



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Transporte

SE ACABÓ LA RELACIÓN CON TRANSPORTISTAS POR FAVORES O EXTORSIÓN: ANDRÉS LAJOUS

• Por Karla Mora

A diferencia de administraciones pasadas, el trato es parejo, asegura a *La Razón* el secretario de Movilidad de la CDMX; señala que la prioridad es la seguridad de pasajeros; apuestan más a reorganizar el transporte que a sustitución de unidades. **pág. 13**

ANDRÉS
LAJOUS,
ayer, en en-
trevista con
La Razón.

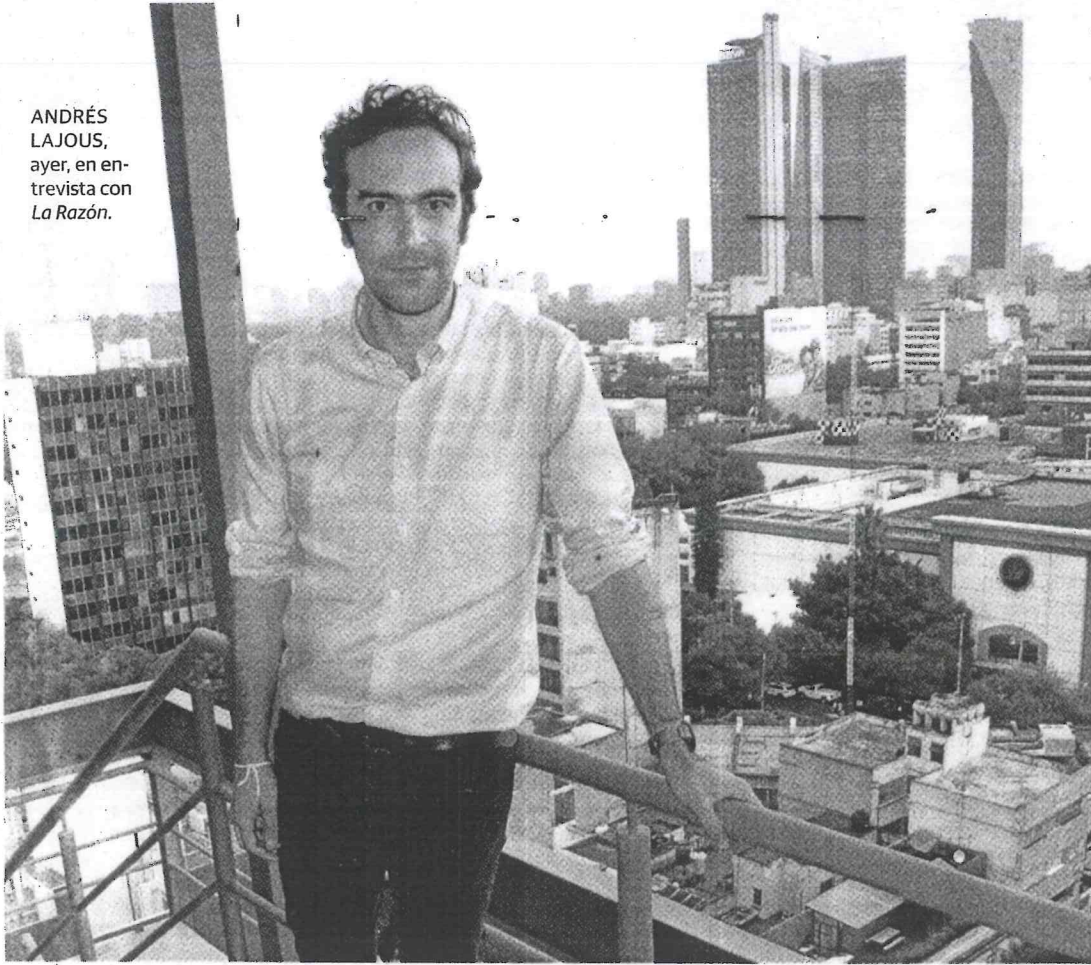


Foto: Marco Antonio Valdez - La Razón

ENTREVISTA

ANDRÉS LAJOUS LOAEZA

ESTUDIOS: Candidatura a doctor en Sociología por Princeton, maestría en Planificación Urbana por el MIT, en Sociología por Princeton y licenciatura en Ciencia Política y Relaciones Internacionales por el Centro de Investigación y Docencia Económicas.

