

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



PRIMERAS VUELTAS. Los cursos para los más pequeños descartan el uso de llantas de apoyo, para que logren el equilibrio.

Presume Semovi su biciescuela de verano



Los instructores también imparten cursos con perspectiva de género.

AMALLELY MORALES

2/20

Con cuatro secciones para personas de diferentes edades, la Secretaría de Movilidad (Semovi) y la Secretaría de Medio Ambiente (Sedema) ofrecen cursos de ciclismo este verano en los bosques de Chapultepec, San Juan de Aragón y Tlalpan.

Es así como se imparten clases teóricas y prácticas donde se enseña a rodar y a mejorar sus habilidades.

“La biciescuela es una oportunidad para agarrar la confianza de andar en bicicleta”, indicó Andrés Lajous, Secretario de Movilidad.

Cursos de bicibalance, para aprender a andar en bicicleta, mejora de técnicas y habilidades, y ciclismo urbano, son algunos de los impartidos.

Andrés Lajous, titular de Semovi

“Cualquiera que haya andado en bicicleta en la Ciudad sabe que es bueno saber parchar una llanta, hay que hacer la chamba porque si no te quedas detenido. También hay zona lúdica”.

En el primer caso, a los pequeños no se les enseña con rueditas atrás de la bici, pues no resulta la mejor forma de aprender.

“El de ciclismo urbano está enfocado para que conozcamos las reglas de tránsito y la parte práctica, cómo nos hacemos visibles, cuáles son las señales que usamos como ciclistas”, señaló Fernanda Rivera, directora de Seguridad Vial y Movilidad Sustentable, de la Semovi.

También ofrecen clases

con perspectiva de género y cursos de mecánica básica.

“Cualquiera que haya andado en bicicleta en la Ciudad sabe que es bueno saber parchar una llanta, hay que hacer la chamba porque si no te quedas detenido. También tenemos una zona lúdica para los niños más chiquitos”, señaló Lajous.

La apuesta del programa es que se vea a la bicicleta no sólo como un vehículo de recreación, sino como un medio de transporte.



■ Buscan que se vea a la bicicleta como un medio de transporte real.



Abrieron biciescuela de verano



■ Los pequeños se divierten y aprovechan sus vacaciones.



■ Los adultos aprenden las reglas para transportarse en la bicicleta.

AMALLELY MORALES

Con cuatro secciones para personas de diferentes edades, la Secretaría de Movilidad (Semovi) y la Secretaría de Medio Ambiente (Sedema) ofrecen cursos de ciclismo este verano en los bosques de Chapultepec, San Juan de Aragón y Tlalpan.

Es así como se imparten clases teóricas y prácticas donde se enseña a rodar y a mejorar sus habilidades. "La biciescuela es una oportunidad para agarrar la confianza de andar en bicicleta", indicó Andrés Lajous, Secretario de Movilidad. Cursos de bicibalace, para aprender a andar en bicicleta, me-

jora de técnicas y habilidades, y ciclismo urbano, son los impartidos. En el primer caso, a los pequeños no se les enseña con rueditas atrás de la bici, pues no resulta la mejor forma de aprender. "El de ciclismo urbano está enfocado para que conozcamos las reglas de tránsito y la parte prác-

tica, cómo nos hacemos visibles, cuáles son las señales que usamos como ciclistas", señaló Fernanda Rivera, Directora de Seguridad Vial y Movilidad Sustentable. También ofrecen clases con perspectiva de género y cursos de mecánica básica.



Niega Lime a Semovi pago por monopatinés

AMALLELY MORALES

La empresa de monopatinés eléctricos Lime tachó como un golpe a la movilidad al proceso de otorgación de permisos anuales de Semovi, el cual consideró lleno de incertidumbre y sin ninguna base legal.

Ayer, horas antes de vencer el plazo para pagar la contraprestación, Lime anunció que no lo realizaría por la falta de certezas jurídicas, pues se esperaron hasta el último momento porque consideró que la Secretaría de Movilidad cambiaría el lineamiento.

“No sólo nosotros lo esperábamos, la industria lo esperaba, nos están golpeando como industria, otras empresas están sufriendo, es un duro

golpe a la micromovilidad”, dijo en entrevista Julia Ortiz, directora de asuntos con Gobierno de Lime.

El anuncio fue hecho mediante un comunicado y la empresa dio aviso a la Semovi, mediante un oficio, de su decisión de no pagar la

contraprestación.

