticas y de los programas de supervisión que ellos dicen tener", detalló Ballesteros.

Elizabeth Ruiz

De acuerdo con los taxistas, en más de siete años no ha habido un cambio en la tarifa.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El Sol de México

Página: 1-2 Sección: nal Fecha: 22 ENE

PARADERO INDIOS VERDES

Cierran paso a privados

La reconfiguración del segundo Centro de Transferencia Modal de mayor afluencia después de Pantitlán, se hará con inversión directa del Gobierno capitalino.

CIRUGÍA MAYOR AL PARADERO

Dejan a empresarios fuera de Indios Verdes

ISRAEL ZAMARRÓN

El Gobierno considera que los privados priorizarían las áreas comerciales y esto causaría más tráfico

Indios Verdes, el segundo Centro de Transferencia Modal (Cetram) de mayor afluencia después de Pantitlán, será sometido a una cirugía mayor. El gobierno de la Ciudad de México optó por la inversión directa para su reordenamiento y no por otorgar una concesión a privados, como hizo la administración anterior con algunos paraderos.

El Sol de México pudo conocer que Indios Verdes era uno de los Cetram en la mira para concesionarse y edificar áreas comerciales, sin embargo, la actual administración descartó esa posibilidad por considerar que dicho proyecto habría inducido más tráfico a la zona y colapsado

A la Ciudad de México le toca la obra al estar en su territorio, pero se ejecutará con apoyo y aportación del Estado de México /MAURICIO HUIZAR

la ya caótica movilidad.

La reconfiguración de este paradero, ubicado en el norte de la ciudad, busca integrar los sistemas de transporte actuales, como la Línea 1 del Metrobús, la 3 del Metro y las rutas metropolitanas concesionadas, con los nuevos servicios que llegarán: la Línea 1 de Cablebús, la 4 del Mexibús y el Mexicable.

El Gobierno capitalino contrató para ello, por 419.5 millones de pesos, a la empresa Irkon Holdings S.A. de C.V., que trabajará en participación conjunta con PINL S.A. de C.V., Consorcio de Ingenieros Constructores y Consultores S.A. de C.V. y Corporación de Servicios Nacionales S.A. de C.V. Las obras deberán concluir a más tardar el 21 de diciembre de este año.

Una de las adecuaciones principales a Indios Verdes será la construcción de una estación común para la Línea 1 del Metrobús y la 4 del Mexibús, de manera que el transbordo entre ambos sistemas sea lo más integrado y sencillo posible. Esto implicará que las unidades mexiquenses hagan ascenso y descenso en Indios Verdes.

"Los trabajos consisten en realizar la adecuación vial de los carriles centrales de Insurgentes Norte con la finalidad que albergue tanto la gaza de retorno del corredor citado, así como la construcción de las estaciones del Metrobús y Mexibús que estarán adosadas a la estación terminal Indios Verdes de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo", se lee en la convocatoria de la licitación.

Estas adecuaciones no implicarán reducción de carriles vehiculares de Insurgentes Norte, ya que como avenida que se convierte en la carretera México-Pachuca "será considerada una de las vías primarias para la interconexión con el Nuevo Aeropuerto Internacional de Santa Lucía (NAISL)", ubicado en el Estado de México.

El objetivo de la reconfiguración de Indios Verdes es integrar "los sistemas de transporte masivo de pasajeros Cablebús Línea 1 de la Ciudad de México, Mexibús IV y Mexicable Línea 2 del Estado de México; bajo la planeación, administración y control del Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México".

4

LÍNEAS: dos del MB, una de Metro y una de Mexibús confluyen hoy, pero se sumarán Cablebús y Mexicable

1.13

MILLONES de personas usan al día las conexiones de este paradero

El Gobierno de la CdMx trabaja en una terminal común para los servicios de la Línea 1 del MB y la Línea 4 de Mexibús /DANIEL HIDALGO

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

MILENIO

22 ENE 2021

Página: 16 Sección: Fecha:

ESTIRA Y AFLOJA

J. JESÚS RANGEL M.

jesus.rangel@milenio.com

El delicado Metro; NYCE se vendió

La situación en el Sistema de Transporte Colectivo (Metro) es más complicada y delicada de lo que se sabe. Los números no hablan pero dicen mucho y, en este caso, la fuerte disminución en el total de plazas para ahorros republicanos refleja el por qué el mantenimiento de las instalaciones es deficiente; de que hay dinero, lo hay. Multiplique seis millones de usuarios al día por cinco pesos y 365 días, y resultan 10 mil 950 millones de pesos de ingresos sin contar las rentas de espacios.

El incendio del Metro fue por falta de mantenimiento y le han seguido el descarrilamiento de un tren por falta de lubricación en el bugie entre el sexto y séptimo carro cuando se dirigía a la zona de maniobras en La Paz de la Línea A, y el martes pasado las aguas negras inundaron vías y escaleras de la estación Zaragoza por falta de atención en los cárcamos que gestionan el paso de aguas pluviales y del drenaje.

Al cierre de diciembre de 2018 el número de plazas de base en el Metro sumó 13 mil 524 con una ligera reducción a 13 mil 507 al terminar 2020; las plazas de confianza se mantuvieron con mil 244. La diferencia está en que bajó 5 por ciento la ocupación de las mismas.

