

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



## Quitan permiso tras atropellar a ciclista

AMALLELY MORALES *cd*

La empresa a la que pertenecía el autobús que atropelló a un ciclista en Eje 2 Norte e Insurgentes, el 6 de noviembre, ya no podrá operar dicha ruta, informó la Secretaría de Movilidad (Semovi).

“Ninguna unidad perteneciente a la empresa Cope-si deberá prestar su servicio

en la ruta Peñón-San Isidro”, detalló la dependencia.

El bicirrepartidor Mario Trejo fue atropellado por una unidad de la empresa y, como la firma no tenía seguro vigente, la atención se retrasó y, al final, el joven perdió una pierna.

Al respecto, la Semovi dijo que a finales de septiembre empezó a trabajar en la

regulación del servicio que prestan dos empresas para lograr una cohesión; sin embargo, un comité determinó el 30 de octubre que no se le podía dar la concesión.

Por el accidente, se suspendió el permiso a Cope-si para el Eje 2 Norte y sólo quedará Ceusa, mientras la Semovi analiza si le asigna otra zona.



DEJARÁ DE OPERAR COPESI POR CICLISTA ATROPELLADO

# Inhabilitan empresa

Mientras resuelven situación legal, CEUSA  
dará servicio en ruta Peñón-San Isidro

AMALLELY MORALES

La empresa a la que pertenecía la unidad que atropelló a un ciclista en Eje 2 Norte e Insurgentes ya no podrá operar en esa ruta.

“Ninguna unidad perteneciente a la empresa COPESI deberá prestar su servicio en la ruta Peñón-San Isidro”, detalló la Secretaría de Movilidad.

El repartidor Mario Trejo fue arrollado, pero como la firma no tenía un seguro vigente, su atención se retrasó y perdió una pierna.

Al respecto, la Semovi dijo que a finales de septiembre empezó a trabajar en la regulación del servicio que prestan las empresas.

“Derivado de este proceso, el 13 de febrero de 2020, COPESI

solicitó un recurso de amparo ante el Juzgado Cuarto de Distrito en Materia Administrativa en la CDMX, refiriendo la imposibilidad de conformarse en una sola empresa, sin ninguna condicionante”, explicó.

El Juzgado Cuarto de Distrito, a través del Juicio de Amparo 616/2015, ordenó analizar los elementos que se necesitaban para dar una concesión; sin embargo, un comité determinó el 30 de octubre que no se otorgara.

El accidente que sufrió Mario fue el 6 de noviembre, por lo que el miércoles pasado se determinó que quedaría la empresa CEUSA para operar la ruta mientras que Semovi y la firma involucrada analizarán si puede dar servicio en otra zona.





Detallan expertos desventajas del casco y ropa reflejante

# Desmienten los mitos del ciclismo urbano

Argumenta activista necesidad de dar prioridad al ciclista sobre los autos

AMALLELY MORALES



Evidencia científica, prácticas internacionales y recomendaciones de seguridad vial sustentan el Reglamento de Tránsito sobre permitir a los ciclistas pasar el alto de un semáforo, no usar el casco y estar frente a los autos en un espacio exclusivo en el asfalto, conocido como cajón bici.

Estos puntos tienen el

objetivo de fomentar el uso de este vehículo y hacerlo más sencillo y eficiente en función de la evidencia, explicó en entrevista Areli Carreón, miembro de Biciketas y conocida como la Alcaldesa de la bicicleta.

También tienen permitido adelantar coches y usar un carril vehicular completo en calles que no cuentan con ciclovías o vialidades donde están invadidas.

“Una percepción es que se le da todas las ventajas al ciclista y algunas personas lo consideran una injusticia cuando, realmente, no se puede regular igual a un ve-

hículo ligero y usuario vulnerable, como es el ciclista, que a quien llevan una máquina de varios kilos, que en unos segundos puede acelerar hasta 200 kilómetros por hora”, dijo Carreón.

La Organización Panamericana de la Salud (PAHO, por sus siglas en inglés) indicó que el exceso de velocidad es el mayor factor de riesgo, con o sin protección, como el casco.

La PAHO explica que el cuerpo humano casi no soporta impactos a altas velocidades, pues a partir de los 50 kilómetros por hora la probabilidad de morir es prác-

ticamente del 100 por ciento, pese al uso de casco.