“Aquí la discusión debe centrar en un motivo específico, o que si podemos o no podemos pagar. La discusión tiene que ver con el tipo de mecanismo que hizo genera distorsiones de una mala gestión y una mala decisión de futuro”, expuso Ortiz.

En el oficio, girado al Secretario de Movilidad, Andrés Lajous, y del que ANFORMA tiene copia, L RE destacó que en 10 escri

previos se solicitó certezas jurídicas y un análisis riguroso.

“Nosotros queremos certeza sobre el futuro y una certeza que no la tuvimos durante todo el proceso. Todo se está diseñando una y otra vez.”

“En otras ciudades la autoridad analiza con las autoridades, con expertos, con la comunidad civil lo que es mejor para la Ciudad y, sobre la línea de manera conjunta esa constructiva, se define la correlación”, aseguró el representante de la

Defienden proceso para monopatinés

AMALLELY MORALES

Luego de que la empresa de monopatinés Lime anunció que no pagará la contraprestación para obtener el permiso anual, el Secretario de Movilidad, Andrés Lajous, defendió el proceso de subasta para definir los permisos.

Tras las críticas de la compañía sobre que el proceso generó incertidumbre, Lajous respondió que además de garantizar la transparencia, el otorgamiento de los permisos se hizo en fases que incentivan la competencia.

“Las empresas enviaron una carta diciendo que aceptaban los resultados del pro-

ceso, evidentemente no comparto la opinión de que no ha habido certeza jurídica, por el contrario, no sólo todo el

proceso está sustentado legalmente, sino que el contraste con la situación es radical”, señaló el funcionario.

Según Lajous, en la Administración anterior había permisos temporales que se renovaban cada dos semanas, sin ningún criterio público.

“Nosotros lo que hicimos fue que publicamos lineamientos de operación, lineamientos técnicos, y los avisos que determinaron la forma en la que se otorgan permisos anuales”.

“Si aducen que hay incer-

tidumbre es por los propios procesos legales que empezaron las empresas y, de todas maneras, en ninguno de los casos se ha dado la suspensión definitiva”, finalizó el funcionario capitalino.

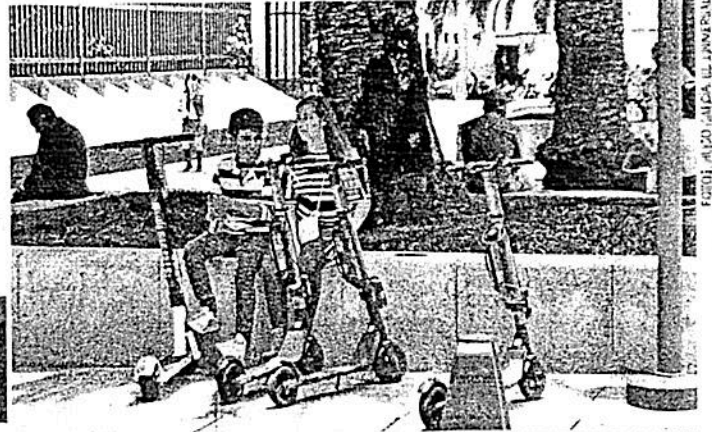
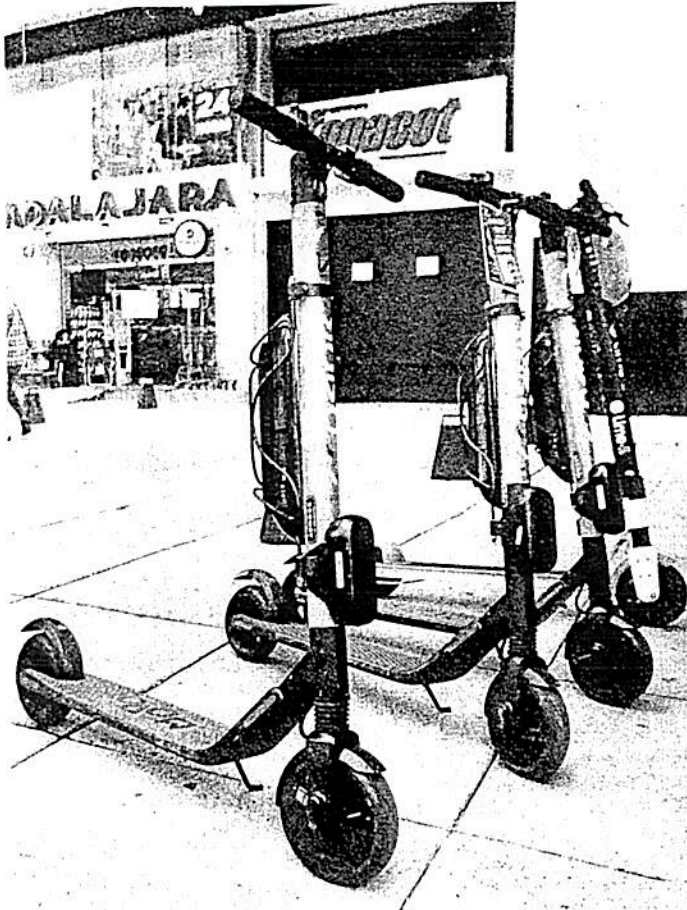
Vence término

