

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



ANGÉLICA VESGA, directora de Asuntos Públicos de WRI

# Reto: mejorar movilidad

## ENTREVISTA

AMALLELY MORALES

Con la aprobación de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial se abriría una ventana para mejorar la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México, que ha fallado en la coordinación de alcaldías con municipios conurbados, consideró Angélica Vesga, representante del Instituto de Recursos Mundiales (WRI por sus siglas en inglés).

“La movilidad no conoce límites territoriales, ni divisiones políticas, se da de manera metropolitana. Entonces, el contar con un marco nacional alinea las decisiones, las normativas, los proyectos a nivel local”, afirmó.

Con esto se pueden elevar los estándares en los municipios conurbados, en los

Lo que se ha evidenciado es que no hay un mecanismo que obligue a ponerse de acuerdo en la planeación y operación de la movilidad. No hay articulación metropolitana”.

que hay viajes diarios desde y hacia las alcaldías de la Ciudad de México, añadió Vesga, directora de Asuntos Públicos y Comunicación del WRI.

En entrevista, Vesga aseguró que se está planteando una iniciativa de ley con un proceso de fortalecimiento a través de dos pasos: el de organizaciones y especialistas para la seguridad, y la generación de lineamientos sobre qué debe tener la ley.

En el segundo participa el WRI y se construirá a través de foros en las cámaras legislativas a nivel federal, junto con asociaciones y diversas instituciones.

“No hay articulación me-

tropolitana, la infraestructura de los trasbordos de quienes vienen del Estado de México a trabajar a la Ciudad son banquetas incompletas, varios kilómetros de distancia”, dijo.

La experta agregó que otra ventaja de esta regulación sería la apertura a financiamiento para el transporte público y movilidad, pues actualmente está atomizado.

La CDMX aún tiene un gran reto por la cantidad de vehículos de transporte concesionado que no funcionan bajo esquemas formales, señaló Vesga, lo que merma la calidad del servicio para el usuario.



## TAXISTAS DEMANDAN ANTE LA SCJN PISO PAREJO CON LOS SERVICIOS DE APLICACIÓN



FOTO: DAVID DEOLARTE

### TAXISTAS A LA SCJN

# Piden no favorecer a las aplicaciones

RUBÉN PÉREZ 10

### Trabajadores del volante solicitaron a ministros de la Corte antepongan criterios de justicia y no los económicos

Integrantes del Movimiento Nacional Taxista, una agrupación de trabajadores del volante que brinda servicio en unidades tradicionales en la zona conurbada, con agremiados a nivel nacional, pidieron a ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Nación que antepongan criterios de justicia y no económicos en la resolución sobre los vehículos particulares que prestan el servicio a través de aplicaciones.

Ignacio Rodríguez, vocero de la organización, acompañado por taxistas representantes de diversas regiones de la Ciudad de México, Estado de México y otras entidades del país, manifestó que los integrantes del máximo tribunal de impartición de justicia no deben dejarse intimidar por los supuestos poderes económicos de empresas trasnacionales que cobijan el servicio mediante aplicaciones (App).

En conferencia de prensa realizada justo frente al acceso principal de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, los taxistas indicaron una vez más que tanto

la administración federal como los gobiernos estatales han solapado la proliferación de unidades que, siendo autos particulares, brindan el traslado de usuarios en una franca competencia desleal ante el gremio tradicional, al que sí se le exige el pago de diversos impuestos.

Ignacio Rodríguez Mejía recordó en un foro en el que participó la investigadora de la UNAM y el CIDE, Paola Sofía Vázquez Sánchez, con funcionarios del departamento jurídico de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano en las mesas de diálogo en la Secretaría de Gobernación, se reconoció que el servicio de estas aplicaciones cumple con las condiciones para ser considerado público.

Dijo que el hecho que le pongan privado a un servicio que a todas luces es público no sólo pervierte los principios del Estado de Derecho, sino que le dan vuelta a un asunto que "nos ha venido desangrando económicamente desde hace seis años".