TRAYECTORIA: Dirigente del extinto partido Alternativa Socialdemócrata y coordinador de discurso de la campaña de Patricia Mercado en 2006; activista en diversas organizaciones civiles y excolaborador en medios de comunicación.

La única prioridad es la seguridad de los pasajeros, asegura titular de Semovi

“Se acabó el favoritismo político con líderes de transportistas”

SEÑALA que antes a los concesionarios sólo se les pedía favores; explica que si la discusión se vuelve técnica, la respuesta también lo es; administración anterior era puro discurso, dice

• Por Karla Mora
karla.mora@razon.com.mx

El secretario de Movilidad (Semovi) capitalino, Andrés Lajous, aseguró que en la dependencia que encabeza se terminaron los tratos de exclusividad para líderes transportistas y ahora todo es parejo para todos.

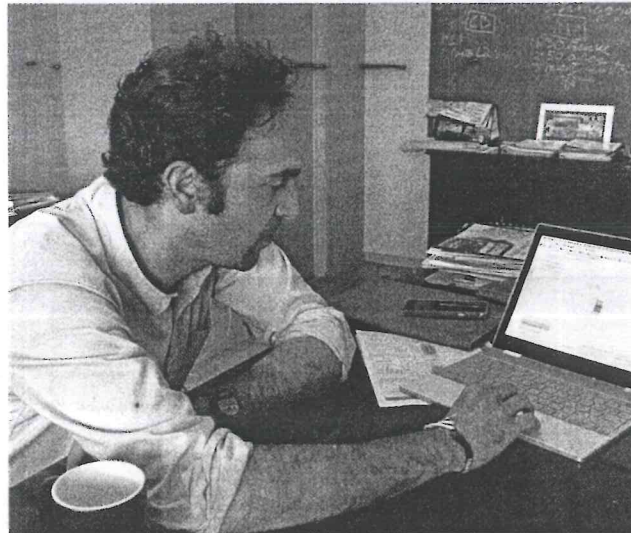
En entrevista con *La Razón*, el funcionario acusó que durante años la Semovi, antes Secretaría de Transporte y Vialidad, se caracterizó por mantener alianzas para que los concesionarios apoyaran al gobierno en turno.

Por ello, aseguró que para los transportistas ha sido una sorpresa encontrarse con que las reuniones son técnicas y no para pedirles favores. Asimismo, aseguró que en siete meses se ha hecho más que en los últimos tres años de la administración anterior para hacer efectiva la Ley de Movilidad.

¿Cómo han sido estos primeros siete meses?, ¿cómo ha sido el trato con los transportistas? La verdad es que muy bien. Desde la campaña, la jefa de Gobierno (Claudia Sheinbaum) dijo que una de las prioridades era la movilidad y dentro de ésta la prioridad es el transporte público.

Siempre habrá una parte política en el sentido de que hay agrupaciones de transportistas que han estado politizadas desde su formación, pero las discusiones se han vuelto muy técnicas. Los concesionarios estaban acostumbrados a que sólo les pidieran cosas, a veces favores y relaciones políticas o de plano extorsión. Todas las agrupaciones sepan que ahora el trato es igualitario y tenemos un interés real por mejorar la operación del transporte.

¿Qué exigencias ha cambiado la Semovi? Los transportistas están muy sorprendidos. En el pasado, si tú agarrabas 800 unidades y las suspendías y mandabas al corralón, tenías una manifestación, porque se entendía que era por razones políticas. Nosotros les dijimos



EL SECRETARIO de Movilidad capitalino recibió a *La Razón* en su oficina.

cuáles eran las razones: la seguridad de los pasajeros. Si antes el criterio era político, ellos se organizaban políticamente; si el criterio se vuelve sobre la seguridad vial, ellos se organizan según la seguridad vial.

¿Cómo reaccionaron los grupos que eran beneficiados? Evidentemente hay inconformidades, pero si fuera simplemente que cambiáramos de aliados ahí sí provocaríamos un enojo más grande; sin embargo, el mensaje es que ya no hay tratos exclusivos, todo es parejo para todos. Todo el mundo llega aquí con cámaras, entonces lo que decimos es público. Y al tener reglas así los propios transportistas dicen “sí, hay cosas que están mal y que no me gustan, pero al menos no están siendo injustos conmigo”. Tal vez crean que estamos equivocados, pero no creen que tenemos preferencias por alguien.