AMALLELY MORALES

Luego de que ayer a las 15:00 horas venció el término para que las empresas de monopatinés y bicicletas sin anclaje realizaran el pago de la contraprestación, las compañías

interesadas en el proceso que no pagaron tendrían que reiniciar desde la primera fase.

Tal sería el caso de Grin, la cual tendría que retirar sus unidades de las calles, si no realizó el pago, al igual que las otras empresas faltantes.



Tras quitarles el permiso a Lime y Mobike, la Secretaría de Movilidad ofertará los espacios para mil 750 monopatines y 2 mil 400 bicicletas sin anclaje.

Escala pugna por permisos para scooters 18 MET

- Lime rechaza pagar 12.6 millones de pesos por contraprestación
- Semovi dice que ofertará espacios a firmas interesadas



Escapa pugno por... (2)

EDUARDO HERNÁNDEZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

La pugna por los permisos para las bicicletas sin anclaje y *scooters* en la Ciudad de México se acentuó toda vez que la empresa Lime se negó a pagar la contraprestación anual al acusar falta de certeza jurídica, y a su vez, la Secretaría de Movilidad (Semovi) aseguró que le retiró el permiso y ya no podrá operar.

La firma, quien obtuvo un permiso para operar mil 750 monopatines eléctricos, se negó a pagar 12 millones 600 mil pesos al Gobierno local justificando "que no hubo certeza jurídica en el proceso y que no hay claridad del rumbo de la micromovilidad". También promovió un amparo contra el proceso de asignación de permisos.

Lime, junto con Grin, que sí pagó, eran las dos únicas firmas para operar *scooters* en la CDMX.

No obstante, Julia Ortiz, directora de Relaciones con el Gobierno de Lime México, comentó que el mecanismo de subasta que realizó la Secretaría de Movilidad (Semovi) para determinar el pago que deberá dar cada empresa generó distorsiones en el mercado al anteponer el factor monetario al desarrollo de alternativas sustentables.

"La subasta fijada como mecanismo de asignación no está sustentada en legislación alguna y la distribución de unidades a través

de un algoritmo no ha sido probada ni validada por alguna instancia independiente a la administración que llevó el proceso.

"Además, privilegia los beneficios económicos por encima de los beneficios de sustentabilidad y movilidad para los capitalinos, y genera distorsiones en el mercado, pues gana quien pueda pagar más, no quien ofrezca el mejor servicio o los mejores patines", comentó.

La representante de la firma aseguró que las modificaciones constantes por parte de la Semovi provocaron una pérdida de 63% de la operatividad de las empresas, por lo que tampoco hay certeza sobre el futuro de la micromovilidad.

La falta de certeza en algunos temas fue la justificación para ampararse y pedir una suspensión al proceso, por lo que Julia Ortiz externó que esperarán a que el juez dé un fallo a finales del mes.

Este hecho se suma a la polémica que generó la empresa Mobike, a la que le fue retirado el permiso por parte de Semovi, pues no pagó la contraprestación de 6 millones 240 mil pesos para operar 2 mil 400 unidades de bicicletas sin anclaje argumentando que solicitó una prórroga de 90 días para hacer el desembolso, pues no pudo conseguir el dinero en el tiempo señalado.

Perderá su permiso. Ante la falta de pago de la contraprestación por

¿Quién se va y quién se queda?

Los que ya no pagarán

- **Lime.** Empresa que tenía permiso para operar *scooters* debía pagar 12 millones 600 mil pesos como contraprestación por un año.
- **Mobike.** Firma a la cual la Semovi le quitó la autorización para dar el servicio de bicicletas sin anclaje por no erogar 6 millones 240

mil pesos.