Página:

23

Sección:

metropoli

Fecha:

19 NOV 2020

MITIN FRENTE A LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION 23-11-20

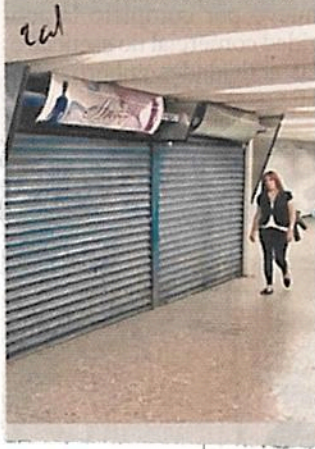
## Taxistas piden piso parejo con empresas de aplicaciones

Los integrantes del Movimiento Nacional Taxista (MNT) pidieron a los ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Nación considerar a las empresas de aplicaciones como un servicio de transporte público y no privado como lo aprobó el Congreso local. Esto luego de que fue presentada ante la SCJN una controversia en contra de la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que fue promovida por Morena.



## Levantán la cortina

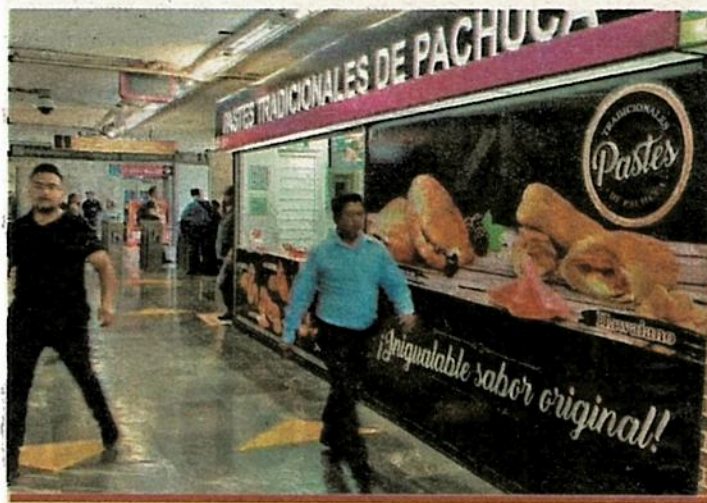
El Sistema de Transporte Colectivo Metro publicó un acuerdo para reabrir locales en las estaciones.



- La medida fue publicada ayer en la Gaceta Oficial.
- Se especificó que los negocios deberán atender las medidas sanitarias para evitar la propagación de Covid-19.
- "Dicha reapertura será aplicable a todos los permisionarios que se encuentren al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones económicas y documentales", se menciona en el acuerdo.
- Los negocios fueron cerrados, temporalmente, desde el 2 de abril de 2020 y se tenía previsto que se reabrieran el 30 de abril; sin embargo, la contingencia no lo permitió.

# 85%

de los locales comerciales fueron cerrados; 15% es de giros permitidos.



## Tras siete meses, comercios del Metro pueden reabrir

[ Adriana Rodríguez ]

13 - JUL - 20  
◆ Luego de permanecer cerrados por más de siete meses de cierre, los comercios que se ubican al interior del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC) en la Ciudad de México podrán reabrir.

A través de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México se dio a conocer este miércoles el acuerdo por el que se da a conocer la reapertura de locales comerciales, aplicable a partir de este miércoles 18 de noviembre y para los permisionarios que estén al corriente de sus obligaciones económicas y documentales.

Por su parte, las autoridades del Metro informaron a través de un comunicado que para que los comercios puedan reabrir, deberán acatar los "Lineamientos para la Ejecución del Plan Gradual hacia la Nueva Normalidad" que les sea aplicable conforme al giro

comercial que realicen.

Asimismo, deberán mantener en un lugar visible, la Carta Compromiso que se emita para hacer del conocimiento del STC y usuarios, que se cumplen con todas las medidas sanitarias establecidas por el Gobierno local y con las condiciones, que se establezcan en los lineamientos.