¿Qué se hará para la renovación de transporte?, ¿habrá bonos de chatarrización? Hay tres programas de reforma que ha realizado el Gobierno. Nosotros no apostamos por los bonos de chatarrización porque creemos que la

para saber realmente cuál es el recorrido que realizan, porque todo mundo sabe dónde empiezan, pero no por dónde pasan. Si se combatirá el modelo hombre-camiión, nuestra visión es que necesitamos la reorganización del sistema de transporte que implica reorganizar los recorridos, no sólo es el modelo de negocio, no sólo las unidades que operan.

Todo requiere un proceso de concertación, negociación, de readecuación de muchas cosas, esto es un proyecto de toda la administración, no se trata nada más de decir “el año que entra vamos a sustituir 400 microbuses”, no lo medimos así.

¿Hay alguna meta en áreas que supuestamente estaban bien gestionadas como la emisión de licencias?

Aquí no hay evidencia de que estuviera gestionado nada. Era puro discurso. Por eso cuando dicen “dejamos un documento que decía qué íbamos a hacer”, pues tuvieron tres años para hacerlo, nosotros en seis meses rehicimos la revista de taxi, lo cual no se había hecho en 40 años.

¿Cuáles son los mayores avances en siete meses? Son tantos que me cuesta ser justo con todos los equipos de trabajo. Tenemos en curso la construcción de los biestacionamientos de

Tláhuac y El Rosario, las ciclo vías de Tláhuac; estamos por presentar la licitación para las de Xochimilco. Vamos a tener ciclo vía en Canal Nacional, Eje 6, el carril de Trolebici en Eje Central; estamos calculando en total 85 kilómetros.

Se hizo lo de la revista de taxi digital y para eso tuvimos que modificar 11 documentos legales. Los GPS para transporte público los instalamos el 15 de julio y desde el 1 de agosto les haremos revista. Ya empezó el mantenimiento a las vías del Tren Ligerero, que no se había hecho en 20 años. Tenemos varios frentes y no es que alguno sea prioridad, tratamos de hacer todo y lo más rápido posible.

En el caso de las intersecciones, los primeros tres meses hicimos 37 y ya estamos por tener el fallo de las siguientes 65. De las fotocivicas ya tenemos las primeras sanciones y los cursos.

¿De esas cuántas van? Eso sí lo va a anunciar la Jefa de Gobierno.

sustitución de las unidades sigue dependiendo del modelo de negocio hombre-camiión, en el cual tienen que competir los choferes para poder cenar; un autobús nuevo, si lo tratas como microbús, se vuelve micro en dos años.

El segundo programa es el de los transportistas que se incorporaron al Metrobús; ese es el más exitoso y para nosotros es el modelo de cómo debemos transformar todo el transporte concesionado de la ciudad. Y el tercer sistema es el de corredores, que en la última administración creció muy rápido.

Estamos preparando una propuesta para reorganizar todo el transporte, lo estamos hablando con los transportistas. No buscamos desplazar a nadie, sino que estamos pensando en cómo los incorporamos siguiendo el modelo de negocio de Metrobús, pero también aprendiendo de los otros dos modelos que se han hecho. Queremos llegar a un sistema en donde toda la demanda de transporte en superficie sea atendida por Transportes Eléctricos, RTP, Metrobús y el transporte concesionado reorganizado.

¿Qué se ha avanzado en estos meses? Parte de eso son los GPS, servirán

o el tip

El proyecto de Trolebici en Eje Central estaba planeado desde 2015, cuando se aprobó un fideicomiso; sin embargo, el dinero no se utilizó.

12 JUL 2019

Página: 13 Sección: Ciudad



El titular
de Semovi
informó
que Mobike
se amparó
para no
pagar

CORTESÍA

Mobike, sin pagar contraprestación

ISRAEL ZAMARRÓN

Por no cumplir con el pago de la contraprestación para obtener el permiso de operación anual, la empresa de bicicletas compartidas sin anclaje Mobike podría quedar sin posibilidad de prestar el servicio en la Ciudad de México.

Esta aplicación, la primera en su tipo en operar en la Ciudad de México y una de las más arraigadas, tenía que hacer un pago de dos mil 600 pesos por cada una de las dos mil 400 bicicletas que se le autorizaron, que sumaba seis millones 240 mil pesos, pero hasta ayer no se hizo.