Al concluir 2018 el total de plazas vacantes en ambas áreas sumó 422, y al cierre de 2020 alcanzó mil 125, un incremento de 166.58 por ciento.

Esta es la estúpida austeridad a la que me he referido, agravada por el hecho de que la pandemia obligó a trabajadores del Metro (se habla por lo menos de 500) a permanecer en sus casas por ser población en riesgo, según acuerdo del 25 de marzo pasado; muchos son técnicos altamente calificados en transportación, instalaciones fijas, material rodante y seguridad institucional.

Lo peor, las autoridades del STC buscan apoyo de asociaciones de ingeniería y de instituciones de educación superior para que las refuercen en diversas disciplinas, incluso con servicio social. No se les pagaría a sabiendas de que no es cualquier cosa lo que harán. ¡Ufff!

Cuarto de junto

De acuerdo con el Imco, Sonora es el estado menos afectado en su economía por la pandemia gracias a la mayor diversificación y a que aplicó las mejores estrategias de certidumbre a la inversión, innovación en salud, responsabilidad fiscal y control de la seguridad... La firma de origen chino QIMA, de **Sebastien Breteau**, adquirió a Normalización y Certificación NYCE, de **Carlos Pérez**, para aumentar su presencia internacional y en México. QIMA es líder global de servicios de cumplimiento y control de calidad que se asocia con marcas para proteger y optimizar su cadena de suministro; NYCE es el organismo de estandarización y evaluación de la conformidad más grande de México con servicios de pruebas de laboratorio, verificación y certificación conforme a las NOM, NMX y estándares internacionales ISO/IEC.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

EL ECONOMISTA
Información inteligente

22 ENE 2021

Página: 46 Sección: Fecha:

Columna invitada

Vidal Llerenas Morales
Twitter: @vidallerenas

La izquierda, la política urbana y la ciudad

46

Los gobiernos capitalinos han desarrollado buenas políticas urbanas, también excepcionales con respecto a lo que se hace en el resto del país, que permiten vivir en una ciudad mejor. Por eso la izquierda se mantiene, y se mantendrá el gobierno.

La izquierda ha gobernado la ciudad por casi tres décadas, con la excepción del final de la administración de Mancera, que gobernó aliado con el gobierno de Peña y terminó de candidato del PAN.

Hacerlo con relativo éxito, como ha sucedido, es muy complicado en una urbe con enormes problemas de diseño urbano, de gran concentración de población, ubicada en una zona donde el aire no se dispersa y que atiende a varios millones de personas que vienen todos los días del Estado de México. Además de sufrir, por periodos, el acoso de los poderes federales.

En la reforma al sistema de coordinación fiscal de 2009, el PAN y el PRI le quitaron a la capital algo cercano a la mitad de sus participaciones. Una de las políticas centrales de esos gobiernos han sido las de reducir la desigualdad.

Desde hace décadas estudiantes, adultos mayores y personas con carencias importantes reciben transferencias públicas. Es verdad que detrás de los problemas del Metro existe un problema de subinversión crónica, que se debe revertir, que inició incluso antes de los gobiernos de izquierda, pero que fundamentalmente tiene que ver con la decisión de mantener una tarifa altamente subsidiada en ese transporte.

Eso es muy importante para millones de capitalinos, al grado de que cuando se incrementó la tarifa hace seis años se redujo la cantidad de usuarios, porque el costo del transporte sí constituye una porción importante del gasto del capitalino. Además de las políticas sociales, el Gobierno de la CDMX ha puesto en práctica una agenda de derechos como el garantizar la interrupción legal del embarazo, los matrimonios igualitarios, la participación social y en general los derechos humanos de las personas.

Mi punto, es que además, los gobiernos capitalinos han desarrollado buenas políticas urbanas, también excepcionales con respecto a lo que se hace en el resto del país, que permiten vivir en una ciudad mejor. Por eso la izquierda se mantiene, y se mantendrá en el gobierno, porque de manera adicional a las políticas sociales y de derechos, existe un proyecto de ciudad.

La capital, que ha construido finanzas públicas sólidas, porque es el único gobierno local que seriamente recauda, ha permitido ampliar la oferta del Metro, desarrollar nuevos transportes como el Metrobus, y ahora los teleféricos y las vías elevadas para autobuses, así como recuperar la infraestructura de sistemas que ya eran caducos, como el tren ligero y los trolebuses. Se ha avanzado, casi como nadie, en facilitar transportes alternativos, como el ciclista y el peatonal, con ciclovías y sistemas de préstamo de bicis, además de que se comienza a invertir en unidades de autobuses eléctricos.

Se trata de gobiernos que han entendido la importancia de mejorar el espacio público, para avanzar en integración social, en seguridad, desarrollo económico y en mejorar la calidad de vida.

Intervenciones como la del Monumento a la Revolución, la Alameda Central, la recuperación del centro y ahora los nuevos parques en zonas más periféricas son fundamentales para el disfrute de la ciudad. Basta recordar el lamentable estado del Bosque de Chapultepec, antes que se acordara con el sector privado un mecanismos para su conservación y mejora.

Ahora llama la atención que los partidos que han estado en contra del proyecto de ciudad de la izquierda se unan, el problema es que ellos no presentan un proyecto propio, su narrativa es en contra de lo que la ciudad ha avanzado, que es, por cierto, a la vanguardia de la ciudad del mundo.