

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



H

Página:

26

Sección:

Fecha:

23 SEP 2020

Horario escalonado acható las horas pico

MAYOR TRÁNSITO A LA MEDIA TARDE

EL TELETRABAJO Y LA REDUCCIÓN de horarios también contribuyeron a modificar la circulación en la ciudad



POR IONÁS LÓPEZ
jonas.lopez@gmm.com.mx

26/09

Sí creo que en el mediano y largo plazos hay un efecto positivo en términos de congestionamiento de que muchas de las actividades de los trabajos, ahora que ha habido un cambio tecnológico, se pueden evitar y se pueden evitar ciertos viajes."

ANDRÉS LAJOUS
TITULAR DE LA SEMOVI

Las medidas sanitarias como el teletrabajo, el escalonamiento o reducción de horarios de establecimientos y la suspensión de clases presenciales han ayudado a "desvanecer" las horas pico de tránsito vehicular en las mañanas, tardes y noches.

Datos de la Secretaría de Movilidad (Semovi) Semovi indican que durante la pandemia los tres picos de tráfico se han achatado, principalmente durante las mañanas y las noches. Mientras que alrededor de las 14:00 horas es cuando se alcanza el máximo de congestión vehicular en las calles de la ciudad.

"Durante la emergencia sanitaria y hasta ahora, no tenemos esos tres picos, tenemos más bien como una colina, digamos, bastante chata, que tiene su hora pico alrededor de las dos de la tarde, pero que no tiene una hora pico en la mañana, ni tiene una hora pico en la tarde", dijo Andrés Lajous, titular de la Semovi.

El mínimo histórico en el tránsito de la capital se alcanzó durante Semana Santa, con reducciones de hasta 80 por ciento de los automotores que circulaban en días típicos previos a la pandemia.

En mayo las variaciones diarias se mantuvieron en alrededor de menos 70 por ciento.

En junio, ya en semáforo rojo, el

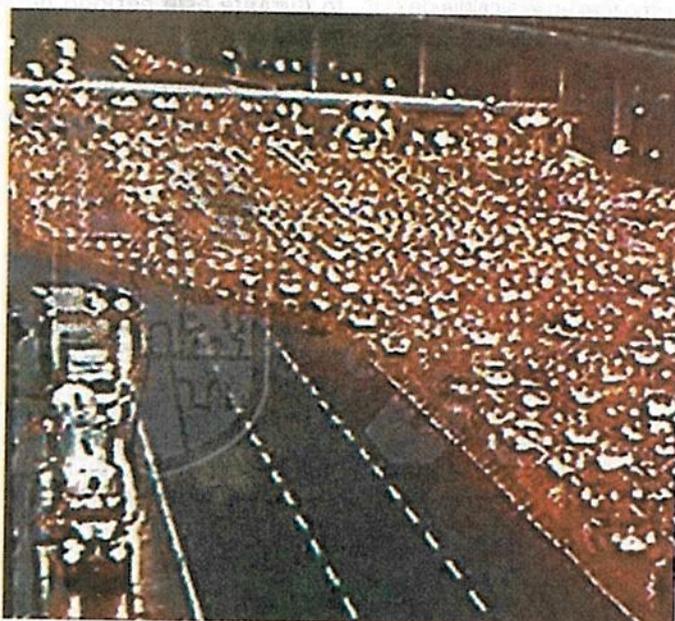


Foto: Especial

En el periodo de confinamiento, el domingo 2 de agosto se vio la primera escena de congestión retornando por la México-Cuernavaca.

80

POR CIENTO

de reducción de tránsito se registró en Semana Santa

promedio de la variación diaria fue de alrededor de menos 60 por ciento, mientras que, en julio, agosto y lo que va de septiembre, en semáforo naranja, el cambio porcentual ha pasado progresivamente de menos 50 por ciento a menos 30 por ciento de los autos que circulan en un día típico.

Lajous indicó que, exceptuando los días de Semana Santa, el comportamiento general del tránsito vehicular ha sido más como el que ocurría los sábados antes de la emergencia sanitaria.