Un artículo de la revista Scientific American explica que, además, el casco puede aumentar el riesgo para los ciclistas ante automovilistas que creen que están protegidos.

El Artículo 16 del Reglamento de Tránsito establece que los ciclistas pueden

pasarse el alto de un semáforo vehicular, siempre que no vaya a cruzar un peatón o un coche.

“Por seguridad, esta medida se implementó en Idaho, Estados Unidos, en 1983. Se le conoce como Rolling Stop o Idaho Stop y redujo signi-

ficativamente los hechos viales que involucraban a ciclistas”, afirmó Olaf Dickinson, miembro de Cultura Vial.

El experto añadió que hay otros mitos, como que deben vestir ropa reflejante y de colores vivos.

“Es importante que los conductores de vehículos automotores se acostumbren y esperen ver ciclistas. Los reflejantes han probado no servir como medida”, afirmó.

El número de ciclistas ha incrementado en la Ciudad; tan sólo en Insurgentes con la ciclovía emergente aumentó en un 250 por ciento, según la Secretaría de Movilidad.





## Piden no remitir a 'micros' por chocar

ISRAEL ORTEGA *20*

El diputado Miguel Ángel Macedo, de Morena, propuso cambiar la disposición que obliga a remitir al corralón cualquier unidad de transporte público implicada en un incidente de tránsito para hacerlo sólo cuando se compruebe la culpabilidad.

El también presidente de la Comisión de Movilidad del Congreso presentó ayer la iniciativa para modificar la Ley de Movilidad y permitir que los conductores de autobuses, microbuses, taxis y otros transportes públicos puedan continuar su camino si no se determina su responsabilidad en el lugar del incidente.

“Sus vehículos son remitidos al corralón sin tener constancia de una averiguación previa en la que se confirme que quienes conducían un transporte público concesionario fueran quienes ocasionaron dicho accidente”, argumentó Macedo.

El morenista argumentó que la iniciativa pretende evitar que se limite el derecho al trabajo de los conductores.

La reforma implicaría que deberá probarse, inmediatamente después del choque, que el conductor de la unidad fue responsable del incidente.

“Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas... solamente en los casos en que se haya comprobado la responsabilidad estricta de la persona conductora en el incidente”, cita el Artículo sugerido.

**Miguel A. Macedo,**  
*diputado de Morena*

■ Sus vehículos son remitidos al corralón sin tener constancia de una averiguación previa en la que se confirme que quienes conducían”.



CONGRESO INTERNACIONAL 50-50

# Mujeres realizan 54% de los traslados

Esta realidad es <sup>20 años</sup> similar en otras zonas metropolitanas del país, como la de Guadalajara

POR GEORGINA OLSON  
georgina.olson@gimm.com.mx



(La movilidad sustentable con perspectiva de género) será la intersección perfecta para alcanzar el acceso de todas las personas a los derechos y los servicios."

**LAURA BALLESTEROS**  
SECRETARIA DE MUJERES EN MOVIMIENTO

En las grandes urbes del país la mayor parte de los traslados los hacen las mujeres: en la Zona Metropolitana del Valle de México son el 54 por ciento de los viajes y en la Zona Metropolitana del Valle de Guadalajara son el 52.45 por ciento.

Ante esta realidad es fundamental "lograr una movilidad sustentable con perspectiva de género, que será la intersección perfecta para alcanzar el acceso de todas las personas a los derechos y los servicios", expresó ayer Laura Ballesteros, secretaria global de la organización Mujeres en Movimiento durante la presentación de la segunda edición del Congreso Internacional 50-50: Ciudades para las Mujeres.

Este foro, cuya primera edición se realizó en Bogotá, Colombia, el año pasado, se llevará a cabo los días 23 y 25 de noviembre, en

Guadalajara, Jalisco y será gratuito y en formato virtual, debido a la pandemia por covid-19.

Ballesteros agradeció el apoyo del gobierno de Jalisco, encabezado por Enrique Alfaro, "por hacer posible la

continuidad de esta iniciativa que busca tejer una red de colaboración con mujeres que viven las agendas de movilidad en sus ciudades".

Expuso que las mujeres requieren que haya una planificación urbana que

atienda sus necesidades de movilidad y del cuidado de sus familias.