Los que sí pagaron

- **Grin.** Es quien sí hizo efectivo el pago de la contraprestación a la dependencia por 24 millones 500 mil pesos. Es la única que tiene permiso para *scooters*.
- **Dezba.** Pagará 900 mil pesos por ofrecer el servicio de bicis sin anclaje.
- **Jump.** Firma que tiene permiso para mil 900 bicis por una contraprestación de 2 millones 470 mil pesos.

Fuente: Semovi

"A la fecha, hay cinco amparos de empresas en operación, pero en ninguno se ha otorgado una suspensión, lo que sienta precedente de que el proceso es legal"

SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

parte de Lime, la Semovi informó que perdió el permiso que se le otorgó y no podrá operar en la Ciudad de México, por lo que a partir de este viernes deberá dejar de ofrecer el servicio en la capital.

La dependencia defendió que el procedimiento para seleccionar las empresas y la contraprestación está sustentado legalmente e incluso las empresas que obtuvieron el permiso entregaron una carta de conformidad para participar en la regulación y aceptar los resultados.

"A la fecha, hay cinco amparos de empresas en operación, pero en ninguno se ha otorgado una suspensión definitiva, lo que sienta precedente de que el proceso es legal y les da certeza jurídica", dijo.

Semovi indicó que las unidades que quedarán vacantes por parte de Lime y Mobike se ofrecerán a otras empresas. ●



Reglas de movilidad

Inconsistencias

Lime, una de las tres proveedoras de servicio de movilidad, se encuentra en conflicto con las autoridades capitalinas, poniendo en riesgo su servicio en zonas como Polanco, Roma-Condesa.

Lime

\$10 desbloqueo de scooter

\$3 por minuto

Grin

\$15 desbloqueo de scooter

\$2 por minuto

*\$3 minutos de uso incluido

Bird

\$20 desbloqueo de scooter

\$2 por minuto

FUENTE: MILENIO - INFORMACIÓN: Diego Castillo Santoya

Lime rechaza pagar permiso para operar patines en CdMx

Semovi. Andrés Lajous asegura que las firmas que no cubran la contraprestación no podrán trabajar

A. VALIENTE Y L. LUGO
CIUDAD DE MÉXICO

Lime, la empresa líder de scooters eléctricos en el mundo, dio a conocer en un comunicado que por la falta de certeza jurídica y a que se antepone la cuestión económica al desarrollo de las alternativas sustentables, aunado a la falta de claridad sobre el futuro de la micromovilidad en Ciudad de México, no pagará la contraprestación requerida por la Semovi para obtener su permiso anual.

En respuesta, Andrés Lajous, secretario de Movilidad, aseguró

que las empresas tienen que pagar y que las que no lo hagan dejarán de operar.

Lime tiene que cubrir 12 millones 600 mil pesos por concepto de la operación de los mil 750 scooters que se le autorizaron en Ciudad de México.

Lajous dijo que no comparte la opinión de que no haya certeza jurídica, ya que el proceso está sustentado legalmente.

Enfatizó que se publicaron los lineamientos técnicos y avisos que determinaron las formas