"Ese patrón horario, que lo estamos viendo todos los días de la semana, es más parecido a lo que siempre habíamos visto por ejemplo en sábados", indicó.



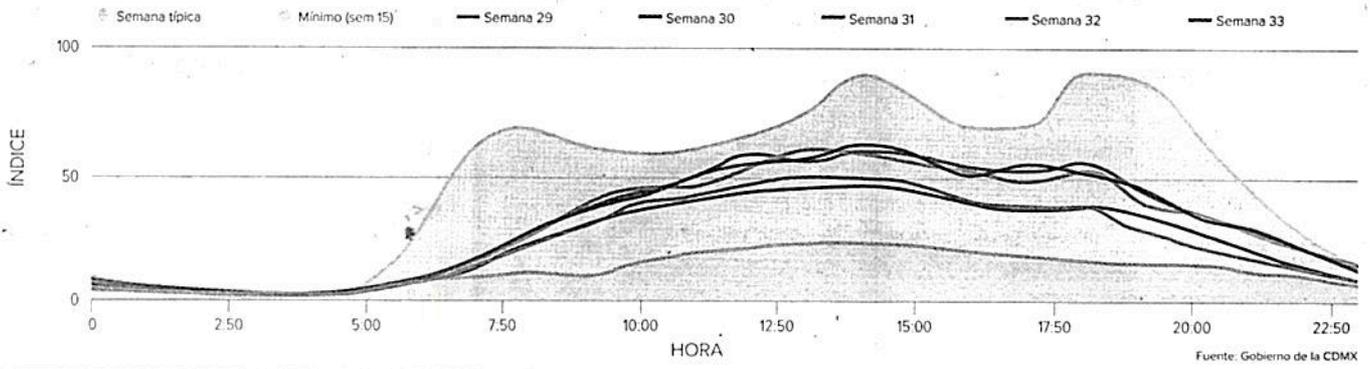
Validades como Circuito Interior vieron un cambio drástico.

El tránsito denso ha vuelto, principalmente a media tarde.

Fotos: Quetzalli González

ÍNDICE DE TRÁNSITO VEHICULAR POR SEMANA/HORA

Las tres horas pico que solía tener la ciudad ahora son como una sola colina, con su cúspide a las 14:00 horas.



Fuente: Gobierno de la CDMX



Reportan 250% más ciclistas

AMALLELY MORALES *2a*

De mil 996 personas que se movían en bicicleta por Avenida Insurgentes, ya hay 7 mil, lo que implica un incremento del 250 por ciento, aseguró la Secretaría de Movilidad (Semovi).

"Tanto para el número previo como para el actual, se aforó a ciclistas en seis intersecciones de la ciclovia, entre Álvaro Obregón y Eje 8, una vez por semana, por un lapso total de seis horas.

"La ciclovia emergente de Eje 4, con una extensión de 14 kilómetros (de Parque Lira hasta Rojo Gómez) ha registrado una afluencia diaria de hasta 2 mil 745 ciclistas", informó la dependencia.

Ese aumento fue gracias a la habilitación de una ciclovia emergente en Insurgentes, en un proceso que se replicó en el Eje 4 Sur y que ha registrado un afluencia diaria de 2 mil 745 ciclistas

Expertos, pedalistas y activistas han pedido al Gobierno de la CDMX que la ciclovia de Insurgentes sea permanente.



MOVILIDAD EMERGENTE

Crearon ciclovías y calles peatonales

PARALELOS A LAS LÍNEAS 1 Y 2 DEL METROBÚS, se instalaron carriles ciclistas; el Centro sumó 30 calles para andar

POR IONÁS LÓPEZ

2400+

ionas.lopez@gimm.com.mx

La emergencia sanitaria obligó a que se instalaran ciclovías emergentes con la intención de disminuir la saturación en los sistemas de transporte público.

Los carriles se instalaron en Insurgentes y Eje 4 Sur, paralelos a las líneas 1 y 2 del Metrobús, que son utilizadas por más de 19 mil usuarios al día, de acuerdo con conteos de activistas que promueven el uso de la bicicleta.

El gobierno ha informado que realiza un análisis para determinar si, una vez que pase la contingencia por la pandemia de covid-19, estas ciclovías se vuelven permanentes.