El incumplimiento con lo dispuesto, podrá hacer acreedor al permisionario de la suspensión de actividades indefinida, reanudando hasta que se subsane dicha infracción previo consentimiento de la Subgerencia de Administración de PATR.

El 16 de junio, el STC publicó el segundo acuerdo por el que se determinó la condonación de pagos a permisionarios, como un beneficio económico en el contexto de la inactividad comercial por la contingencia sanitaria, lo cual queda sin efecto.



## REABREN 2,500 LOCALES EN EL METRO

24  
COM

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro autorizó la reapertura de unos dos mil 500 locales y módulos comerciales dentro de la red.

Luego de que desde el 2 de abril suspendieron operaciones debido a la contingencia sanitaria por covid-19.

El STC publicó en la *Gaceta Oficial* de la Ciudad de México el acuerdo por el que se permite la reapertura, siempre y cuando se cumplan con las medidas sanitarias y se encuentren al corriente del pago de sus contraprestaciones.

Uno de los requisitos es contar con una carta compromiso y exhibirla a la vista de los usuarios del Metro; en ella se obligan a contar con las medidas sanitarias, informó el STC.

"De un aproximado de tres mil locales y módulos



Foto: Cuartoscuro

Dados los usuarios que ayer se vieron nutriendo los andenes y pasillos del Metro, está claro que los locales tendrán clientes.

que se encuentran al interior de la red, 85 por ciento suspendieron actividades desde el 2 de abril, a partir de la determinación por la contingencia sanitaria. El 15 por ciento de los locales que se mantuvieron en opera-

ción correspondieron a giros relacionados con el sector farmacéutico, laboratorios clínicos, servicios financieros, abarrotes y venta de alimentos empaquetados de origen", detalló el STC.

— Jonás López



## Acatan normas y reabren locales al interior del Metro

HILDA ESCALONA

3

Todos los permisionarios que se encuentren al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones económicas y documentales pudieron reaperturar sus locales comerciales ubicados al interior de las estaciones del Metro CDMX.

Los vendedores deberán acatar los Lineamientos, Normas, Guías y/o Protocolos de Protección a la Salud, conforme a los "Lineamientos para la Ejecución del Plan Gradual hacia la Nueva Normalidad en la Ciudad de México", que les sean aplicables conforme al giro comercial que realicen, mismas que se encuentran disponibles en la siguiente liga: <https://medidassanitarias.covid19.cdmx.gob.mx/>.

Y en un lugar visible deberán exhibir la Carta Compromiso que se emita para hacer del conocimiento del STC y usuarios, que se cumplen con todas las medidas sanitarias establecidas por el Gobierno local y con las condiciones, que se establezcan en los Lineamientos, Normas, Guías y/o Protocolos de Protección a la Salud de acuerdo con el giro comercial que correspondan.

Antes de reabrir, el permisionario deberá solicitar por escrito a la Subgerencia de Administración de Permisos Administrativos Temporales Revocables (PATR), la Autorización para realizar trabajos de limpieza, sanitización, desinfección, acondicionamiento, mantenimiento, o en su caso el ingreso o retiro de mobiliario y equipo, de lo contrario se hará acreedor de las sanciones que corresponda conforme al mismo Reglamento.

Y se advierte que incumplir con lo dispuesto, podrá hacer acreedor al permisionario de la suspensión de actividades indefinida, reanudando hasta que se subsane dicha infracción previo consentimiento de la Subgerencia de Administración de PATR.

El 16 de junio pasado, el STC publicó el Segundo Acuerdo por el que se determinó la Condonación de Pagos a permisionarios, como un beneficio económico en el contexto de la inactividad comercial por la contingencia sanitaria, lo cual queda sin efecto, por lo cual, los permisionarios deberán pagar su contraprestación mensual de manera regular a partir del mes de enero de 2021 dentro de los primeros cinco días, de lo contrario se harán acreedores a multas y recargos por el pago extemporáneo de la contraprestación.

De un aproximado de tres mil locales y módulos que se encuentran al interior de la Red, el 85% suspendieron actividades desde el pasado 2 de abril, a partir de la determinación por la contingencia sanitaria.