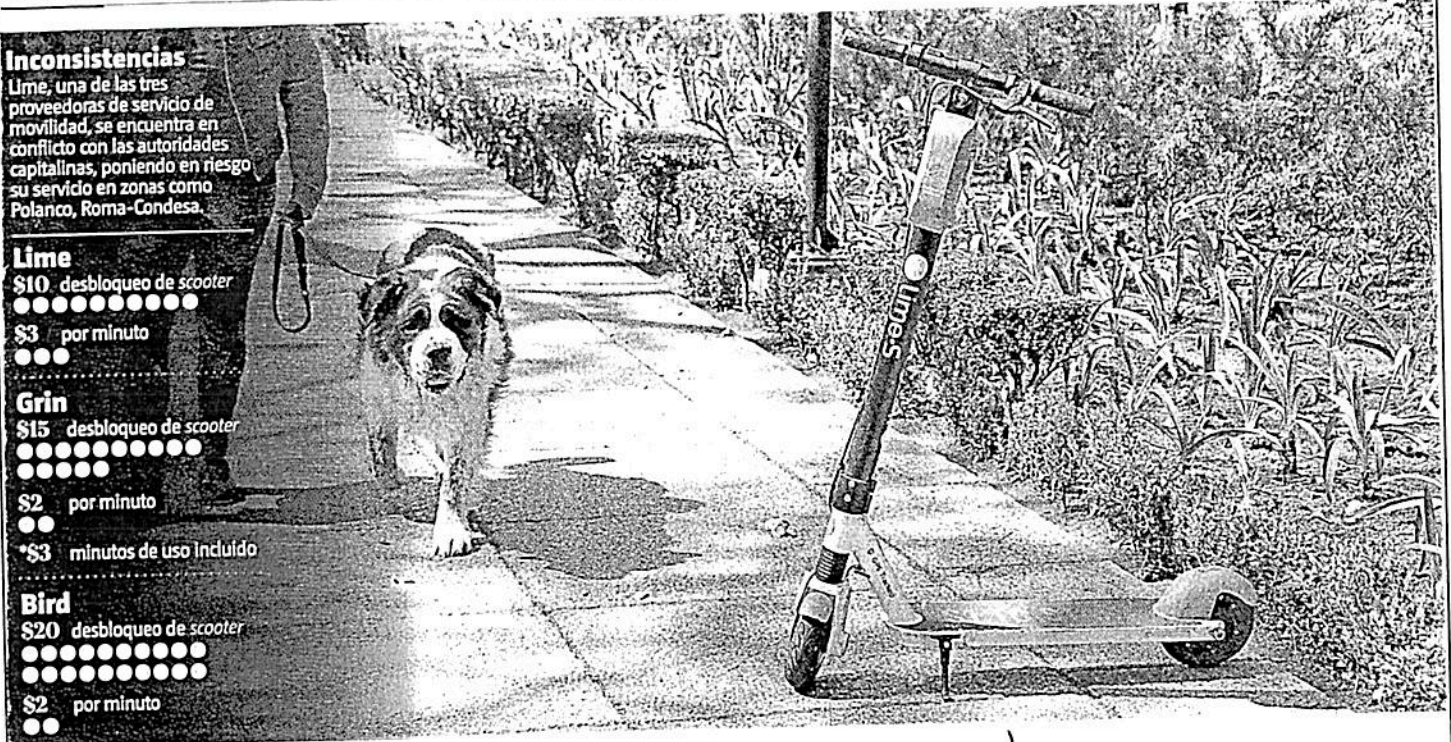
Las empresas deben tener certidumbre de las inversiones que hacen, dice gobierno capitalino

en las que otorgan los permisos anuales, pues las empresas deben tener certidumbre de las inversiones que están haciendo.

Desde que la Secretaría de Movilidad emitió los primeros lineamientos de operación, los Siste-

mas de Transporte Individual Sustentable y hasta que dio a conocer el pasado 11 de junio los resultados para obtener un permiso anual, Lime externó públicamente, y a través de más de 10 cartas enviadas a la autoridad, su inconformidad por la falta de certeza jurídica y claridad en la regulación.

“La subasta fijada como mecanismo de asignación no está sustentada en legislación alguna, y la distribución de unidades no ha sido probada ni validada por alguna



16cd



Lime Rechaza... (2)

Página:

16

Sección:

CI

Fecha:

20 JUL 2019

instancia independiente a la administración que llevó el proceso.

"Además, privilegia los beneficios económicos por encima de los relacionados con la sustentabilidad y movilidad para los capitalinos, y genera distorsiones en el mercado, pues gana quien pueda pagar más, no quien ofrezca el mejor servicio o los mejores patines eléctricos", señaló Julia Ortiz, directora de Relaciones con Gobierno de Lime México.

De esta manera, Lime decidió no pagar la contraprestación.

La empresa señala que en ningún otro país de los más de 20 en los que tiene operaciones, se utilizan mecanismos de esta índole para asignar patines.

A principios de 2019 había cerca de 11 mil unidades de distintas empresas desplegadas en la ciudad, que atendían más de 20 mil viajes al día, resolviendo así una clara necesidad de movilidad.

Sin embargo, después de las medidas tomadas por la Semovi, se perdió cerca de 63 por ciento de la operatividad de todas las empresas que brindan este ser-

vicio y se detuvo una importante tendencia de crecimiento.

Ana Daniela Portillo, directora general de Lime México, señaló que, tanto en CdMx como en las principales capitales del mundo, ha quedado demostrado, con base en el uso y análisis de data, el cual ha sido compartido de manera responsable y transparente con las autoridades respectivas, que los patines eléctricos agilizan la movilidad urbana de manera sustentable, eficiente y respetuosa con el medio ambiente y son una solución.