Además, en el Centro Histórico 30 calles se convirtieron en uso exclusivo para los peatones, las cuales se sumaron a las 12 que ya existían. La intención es que los peatones caminen por el arroyo vehicular y las aceras se utilicen para hacer las filas con sana distancia antes de ingresar a los establecimientos mercantiles.

Otras 12 calles se hicieron "flexibles", es decir, la mitad de los carriles vehiculares se destinaron al desplazamiento peatonal. Hace un par de semanas, con el fin de la apertura escalonada de los establecimientos, las calles peatonales emergentes se redujeron a aproximadamente diez.



Foto: Cuartoscuro

Actualmente el gobierno de la ciudad estudia si una vez que pase la emergencia sanitaria las ciclovías se vuelven permanentes.



Crece 250% uso de bici en Insurgentes

¹² La **ciclovía emergente** instalada el pasado 1 de junio, para promover la movilidad activa y evitar la saturación en el transporte público durante la emergencia, registró un aumento de aforo de 7 mil usuarios, 5 mil más que la medición del mes pasado.



Crece 250% uso de ciclovías emergentes

Datos. La Semovi destacó que de mil 996 personas en la ciclovía en Insurgentes, la cifra aumentó a más de siete mil

7 - cdmx

MARCO FRAGOSO

La Secretaría de Movilidad (Semovi) de la Ciudad de México informó que el uso de la ciclovía emergente instalada en Avenida Insurgentes, que va desde la estación de Metrobús San Simón hasta Villa Olímpica, aumentó 250%

La dependencia indicó que de acuerdo con los conteos ciclistas realizados por la misma, se tenía un registro de mil 996 personas que transitaban en bicicleta al día, mientras que el registro más reciente señala que ahora existen siete mil, lo que representa un crecimiento del 250% en la afluencia.

“Cabe mencionar que, tanto para el número previo como para el actual, se aforó a ciclistas en seis intersecciones de la ciclovía, entre Álvaro Obregón y Eje 8, una vez por semana, por un lapso total de seis horas”, señaló la Semovi en una tarjeta informativa.

Por su parte, la Ciclovía Emergente de Eje 4, con una extensión de 14 kilómetros (de Parque Lira hasta Rojo Gómez) ha registrado una afluencia diaria de hasta dos mil 745 ciclistas.

En el marco del Día Mundial Sin Auto, la Semovi capitalina invitó a la ciudadanía a sumar esfuerzos para minimizar el uso de transporte automotor individual y utilizar toda la infraestructura ciclista con la que cuenta la ciudad.

Por otra parte y para promover la movilidad sustentable, el Sistema de Transporte Individual Ecobici, señaló que pone a disposición de las personas interesadas este 22 de septiembre (Día Mundial Sin Auto) una promoción para aquellas personas que opten por utilizar la bicicleta como opción de transporte.

La membresía tendrá un costo de 120 pesos, será semestral (el precio anual es de 480 pesos) y estará disponible a través del sitio www.ecobici.cdmx.gob.mx.

DÍA MUNDIAL SIN AUTO

Por otra parte, en el marco del Día Mundial Sin Auto, la alcaldía Miguel Hidalgo, a cargo de Víctor Hugo Romo de Vivar Guerra, colocó la primera señalética peatonal igualitaria en 10 cruces de la demarcación.

La idea de estas nuevas señales de tránsito, explicó Romo Guerra, es mejorar la movilidad de las y los peatones y romper con paradigmas machistas en el uso de la señalética urbana.

“Las mujeres y niñas también transitan por las calles y hay que visibilizarlas, remarcó.

Mientras que en la alcaldía Tlalpan, la alcaldesa Patricia Aceves Pastrana supervisó los trabajos del sendero peatonal y ciclista emergente de Acoxta-Huipulco y la ciclovía emergente en Avenida Renato Leduc.

La exrectora de la Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco (UAM-X) expresó que con estos proyectos la alcaldía apuesta por una movilidad incluyente, que incentive medios alternativos de transporte mucho más ecológicos y amigables con el medio ambiente.