“Dos empresas pagaron (Dezba y Jump), otra se amparó (Mobike) para no pagar, el juez dijo que sólo les otorgaba la suspensión si en cinco días garantizaban

EMRESA INFORMA

MOBIKE SOLICITÓ a la Semovi cubrir la contraprestación en plazos, ya que el monto representa 30% de sus ingresos

el pago. Se les negó la suspensión definitiva y al no pagar se les notifica que se tienen que retirar”, explicó en entrevista el secretario de Movilidad, Andrés Lajous.

En caso de que Mobike quede fuera de la operación, las dos mil 400 bicicletas que habían obtenido durante la subasta para definir los montos de contraprestación, serían redistribuidas en un procedimiento en el que participarían todas las empresas que pasaron en la primera fase.

Cumplen en la RTP contratación paritaria

DALILA SARABIA

La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad (RTP) apuesta por la paridad de género, la cual lleva al plano laboral con su personal, informó la dependencia.

Ramón Jiménez, director de RTP, señaló que llevaron a cabo la primera contratación masiva en la que priorizaron la igualdad de género.

Se trata de 47 mujeres y 33 hombres que ocuparon 80 puestos disponibles.

“El tema de equidad de género es altamente significativo para este Gobierno”, subrayó Jiménez.

Antes de esta contratación paritaria, de los 152 controladores que trabajan en RTP, sólo un puesto estaba ocupado por una mujer.

En el caso de las nuevas personas contratadas, detalló el funcionario capitalino, en su mayoría son personas propias de las comunidades en las que laborarán, y fueron

propuestas por vecinos para mejorar la movilidad.

Andrés Lajous, titular de la Secretaría de Movilidad (Semovi), indicó que esta contratación está enmarcada en los objetivos que se plantearon en la estrategia de movilidad integrada y, más específicamente, en el Plan de Género y Movilidad, que entre otras cosas, plantea reducir la brecha laboral.

“Resaltamos el componente de género, pero también resaltamos el componente de que estamos contratando controladoras y controladores, y esto es porque no había suficientes, entonces, como trabajamos todo con planes y objetivos.

“Uno de los objetivos principales es que aparte de la extensión de la Red, aparte de la compra de autobuses, aparte de nueva infraestructura en el caso del Cablebús, queremos mejorar el servicio que ya existe”, detalló el Secretario de Movilidad.

SE DIFIRIÓ DOS MESES LA ENTREGA

Retrasa RTP recepción de 70 autobuses

ENRIQUE HERNÁNDEZ

Estas unidades tuvieron un costo de 371 millones 920 mil 238 pesos y son parte del nuevo parque vehicular

La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP) difirió dos meses la entrega de los primeros 70 autobuses que compró a la empresa Volvo por 371 millones 920 mil 238 pesos como parte de la renovación del parque vehicular.

De acuerdo con la compra, luego de la licitación del 5 de febrero con número LA-909009955-El-2019, la empresa tenía 132 días para entregar las unidades nuevas con entrada baja y con motor a diésel.

En el documento publicado dice que por cada día de retraso, el fabricante se haría acreedor a una sanción, aunque se dio a conocer que RTP se tardó en entregar los adelantos de los autobuses.

Ante ello, la Red dio otros 60 días al proveedor para entregar las unidades que reducirán las emisiones contaminantes y que se fabrican en la planta Volvo Buses México, en el Estado de México.

Durante la licitación, algunas empresas comentaron que los tiempos de la licitación eran complicados.

El director de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), Ramón Jiménez López, justificó la compra

al advertir que "el transporte público en la Ciudad de México es considerado un servicio deficiente, de mala calidad y poco articulado, con unidades al límite de su vida útil.

Específicamente en el caso de la RTP, cuenta con 47% de sus unidades con más de 10 años de vida útil, lo que repercute en desincorporaciones de servicio, alto costo de mantenimiento, emisiones contaminantes elevadas y frecuencia de paso baja, repercutiendo principalmente, en el desánimo de los usuarios y en una mala imagen del organismo".

Estas unidades cuentan con un motor a base de diésel, tecnología de punta, además de una capacidad para 90 o 100 pasajeros, cámaras de vigilancia y radio comunicación, localizador satelital y acceso para personas con discapacidad.



RAMÓN JIMÉNEZ LÓPEZ
TITULAR DE RTP

La RTP cuenta con 47% de sus unidades con más de 10 años de vida útil"