De acuerdo con una encuesta realizada por Parametría en mayo pasado, 67 por ciento de los residentes en distintas zonas de la ciudad están de acuerdo con la operación de los patines eléctricos; 39 por ciento porque son prácticos, rápidos y fáciles de utilizar y 28 por ciento porque son una buena opción de movilidad.

"Esperaremos la resolución del proceso judicial en curso y seguiremos apostando por cambiar el paradigma de movilidad que hasta ahora privilegia al uso del automóvil", añadió Portillo. ■



SALE LIME DE LA CDMX

28CXP



▲ La Semovi informó que la empresa de monopatines no recibirá el permiso para operar después de no pagar la contraprestación, por lo que retirará mil 750 unidades a la brevedad, pues no previó el proceso para obtener la autorización anual, pese a que el 11 de junio pasado entregó su carta de conformidad para participar en la regulación de este servicio. Foto Jesús Villaseca



APPS DE BICIS Y SCOOTERS

Privilegian interés propio: Semovi

ISRAEL ZAMARRÓN

Mobike no cumplió con el pago de contraprestación mientras que Lime rechazó hacerlo por no haber certeza jurídica. Ambos están en riesgo de salir de la ciudad

Con el señalamiento de que las empresas de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos sólo privilegian su interés económico, el secretario de Movilidad, Andrés Lajous descartó que se esté limitando la competencia y el servicio —como han acusado las plataformas— y subrayó que se está defendiendo el interés público y dando certeza a la operación.

Esto luego de que ayer la empresa de monopatines Lime declinó a pagar la contraprestación de 12 millones 600 mil pesos para operar mil 750 unidades —con lo que quedarán fuera de operación— toda vez que señalaron “falta de certeza jurídica a lo largo del proceso” de regulación y que la subasta para definir los pagos generó “distorsiones en el mercado”.

A esto se sumó la reciente exclusión de Mobike de la operación de bicicletas sin anclaje, toda vez que esta empresa —una de las más grandes a nivel mundial— no hizo el pago de seis millones 240 mil pesos de contraprestación en tiempo y forma, como sí lo hicieron sus competidoras Jump y Dezba.

En un comunicado Lime manifestó: “la subasta fijada como mecanismo de asignación no está sustentada en legislación

alguna, y la distribución de unidades a través de un algoritmo no ha sido probada ni validada por alguna instancia independiente a la administración que llevó el proceso”.

Cuestionado al respecto el secretario de Movilidad respondió: “la autoridad está viendo por el interés público, ellos están viendo por el interés de una empresa y

por sus ingresos. Las diferencias entre empresas y el regulador es lo común, no es lo raro. Ellos aceptaron cada parte del procedimiento”.

Y comparó: “el contraste con la situación anterior es radical, donde se tenían unos permisos temporales de dos semanas y se tenían que renovar cada dos semanas, donde se les había permiso a unas empresas y no a otras sin ningún criterio público. (Hoy) es exactamente al revés, todos los procedimientos que hemos hecho son públicos”.

Por su parte Lime arremetió ayer al dar a conocer que no pagarían la contraprestación: “en ningún otro país de los más de 20 en los que Lime tiene operaciones se utilizan mecanismos de esta índole para asignar patines. La subasta fijada como mecanismo de asignación no estuvo sustentada en legislación alguna”, remarcó.

En cuanto a los amparos que se interpusieron en contra de la regulación el funcionario dijo que “son parte de las estrategias que hacen las empresas, como ellos no están viendo por el interés público, sino por el interés propio, si encuentran un resquicio para no pagar lo que ofrecieron pagar a la ciudad, pues tratan de no pagarlo”.