Aumenta 250% uso de ciclovías emergentes

HÉCTOR GARCÍA

GRUPO CANTÓN *g. EDNY*

CIUDAD DE MÉXICO.— La
afluencia de ciclistas ha crecido
en la ciclovía emergente en Ave-

nida de los Insurgentes, a cerca
de 4 meses de haber sido instala-
da como medida para promover
este medio de transporte ante
la emergencia sanitaria que en-
frenta la capital de la República.

Información de la Secretaría
de Movilidad (Semovi), reportó
que de acuerdo con los conteos
ciclistas realizados por esta de-
pendencia, se tenía un registro
de mil 996 personas que transi-
taban en bicicleta al día, pero en
el registro más reciente registra

BUEN USO



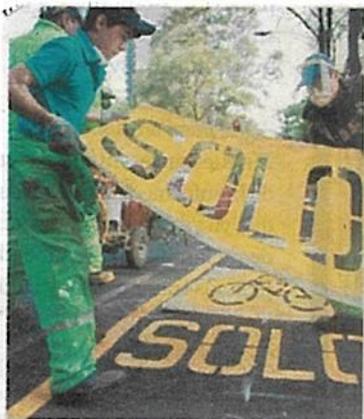
En el marco del Día Mundial Sin
Auto, Semovi invita a la ciudada-
nía a utilizar toda la infraestruc-
tura ciclista

7 mil, lo que representa un cre-
cimiento del 250 por ciento de
afluencia.

Actualmente, la ciclovía co-
rre paralela a la Línea 1 de Me-
trobús, desde San Simón a Villa
Olímpica, en el sur de la CDMX.

La Semovi, precisó que desde
el primero de junio, cuando se
puso en marcha la ciclovía, se re-
parte en seis intersecciones, en-
tre Álvaro Obregón y Eje 8, una
vez por semana, por un lapso de
seis horas.

En tanto, la ciclovía emergen-
te de Eje 4, con una extensión de
14 kilómetros (de Parque Lira
hasta Rojo Gómez) ha registrado
una afluencia diaria de hasta 2
mil 745 ciclistas.



Se intensifica el uso la bici



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA
EDICIÓN DE MÉXICO

Página:

14

Sección:

Fecha:

23 SEP 2020



Señalan expertos que se debe actualizar Reglamento de Tránsito

Falta precisar quiénes pueden usar ciclovías



Destacan que nuevos usuarios también se han apropiado de vía para pedalistas

AMALLELY MORALES

Aunque el Reglamento de Tránsito establece que los peatones pueden usar las ciclovías en ciertos casos, expertos en movilidad y transporte consideraron que el reglamento no responde a la pregunta: ¿de quiénes son las ciclovías?

Niños en triciclos, corredores al amanecer y al atardecer, gente en monopatines, patinetas y patines son los nuevos usuarios que se apropiaron ya de la ciclovía emergente en Insurgentes, que ciclistas, especialistas y activistas buscan hacer permanente, luego de ser habilitada ante la emergencia sanitaria por el Covid-19.

En la CDMX, la fracción III del Artículo 6 del Reglamento de Tránsito (RT) establece que los peatones tendrán prioridad en el arroyo vehicular en ciertos casos.

“No existan aceras en la vía; en caso de existir acotamiento o vías ciclistas, los peatones podrán circular del lado derecho de éstas; a falta de estas opciones transitarán por el extremo de la vía y en

sentido contrario al flujo vehicular”, asegura una de las condicionantes del RT.

De acuerdo con Víctor Alvarado, gerente de movilidad del Poder del Consumidor, aseguró que según el conteo realizado por especialistas de la coalición Cero Emisiones, un cinco por ciento de los usuarios de la ciclovía en Insurgentes no son ciclistas, sino gente en silla de ruedas o corredores, lo cual se tiene que tomar en cuenta al momento de hacerla permanente.

“Hoy las intenciones buscan visibilizar a las minorías. Si te enfrentas con un logotipo de sólo bici ya te está excluyendo, entonces la Ciudad está teniendo una incongruencia en el mensaje que está estableciendo.