FOTO: ESPECIAL

**VENDIMIA**

• 85 por ciento de los 3 mil comercios cerró.

**#ECONOMÍA**

# Reabren 2 mil 550 locales en el Metro

• El Metro dio a conocer la reapertura de dos mil 550 locales comerciales ubicados en el interior de sus estaciones, tras el confinamiento. **13**

La medida aplica a los permisionarios que estén al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones económicas y documentales.

Ayer, en la *Gaceta Oficial* se publicó el acuerdo, así como la petición a los permisionarios para acatar los Lineamientos, Normas, Guías y Protocolos de Protección a la Salud, conforme al Plan Gradual hacia la

Nueva Normalidad. Además, deberán colocar en un lugar visible la carta compromiso que se emita para hacer del conocimiento del STC y sus usuarios, que se cumplen todas las medidas sanitarias.

Previo a la reapertura, el locatario deberá solicitar por escrito a la Subgerencia de Administración de PATR, la autorización para realizar trabajos de limpieza, desinfección, acondicionamiento, mantenimiento, o, en su caso, el ingreso o retiro de mobiliario y equipo. **MANUEL DURÁN**

**APOYO DADO**

**1**

• El 16 de junio se acordó condonar pagos a los tenedores de locales.



### METRO REABRE LOCALES

Tras siete meses, la mañana de ayer se reanudaron las actividades comerciales en los establecimientos del interior del Metro. De los 3 mil locales que se encuentran al interior de la red, el 85% cerró desde el pasado 2 de abril, por el inicio de la contingencia sanitaria.



· Suspendieron actividades desde el 2 de abril

**TRAS 8 MESES**

# Reabren locales en el Metro capitalino

10 - cdmx  
REDACCIÓN  
GRUPO CANTÓN

**ANTES DE ABRIR**

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) publicó este miércoles, en la Gaceta Oficial de la CDMX, el acuerdo por el que se da a conocer la reapertura de locales comerciales ubicados al interior de las estaciones del Metro, la cual es aplicable a todos los permisionarios que se encuentren al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones económicas y documentales.

De acuerdo con el documento, los permisionarios deberán acatar los lineamientos, que les sean aplicables conforme al giro comercial que realicen, mismas que se encuentran disponibles en la siguiente liga: <https://medidassanitarias.covid19.cdmx.gob.mx/>.

· Previamente a la reapertura, el permisionario deberá solicitar por escrito la autorización para realizar trabajos de limpieza y sanitización



# ¿Derecho a la (in)movilidad?

NÉSTOR MARTÍNEZ CRISTO

La autoridad federal informó en días pasados que la reforma constitucional que reconoce el derecho a la movilidad y a la seguridad vial ha sido aprobada ya por la mayoría de los congresos locales, lo que abre paso a la declaratoria de constitucionalidad y a su entrada en vigor en todo el país.

Esta es una buena noticia, aunque su correcta implementación implica el acompañamiento de una serie de factores que no acostumbramos seguir en nuestras caóticas ciudades, como la planeación urbana, el orden y la legalidad.

Porque el derecho a la movilidad y a la seguridad vial no se limita —o no debe hacerlo— a una mera cuestión en la que proliferen bicicletas, ciclovías, motocicletas o transportes alternativos, sino a la estructuración paulatina, pero continuada, de nuestras metrópolis, de la forma en que las vivimos y nos movemos en ellas.

El derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial debe, por ende, incidir de manera horizontal y de distintas maneras en la vida cotidiana de la población, a través de la mejora en las condiciones de habitabilidad de las urbes. Tarea nada fácil, dado lo viciado de la añeja relación entre autoridad municipal (alcaldías) y la ciudadanía.

Me atrevo a afirmar que nadie, en nuestras grandes ciudades, puede estar en contra de medidas que propicien una vida más sana y un entorno más limpio y saludable. Tampoco se puede oponer al fomento de un medio de transporte libre de contaminación y que al mismo tiempo favorezca que el usuario se mueva y se ejercite.