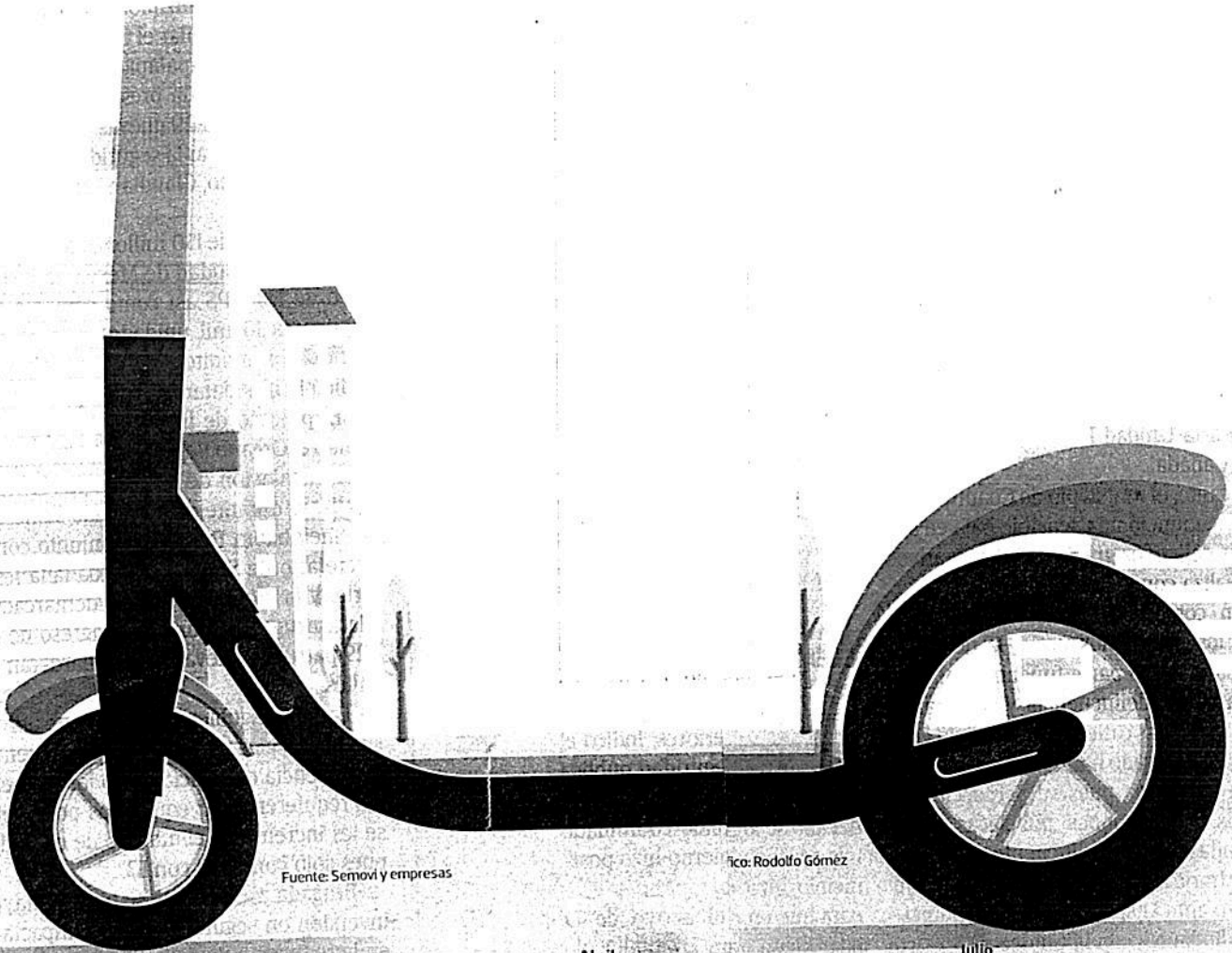
Ante la salida de Lime se precisó que, como en el caso de Mobike, se repondrán el proceso de reasignación de unidades para que otras empresas que sí pagaron o que bien no obtuvieron unidades puedan participar. En el caso de bicicletas puede entrar Dezba, Jump o Motum, y en scooters están Bird y Movo.

DESEO

LIME dijo a El Sol de México que no quieren salir de la ciudad pero esperarán la resolución del amparo a finales de mes

CINCO AMPAROS

SEMOMI señaló que a la fecha en ningún amparo de las empresas se ha otorgado una suspensión definitiva



Fuente: Semovi y empresas

Foto: Rodolfo Gómez



6 DE FEBRERO

Semovi entregó permisos temporales por 45 días a empresas de bicicletas sin anclaje y monopatines para operar en la CDMX

18 DE FEBRERO

Semovi informa que Grin no cumplió con los lineamientos para obtener un permiso temporal y los deja fuera de la regulación

22 DE FEBRERO

Se notifica a la Semovi del juicio de amparo promovido por Grin para que se abstenga de recolectar los monopatines de esta marca