“¿Por qué no cambiar el balizamiento por otro que sea más incluyente? Se necesita actualizar el Reglamento de Tránsito para reconocer a las personas como usuarios de sillas de rueda, que han encontrado en las ciclovías un sistema de movilidad más accesible”, cuestionó Alvarado, en el marco del Día Mundial sin Auto.

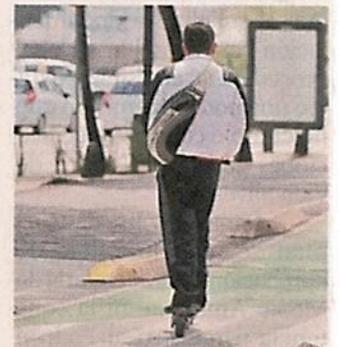
Adrián Fernández, director de Iniciativa Climática México, coincidió que el Reglamento de Tránsito debería ser más claro, sin embargo, él



Las ciclovías son usadas por triciclos de carga, diableros y hasta personas en silla de ruedas.



Incluso, los motociclistas invaden el carril cuando tienen oportunidad.



Personas en monopatines, patinetas y patines también usan el confinado.

consideró que a los peatones no tendría que permitírseles el uso de estos espacios.

“Lo ideal sería que las banquetas de las principales avenidas fueran suficientemente amplias y seguras para este tipo de usuarios”,

aseguró Fernández.

Ambos expertos coincidieron en que la autoridad no debe abandonar su obligación de mejorar las banquetas y los espacios peatonales, para atender a los usuarios prioritarios.



PONENCIA

**Piden movilidad
con perspectiva
de género** 27/09

Las ciudades deben ser diseñadas con perspectiva de género puesto que 51 por ciento de los viajes en las urbes son realizados por mujeres, aseveró Laura Ballesteros,

fundadora de Mujeres en Movimiento.

Durante la XII Conferencia Mundial de Ciudades Accesibles, Ballesteros indicó que además de realizar la mayoría de los viajes para llevar a los niños a la escuela o hacer mandados, también los realizan en modalidades no motorizadas como caminar o en bicicleta.

— Jonds López



Preparan sustitución masiva de mototaxis

AMALLELY MORALES

Después de seis meses de pruebas piloto, se prepara la operación ordinaria de los primeros 10 bicitaxis, con miras a que a fin de año estén operando los primeros 100 en sustitución de los mototaxis.

El vehículo circulará en tres modalidades: pasajeros, usuarios con discapacidades motrices y de carga, de acuerdo con el Frente de Organizaciones de Transporte Colectivo y Alternativo (FOTCA).

Alejandro Rosas, líder del proyecto City One de Ford Mobility, explicó que el MX3:Trici-Taxi funciona con un motor eléctrico y con pedaleo asistido para mejorar la movilidad y la experiencia de traslado, en zonas marginales de la Ciudad.

“Durante la exploración escuchamos a los usuarios que aprecian mucho los mototaxis, y nos decían que les gustaba porque conocían al chofer, pero les daba miedo que iban rápido.

“De febrero a agosto se hizo la prueba piloto, los choferes se dieron cuenta que sí era un vehículo que les gustaba porque también reducía el ruido, y el usuario ya empezó a sentir que el smog no estaba llegándoles a la cara”, explicó Rosas.

José García, líder del FOTCA, indicó que los vehículos que empezarán a operar en octubre se repartirán en Tláhuac, Iztapalapa, V. Carranza, GAM y uno para Chimalhuacán.

Ford apoyó con 100 mil dólares para el desarrollo de los primeros vehículos.



Especial

■ Ford apoyó con especificaciones técnicas y de ingeniería para el diseño del bicitaxi.



SEMOVI

Prueban triciclos eléctricos que podrían ser bicitaxis

El vehículo es capaz trasladar a personas en silla de ruedas; ganó el concurso Reto City

POR IONÁS LÓPEZ
jonas.lopez@gimm.com.mx

27

La Secretaría de Movilidad (Semovi) concluyó las pruebas con un triciclo eléctrico que podría ser el prototipo de vehículo para el servicio de bicitaxi en diferentes zonas de la Ciudad de México, incluido el Centro Histórico.