Por su parte, Patricia Martínez Barba, coordinadora general Estratégica de Gestión del Territorio de Jalisco, expresó que mujeres tanto de México como de América Latina analizarán y debatirán sobre los desafíos que viven en las áreas metropolitanas del continente y compartirán las políticas públicas que toman en cuenta las necesidades de las mujeres y han tenido éxito.

Los debates y las propuestas de las expertas en movilidad podrán seguirse en línea a través las redes sociales del Congreso.

Habrán conferencias, así como paneles de discusión en los que mujeres lideresas urbanas y especialistas dentro del sector público, la academia, organizaciones de la sociedad civil, colectivos feministas y la iniciativa privada expondrán las estrategias que han puesto en marcha para diseñar políticas de movilidad con perspectiva de género y lograr que haya más mujeres en puestos de toma de decisiones.

--	--	--	--	--	--





LA CLAVE ES GARANTIZAR SEGURIDAD DE LOS USUARIOS:

# RENOVAR EL METRO DE LA CDMX

A POCO MÁS DE UN AÑO DE HABER CUMPLIDO MEDIO SIGLO, SE NECESITA MODERNIZAR SUS TRENES E INSTALACIONES PARA OFRECER UN MEJOR SERVICIO

**4**  
MILLONES DE PERSONAS VIAJAN A DIARIO POR ESTE TRANSPORTE.

**1969**  
AÑO EN QUE COMENZÓ A OPERAR EL STC METRO DE LA CDMX.

**D**ariamente, alrededor de 4 millones de personas viajan por las líneas del Metro de la Ciudad de México, operando desde el 5 de septiembre de 1969. Sin embargo, la falta de renovación de la infraestructura general de este sistema de transporte, afecta el servicio a los millones de usuarios.

El actual Sistema de Transporte Colectivo (STC) necesita una renovación **que garantice la seguridad de los pasajeros**, con vagones de primer mundo que den a los usuarios comodidad en su viaje, vías nuevas, hasta sistemas de señalización y control de trenes que permitan recuperar la eficiencia y calidad en las operaciones del Metro, con el máximo nivel de seguridad.

El pasado 18 de junio, el Gobierno de la Ciudad de México inició un proceso de licitación internacional para contratar la prestación de servicios a largo plazo para la modernización integral de trenes, sistema de control y vías de la línea 1,

## A DETALLE

**1**  
• Unas 18 empresas participaron en la licitación para renovar la Línea 1.

**2**  
• A finales de noviembre de este año se dará a conocer el fallo de la adjudicación

que corre de Pantitlán a Observatorio. El proyecto abarca la compra de nuevos trenes, adecuación a la vía para el uso de esos nuevos vagones y la modernización del sistema de pilotaje, con lo cual se disminuirá hasta en 20 segundos el tiempo de llegada de los trenes e incrementará 25% la capacidad de traslado de pasajeros.

También contempla vagones con mayor ventilación y tecnología de sanitización; y operarán de forma más rápida por los sistemas de señalización y control de trenes como los CBTC (Control de Trenes Basado en Comunicaciones).

A esta licitación, supervisada por la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) que garantiza la transparencia del proceso, se inscribieron 18 empresas, de las cuales hoy quedan dos propuestas que siguen compitiendo para entregar la mejor oferta técnica y financiera.

El STC cuenta con los proyectos del consorcio liderado por CAF, de origen español y que ha tenido experiencias previas con este transporte, con resultados no tan alentadores, y la del consorcio liderado por CRRC, que se ostenta cómo el más grande del mundo.

Ambas propuestas incluyen como parte de sus alcances, la experiencia de empresas internacionales líderes en su ramo para el desarrollo e implementación de los principales sistemas en los trenes, en los sistemas de señalización y en la infraestructura de vías, es así como empresas canadienses, mexicanas, francesas, alemanas y españolas, con amplias referencias de éxito en proyectos de modernización tan o más complejos como el de esta línea 1 mexicana, se verán involucradas sea quien sea el ganador en este tan importante proyecto para el STC, la CDMX y la ciudadanía en general.

El fallo final se dará hacia finales de noviembre de 2020 y a los usuarios se les podrá ofrecer un transporte cómodo, seguro y que cumple las condiciones necesarias para garantizar seguridad y eficiencia.