

Transporte

Evalúan tarifa preferencial para Mexibús y Suburbano

ALEJANDRO LEÓN

El Gobierno del Estado de México analiza la posibilidad de diseñar una tarifa preferencial para los usuarios que hacen el transbordo de la Línea 2 del Mexibús al Tren Suburbano y viceversa.

Históricamente, el Tren Suburbano y las autoridades mexiquenses han fracasado en intentar incrementar la captación de usuarios en la ruta Cuautitlán-Buena Vista.

El Suburbano fue creado para captar 280 mil usuarios cada día, pero en 2019 y por segundo año consecutivo, 200 mil pasajeros utilizaron diariamente el tren.

Elim Luviano, director General del Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México, explicó que estudian la probabilidad de que usuarios de ambos sistemas de transporte masivo paguen una tarifa menor por hacer esa conexión.

“Eventualmente, estamos explorando si puede haber algún tema de una tarifa, de un pago diferenciado, que tenga o genere una economía para los usuarios de estos dos sistemas.

“Le estamos viendo a nivel legal, de ver si al momen-

Elim Luviano,
de Transporte Masivo

“Estamos explorando si puede haber algún tema de una tarifa, de un pago diferenciado, que tenga o genere una economía para los usuarios de estos dos sistemas”.

to de hacer el transbordo del Mexibús hacia el Suburbano, y viceversa, pudiera haber un pago menor al tema de pagar las tarifas completas”, declaró Luviano a REFORMA.

Max Noria, director de Comercialización de Ferrocarriles Suburbanos, empresa operadora del Suburbano, ha señalado que la ruta exprés de la Línea 2 del Mexibús con conexión directa con el Tren, no ha incrementado el número de pasajeros.

Cuestionado al respecto, Elim Luviano respondió que hasta antes de que operara la ruta exprés captaban hasta 105 mil usuarios al día del Mexibús 2 y, ahora, son 112 mil personas.



■ Cada vez más jóvenes buscan rodar en la CDMX con seguridad.

EN LOS PEDALES DEL OTRO



■ El Gobierno ofrece talleres en fines de semana.



■ La práctica ayuda a los estudiantes a aprender en ruta.

330,450

personas fueron a las Biciescuelas desde el inicio del programa.

93,000

tan sólo durante esta Administración hasta diciembre de 2019.

APRENDER DE EDUCACIÓN VIAL ES UNA OPCIÓN EXTRACURRICULAR PARA TEMPORADAS VACACIONALES

AMALLELY MORALES

La principal apuesta de la Secretaría de Movilidad capitalina (Semovi) en educación vial es su sistema de Biciescuelas.

Dos ruedas y un casco son suficientes para que los asistentes se pongan en los pedales de los ciclistas.

Las clases se dividen en dos, la parte teórica, con enseñanzas básicas acerca del Reglamento de Tránsito, y técnicas para rodar.

En estas se explica cómo garantizar la seguridad vial de todos los usuarios de la vía.

Después viene la práctica, donde se enseñan técnicas para pedalear en un circuito controlado. Desde cómo frenar y la posición correcta de la bicicleta, hasta la posición de los pedales para dar una vuelta con mayor facilidad.

También se enseñan las señales universales del ciclista y cómo hacerse visibles ante los automovilistas, pero respetando al peatón en todo momento.

No es necesario que los asistentes lleven su bicicleta, pues se usan las unidades de Ecobici, aunque también hay para gente de baja estatura y niños.

A la Biciescuela de conductores de transporte público, por ejemplo, de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), el Sistema de Transportes Eléctricos (STE) y Metrobús, han asistido casi cinco mil operadores. Sólo 600 en esta Administración.

Este curso, por ejemplo, es fundamental para conductores de la Línea 7 de Metrobús, quienes tienen que compartir el espacio con los pedalistas, así como los operadores del recién inaugurado Trolebici de Eje Central.

En el caso del trole, desde 2013 mil 63 conductores han recibido capacitaciones.

En estas clases se realizan ejercicios de simulación, en los que las unidades pasan muy cerca de ellos para que sientan lo que vive un ciclista cuando es rebasado por un articulado.

El año pasado también se realizó una Biciescuela para mujeres para disminuir la brecha entre ciclistas mujeres y hombres.

También en 2018, la Biciescuela de verano rompió récord, con clases para mayores de tres años, con técnicas de balance, reglamentación y mejoras en las habilidades ciclistas, además de cursos de mecánica básica y cuentacuentos.



CUARTOSCURO

CASO. Vecinos de la Condesa se quejan de afectaciones a peatones.

Sigue queja por bicis sin anclaje

El coordinador del Comité Fundacional de la Asociación de Residentes de la Colonia Hipódromo, Rafael Guarneros Saldaña, criticó que desde 2017 existe una invasión del espacio público por una nueva modalidad del negocio de transporte de movilidad: bicicletas y patinetas sin anclaje, la cual no toma en cuenta a los adultos mayores.

“Una generación de jóvenes, desde la la Secretaría de Movilidad (Semovi) de la Ciudad de México, impone proyectos de movilidad sin tomar en cuenta a la población de adultos mayores en las colonias objetivo”, acusó.

En una conferencia de prensa, resaltó que las empresas operadoras de las mismas y usuarios pueden dejarlas estacionadas donde quieran, por lo que obstruyen banquetas, pasos peatonales y rampas.

Advirtió que vecinos de la colonia Hipodrómo han colocado etiquetas en las patinetas y bicicletas compartidas sin anclaje (que no requieren un lugar fijo para estacionarlas) que se dejan en lugares prohibidos.

“Los vecinos nos veremos nuevamente en la necesidad de salir a las calles a defender nuestros derechos. Los invisibles volveremos a salir a la calle a exigir respeto”, enfatizó. /NOTIMEX