Se trata del Trici-Taxi Eléctrico Suburbano desarrollado por Mastretta Bikes y el Frente de Organizaciones de Transporte Colectivo y Alternativo A.C. (FOTCA).

Es un triciclo con asistencia eléctrica, el cual puede ser utilizado como bicitaxi para servicio de pasajeros con opción para trasladar personas en sillas de ruedas, así como para



Foto: Especial

Semovi tiene un programa para regular este tipo de vehículos.

servicio de carga.

El vehículo fue el ganador del concurso Reto City: Challenge patrocinado por la empresa Ford.

Las pruebas operativas se realizaron durante seis meses en la Ciudad de México en donde se recorrieron unos 2 mil 700 kilómetros, con el objetivo de garantizar su estabilidad.



Página:

7

Sección:

Fecha:



NOVEDAD. La Semovi informó ayer que el titular de la dependencia, Andres Lajous, supervisó pruebas del proyecto Tricitaxi.

7



Prueban innovador bicitaxi

REDACCIÓN

GRUPO CANTÓN

11. 2017

Concluyeron las pruebas de un triciclo eléctrico que podría ser el prototipo de vehículo para el servicio de bicitaxi en diferentes zonas de la Ciudad de México, incluido el Centro Histórico, informó la Secretaría de Movilidad (Semovi).

Es el Trici-Taxi Eléctrico Suburbano desarrollado por

Mastretta Bikes y el Frente de Organizaciones de Transporte Colectivo y Alternativo AC (FOTCA).

Se trata de un triciclo con asistencia eléctrica, el cual puede ser utilizado como bicitaxi para servicio de pasajeros con opción para trasladar a personas en sillas de ruedas, así como para servicio de carga.

La dependencia informó que el vehículo fue el ganador del concurso Reto City: Challen-

SIN AUTO

La Semovi lleva a cabo un proceso para impulsar el servicio de bicitaxis en la Ciudad de México

ge patrocinado por la empresa Ford.

Durante seis meses se realizaron las pruebas operativas en la Ciudad de México, en donde se recorrieron unos 2 mil 700 kilómetros, con el objetivo de garantizar su estabilidad.

“Fue sometido a condiciones de uso real para así generar información y realizar ajustes que permitan en el futuro la realización de viajes cómodos, seguros y confiables”, se indicó.



Se trata de un triciclo eléctrico



MOVILIDAD

Fotocívicas regresan; 226 mil sólo en agosto

POR IONÁS LÓPEZ ²⁵
jonas.lopez@gmm.com.mx ^{CO}

El programa fotocívicas se reinició en agosto, luego de que fue suspendido de abril a julio debido a la crisis sanitaria por el virus SARS-CoV-2.

Para el mes de su regreso, estimaciones de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) publicadas en el Segundo Informe de Labores indican que se habrían impuesto 226 mil 125 sanciones por exceso de velocidad y otras 16 mil 452 por otro tipo de infracciones.

En contraste, la dependencia afirmó que hasta el 31 de marzo las fotocívicas habrían logrado la disminución del promedio de



Foto: David Solís

El programa de fotocívicas inició el 22 de abril de 2019.

EL DATO

De regreso al principio

Hasta el 31 de marzo, las fotocívicas habían logrado reducir el promedio de la velocidad de 37% de los automovilistas que circulan por arterias de 80 kilómetros por hora.

velocidad de los automovilistas en 60 por ciento en vialidades de 50 kilómetros por hora y de 37 por ciento en arterias de 80 kilómetros por hora.

En ese mes se impusieron 30 mil 751 sanciones por exceso de velocidad y tres mil 507 por otras violaciones al Reglamento de Tránsito.

SUSPENDEN LABOR COMUNITARIA

Durante el periodo de confinamiento los cursos en línea para solventar los puntos perdidos por las sanciones de fotocívicas se mantuvieron operando, sin embargo, los trabajos comunitarios presenciales están suspendidos.

Los automovilistas que perdieron puntos no pueden recuperarlos, sin embargo, se ha podido constatar que en los verificentros pueden realizar la inspección físico-mecánica para obtener un holograma.