Al inicio de este año, cuando la epidemia de Covid-19 sorprendió al mundo entero y nos obligó a parar drásticamente actividades y a confinarnos, las autoridades de la Ciudad de México adoptaron una serie de medidas tendentes a contener con la emergencia sanitaria. Entre ellas, la de reducir riesgos en el transporte público.

Decidieron fomentar el uso de la bicicleta, por ser un medio de transporte libre del contagio y seguro, en tanto el tráfico vehicular se había reducido drásticamente debido al confinamiento casi generalizado. Se trazó y se puso en marcha a las llamadas ciclovías temporales (que ahora son ciclovías “emergentes”), en particular la que corre a todo lo largo de la avenida de los Insurgentes. En cuestión de semanas las bicicletas se multiplicaron.

El confinamiento trajo al mismo tiempo el aumento casi explosivo de las motocicletas de entrega a domicilio.

Pero ahora que gran parte de la población volvió a las calles, con el consecuente aumento del tráfico vehicular, comienzan a surgir problemas y preguntas a las que la autoridad capitalina parece no estar dando respuesta certera ni oportuna. Hace unos días escuché al secretario de Movilidad de la CDMX, Andrés Lajous, afirmar que el gobierno evalúa la posibilidad de hacer permanentes las ciclovías —que originalmente eran temporales— con los muy cuestionables argumentos de que son “un éxito” y de que “el movimiento ciclista las apoya”.

Para mi asombro, el funcionario aseveró que la ciclovía de Insurgentes no afecta al tránsito vehicular. Los autos, dijo, disponen de los mismos dos carriles en cada sentido, puesto que el carril de la extrema derecha —ahora asignado a la ciclovía— estaba destinado desde antes para la carga y descarga de los autobuses y para el ascenso y descenso de pasajeros de taxis y de particulares.

Más allá de los planes del funcionario o de la información que le hacen llegar, la realidad lo contradice. Basta con hacer un recorrido en coche por Insurgentes Sur para darse cuenta que en amplios tramos se circula sólo por un carril y que ahora el movimiento de carga y descarga se realiza en uno de los dos carriles centrales (el de la derecha), situación que obstaculiza la fluidez vehicular y ha provocado cualquier número de choques y atropellamientos.

Si de algo estamos conscientes quienes vivimos en la Ciudad de México es de que los conductores carecemos de la más elemental cultura vial. Automovilistas, choferes de camiones y del transporte público, como las llamadas peseras, y los taxistas no respetamos el Reglamento de Tránsito y menos los derechos del peatón y del ciclista.

El problema es que tampoco ciclistas y conductores de las motitos de entrega rápida tienen cultura vial. La luz roja del semáforo parece no indicarles nada.

“

La autoridad capitalina no debe priorizar un transporte sobre otro



Es claro que la autoridad encargada de la movilidad en la CDMX deberá sopesar ventajas y desventajas de priorizar un medio de transporte sobre otro, de adecuar normas y reglamentos, así como de otorgar el espacio que a cada uno corresponda y convenga para ser seguro y eficiente. Se tendrá que poner especial énfasis en la construcción de una verdadera cultura vial, donde prevalezcan la ley y el respeto. En las condiciones actuales resulta imposible la sana convivencia entre conductores de automóviles, camiones y peseras, y entre todos éstos con las de *motitos* y bicicletas.

En una ciudad compleja como la nuestra, con sus vicios, dimensiones y riesgos, no es fácil trazar rutas seguras para el ciclista común. En condiciones normales, me parece que la ciclovia en la avenida de los Insurgentes es poco recomendable, por su trazo improvisado, inconveniente en ciertos tramos.

Si se pondera e implementa adecuadamente, una vez que se convierta en norma constitucional, este nuevo derecho del siglo XXI puede llegar a significar un cambio radical en la forma de movernos y de vivir las ciudades. Por el contrario, si no se lleva a cabo con honestidad y buen juicio, me temo que indefectiblemente seguiremos la misma ruta que llevamos: derecho a la (in)movilidad.