29 DE MAYO

Inicia la segunda fase para permisos anuales; se les pide a las empresas sugerir un monto de contraprestación por unidad en servicio

11 DE JULIO

La Semovi anuncia que Mobike dejará de operar en la Ciudad de México porque no cumplió con el pago de la contraprestación

17 DE JULIO

René Ojeda, de Mobike, confirma que ya tenían el dinero para pagar. Semovi responde que ya no están dentro del plazo

19 DE JULIO

Lime anuncia que no pagará la contraprestación y acusan que el proceso de subasta no generó certeza jurídica



MOVILIDAD URBANA

HASTA PRONTO MOBIKE

La Secretaría de Movilidad (Semovi) dio a conocer que la empresa de bicicletas sin anclaje Mobike no pagó en tiempo y forma la contraprestación de seis millones 240 mil pesos que le impuso, por lo que dejarán de operar las dos mil 400 unidades que tiene en la CDMX.

Solo las empresas Jump y Dezba cumplieron con el pago correspondiente.

— De la Redacción



Foto: Mobike



Cablebús de la CDMX puede evitar subsidio: Mi Teleférico

● César Dockweiler afirma que la operación no es tan costosa, "pues sólo utiliza energía eléctrica" para funcionar

19 MEX

EDUARDO HERNÁNDEZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

La Ciudad de México puede evitar el subsidio para el Sistema de Transporte Cablebús debido a que la operación no es tan costosa pues sólo utiliza energía eléctrica, comentó César Dockweiler, gerente ejecutivo de la Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico en La Paz, Bolivia.

"Nosotros cobramos una tarifa de 0.42 centavos de dólar, que son 3 pesos bolivianos [alrededor de 8.27 pesos mexicanos], pero de ahí no recibimos nada más. Con la recaudación del pasaje nosotros cubrimos nuestros costos de operación, mantenimiento, absolutamente todo, es un sistema cero subvención", externó.

En entrevista con EL UNIVERSAL, Dockweiler Suárez, encargado de la empresa que asesora a la CDMX para el funcionamiento del Cablebús, explicó que otra fuente



"Cobramos 0.42 centavos de dólar, 3 pesos bolivianos [8.27 pesos mexicanos], y de ahí no recibimos nada más"

CÉSAR DOCKWEILER
Gerente de Mi Teleférico

El director boliviano dijo que uno de los ejes de Mi Teleférico es que "pagó precios justos" cuando se necesitó expropiar predios.

de sus ingresos son la publicidad, locales comerciales y el estacionamiento, por lo que aseguró que la Ciudad puede dejar el subsidio.

Sin embargo, comentó que los bajos costos de mantenimiento y operación no fueron los únicos factores que tomaron en cuenta en Bolivia, sino que la implementación no fue nada invasiva.

"Para colocar una línea de Mi Teleférico necesitamos colocar torres, obviamente fueron procesos complicados. Si es que una torre de estas tenía que caer en un predio privado se llevaron a cabo procesos de expropiación, pero allá establecimos una política de pagar el precio justo, por tanto, esa familia afectada tendría la posibilidad de com-

parse una casa o terreno con las mismas condiciones. Son procesos complicados, pero se pueden resolver si se paga el precio justo", dijo el funcionario boliviano.

Comentó que en el caso de Mi Teleférico, la gente se apropió muy rápido del proyecto desde su inicio de operaciones en 2014, pues con los sistemas de cable sus traslados disminuyeron hasta una hora, por lo que ya hay 10 líneas.

"Nosotros apostamos por las mejoras de la ciudad integralmente y bajo el concepto de poner al ser humano en el centro de la atención de todas las actividades para mejorar su calidad de vida; no pensamos darle mejores condiciones al auto ni a otros vehículos", concluyó. ●



Obras STC

Inicia segunda etapa en interestación de la L-3.

1/29

- Por trabajos de mantenimiento, las estaciones del Metro Indios Verdes, 18 de Marzo y Potrero serán cerradas desde las 22:00 horas de hoy hasta las 05:00 horas del lunes.
- Por ello, informó el STC, el servicio de la Línea 3 se ofrecerá de manera provisional de la estación La Raza a Universidad.
- Sin embargo, para cubrir la demanda de usuarios, unidades de RTP brindará servicio gratuito en el corredor de Indios Verdes-La Raza.

118

cajones cambiarán con
176 m³ de balasto; se
nivelarán 800 m de vía.