ESPERAN CLASES PRESENCIALES

Quedó borrado el transporte escolar

500 AUTOBUSES DE LIPU FUERON REASIGNADOS; 50 camiones de RTP están parados

POR IONÁS LÓPEZ

jonas.lopez@gtmm.com.mx

La pandemia prácticamente borró el servicio de transporte escolar y aún cuando las clases vuelvan a ser presenciales, las empresas tendrán que enfrentarse a nuevos retos logísticos para cumplir con los requerimientos de horarios escalonados, grupos alternados y sana distancia entre alumnos.

La empresa Lipu informó que sus 500 autobuses dedicados a ese negocio fueron reasignados al traslado de personal o nuevos servicios, como el de paquetería.

Elías Dana, director de Lipu, informó que el servicio de transporte escolar está al 100 por ciento detenido y también la generación de recursos en este rubro para la empresa.

Para Lipu el servicio

escolar representa diez por ciento de su flota, pues la mayoría está enfocada al traslado de personal.

En tanto, los 100 autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) dedicados al traslado de estudiantes también se transformó.

La mitad de los autobuses se reasignaron al servicio convencional de traslado de pasajeros y 50 están en espera del reinicio de clases presenciales.

Ramón Morales, director de Operación y Mantenimiento de la RTP, informó que la empresa gubernamental generó más de 12 millones de pesos en 2019 por transporte escolar, mientras que en lo que va de 2020 apenas han alcanzado los 2.7 millones de pesos.

RTP ha dado servicio de transporte escolar a colegios como Madrid, Liceo Franco-Mexicano, Continental, Peterson, Francisco Possenti, entre otros.

Los operadores de ambas empresas no perdieron el empleo, fueron reasignados a otros servicios.



Foto: Archivo

Cuando se retomen las clases presenciales, el transporte escolar deberá adaptarse a horarios escalonados y otros protocolos.



Los días lunes por la tarde relajan uso de cubrebocas en el Metro

[Adriana Rodríguez]

Aunque el ^{12 - 9} cien por ciento de los usuarios que ingresan al Sistema de Transporte Colectivo Metro lo hacen con cubrebocas, aún hay muchos usuarios que ya estando en el interior de las instalaciones, se lo retiran. Esta práctica es más común los días lunes por la tarde.

De junio a septiembre, se observó que al interior de los vagones la mayoría de los usuarios lleva colocado correctamente el cubrebocas; sin embargo en dicho periodo la tendencia ha fluctuado entre el 82 y 93%.

Se ha detectado que, por las mañanas, las líneas donde usa más este artículo son la Línea 6, con un 100 por ciento, seguida de la Línea 2, con un 99 por ciento; la Línea 12 con un 98 por ciento; Líneas 3 y 1, con 97 por ciento.

Por su parte, las líneas 8, 9, 7 y A registran un 96 por ciento; las Lí-



neas 4 y 5 un 95 por ciento la Línea B, un 94 por ciento.

En cuanto al uso correcto del cubrebocas, se encuentran a la cabeza con 93% los usuarios de las Líneas A y 2, quienes lo usan adecuadamente al interior del vagón; le siguen los pasajeros de las Líneas 5, 12 y 3 con 92%; en tanto que, el 94% de los usuarios de las Líneas 8 y 1 lo usan bien; los de la Línea B y 4 en 90%; los usuarios de las Líneas 9 y 7 con 89% y en el último eslabón se ubican los de la Línea 6, donde solo el 88% usa de manera correcta el cubrebocas.

Asimismo, se identificó que en dicho lapso, durante los días lunes y en el horario vespertino las personas usuarias relajaron su nivel

de protección. Las autoridades del Metro llevan a cabo un conteo en las doce líneas de 06:00 a 09:00 horas y de 18:00 a 21:00 horas en las 12 Líneas del Metro, se precisó a través de un comunicado.

En este conteo se analiza el porcentaje de usuarios que ingresan a las instalaciones con cubrebocas y la utilización correcta de éste, que debe ser cubriendo completamente desde la nariz hasta la barbilla.

Al hacer un sondeo entre los usuarios, varios de ellos confesaron que se quitan el cubrebocas una vez que están en el vagón, pues ante el calor que se siente al interior les resulta incómodo mantener su uso.

“Yo sí me lo quito porque siento que me ahogo y más con el calor que se encierra en el Metro, empiezo a sudar muchísimo”, dice un usuario.

Por el contrario, el señor Víctor dice que aunque también le resulta molesto, prefiere protegerse.

“En un ratito ya te lo quieres



❖ Muchos usuarios que ya estando en el interior de las instalaciones, se quitan el cubrebocas. Declaran que lo hacen por incomodidad ya que en los vagones hace mucho calor

quitar porque estás sudando o los resortes te molestan y hasta te da dolor de cabeza, pero es preferible eso a contagiarte", comenta.

El Metro reiteró a los usuarios a seguir las medidas sanitarias una posible propagación del COVID-19 al interior de las instalaciones.

"En el marco de la reapertura de actividades económicas en la capital del país y la consecuente recuperación en el número de usuarios diarios transportados, la utilización de forma correcta del cubrebocas en espacios cerrados como lo son los trenes y estaciones del Metro CDMX, es de vital importancia para la prevención de contagios", recalzó.



OBLIGATORIO. En el STC se exhorta a usar el tapabocas todo el tiempo.

En Metro, todos usan cubrebocas

En el Sistema de Transporte Colectivo (STC), prácticamente el 100% de los usuarios ingresan al Metro CDMX con cubrebocas, medida de protección obligatoria como parte de las medidas de prevención en el contexto de la contingencia actual.

A través de un conteo sistemático, realizado por el Sistema de Transporte Colectivo (STC), de junio a septiembre, se observó que al interior de los vagones la mayoría de los usuarios lleva colocado correctamente el cubrebocas; sin embargo en dicho periodo la tendencia ha fluctuado entre el 82 y 93%.

El conteo, se realiza de 06:00 a 09:00 horas y de 18:00 a 21:00 horas en las 12 Líneas del Metro. /REDACCIÓN



VIAJAN SIN CUBREBOCAS

LES VALE

Un grupo reducido de usuarios se quita la mascarilla, luego de subir a los vagones

EDUARDO HERNÁNDEZ

Pese a que el 100% de los usuarios que ingresan a las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro cumplen con el uso del cubrebocas, el organismo informó que todavía hay personas que deciden quitárselo en el transcurso de sus viajes.

A través de un conteo sistemático, realizado por el Metro, de junio a septiembre, se observó que por las mañanas, 100% de usuarios de la Línea 6 usan cubrebocas, le siguen con 99% los de la Línea 2; 98% de pasajeros de la Línea 12; mientras que el 97% de las Líneas 3 y 1 los usan; 96% los de la Línea 8, 9, 7 y A; el 95% de la Línea 4 y en menor porcentaje con 95 y 94% las Líneas 5 y B, respectivamente.

En cuanto al uso correcto del cubrebocas, están a la cabeza con 93% los usuarios de las Líneas A y 2, quienes lo usan adecuadamente al interior del vagón; le siguen los pasajeros

de las Líneas 5, 12 y 3 con 92%; en tanto que, el 94% de los usuarios de las Líneas 8 y 1 lo usan bien; los de la Línea B y 4 en 90%; los usuarios de las Líneas 9 y 7 con 89% y en el último eslabón se ubican los de la Línea 6, donde solo el 88% usa de manera correcta el cubrebocas.

El Metro destacó que también se identificó que, los días lunes y en el horario vespertino las personas relajan su nivel de protección.

Con "la reapertura de actividades económicas en la capital y la consecuente recuperación en el número de usuarios diarios transportados, la utilización de forma correcta del cubrebocas en espacios cerrados del Metro CDMX, es de vital importancia para la prevención de contagios", indicó el Metro y llamó a usar el cubrebocas correctamente y también a usar careta, para mayor protección.



CUARTOSCURO

L2

CUMPLE

Usuarios de la línea que corre de Tasqueña a Cuatro Caminos, son los que más usan el cubrebocas y lo colocan de modo adecuado. Usuarios de la L6 alcanzan el 100% en uso de mascarilla, pero caen en el uso adecuado.