



III LEGISLATURA

# CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

## ◆ III LEGISLATURA ◆

COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

### ESTENOGRÍA PARLAMENTARIA

#### Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial

*(Foro de movilidad segura y sustentable en Álvaro Obregón)*

#### VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

**PILAR-Olivar del Conde**

**2025**

**EL C. MODERADOR.-** Les damos la más cordial bienvenida al foro de movilidad segura y sustentable, que se está llevando a cabo en las instalaciones aquí del PILAR, en Olivar del Conde, en la alcaldía Álvaro Obregón, a quienes les agradecemos las facilidades para llevar esta actividad.

Este foro, tiene como finalidad analizar los avances y retos que se tienen para la armonización de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial con la Ciudad de México, este foro también forma parte de un ejercicio de parlamento abierto que busca generar insumos legislativos para fortalecer el derecho humano de la movilidad en esta capital.

Agradecemos la presencia de las autoridades, especialistas, representantes de la sociedad civil y los ciudadanos que en general nos están acompañando, para construir hacia una movilidad más segura, accesible y sostenible para todas y todos.

A continuación, presentaré a las y los participantes en el presídium que nos acompañan, para revisar las reflexiones sobre los retos de oportunidades que se tienen hacia la armonización de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial.

En primer lugar, nos llena de gusto encontrarnos con el diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, Presidente de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial.

Por supuesto contamos con la muy querida compañera, la diputada Valentina Batres Guadarrama, integrante del grupo parlamentario de MORENA, también Presidenta de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública en el órgano legislativo.

También está por supuesto de aquí de Álvaro Obregón, el diputado Fernando Zarate, también a quien recibimos con un fuerte aplauso.

También contamos con la asistencia, compañía y el apoyo incondicional, la diputada Yolanda, ella es la diputada del Partido Verde, integrante de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, que siempre ha estado acompañando los trabajos de esta Comisión en todas las tareas que se realizan.

Por parte de la Secretaría de Movilidad del Gobierno de la Ciudad, nos acompaña el licenciado Juan Reyes González, Subdirector y Enlace Legislativo de la Secretaría con el Congreso de la Ciudad.

Bueno, también más adelante vamos a estar mencionando algunos invitados especiales que están aquí entre nosotros el día de hoy, acompañándonos en el foro. Muchas gracias.

Vamos a aprovechar entonces este acto para hacer una toma oficial de fotografía, muy brevemente para que podamos dar inicio posteriormente con el foro. Si nos ayudan tomando una foto y vamos a dar también la solicitud a los panelistas ahorita que nos acompañen.

Si nos ayudan poniéndose de pie y apoyarnos de este lado para que salga también a las y los ciudadanos que nos acompañan en este foro de parlamento abierto por favor.

Agradecemos la participación de todas y todos en esta toma de fotografía oficial, para iniciar con los trabajos de este foro.

Sin más, daremos inicio con la ronda de intervenciones para cada panelista tendrá una intervención hasta de 10 minutos para compartir su visión sobre las acciones y retos que ha identificado para fortalecer y armonizar la Ley de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial de la Ciudad de México.

Para dar inicio y sin más preámbulos, vamos a dar el uso de la palabra a la diputada Valentina Batres Guadarrama, para dar este mensaje inaugural, así como la intervención importante que tiene en el tema.

**LA C. DIPUTADA VALENTINA VALIA BATRES GUADARRAMA.-** Muy buenos días a todas y a todos, sean muy bienvenidos y bienvenidas al foro sobre movilidad e inversión pública en el marco de la serie de foros, sobre avances y retos para la armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Un espacio de encuentro y diálogo, donde nos reúne un tema fundamental para la vida cotidiana de millones de personas, el derecho a movernos con dignidad por nuestra ciudad.

Este foro muestra el compromiso efectivo por reflexionar, proponer y fortalecer las políticas públicas en materia de movilidad, desde una perspectiva de justicia social, sostenibilidad y equidad territorial.

Agradezco la presencia de todas las personas aquí reunidas y a quienes nos siguen por las plataformas digitales del Congreso. A nombre del diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, Presidente de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, a quien le agradezco profundamente esta oportunidad, les doy la más cordial bienvenida. Estoy segura de que los trabajos de este foro contribuirán a seguir construyendo una ciudad más accesible para todas las personas.

Hablar de movilidad es hablar de cómo vivimos en la Ciudad de México, de cómo accedemos a nuestros derechos, de cómo nos movemos y cómo se mueven nuestras familias, no es un tema que se limite a transportes o calles, por el contrario, es una conversación profunda sobre justicia, inclusión y calidad de vida.

El derecho humano a la movilidad es reconocido tanto en la constitución federal, en la constitución local, así como en distintos tratados internacionales. Se trata de un derecho que permite ejercer muchos otros, como llegar a tiempo al trabajo, acudir a una consulta médica, asistir a clases, visitar a nuestras familias o a acceder a espacios de cultura y esparcimiento como este.

Por eso, cuando hablamos de movilidad, hablamos de dignidad y de bienestar, así lo han señalado organismos internacionales como el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas, y lo recoge también la Agenda 2030, que nos invita a construir ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Es en este contexto que quiero hablar del tema que nos reúne, la movilidad de inversión pública, como Presidenta de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública del Congreso de la Ciudad de México, les cuento que el presupuesto va más allá de un conjunto de cifras, es una forma de hacer realidad el ejercicio de nuestros derechos. Además, se iniciará la construcción; ya estoy volándome parte del recuento de lo que significa el presupuesto en materia de movilidad. Cada peso que se aprueba y se ejerce con enfoque de justicia social se traduce en oportunidades, en tiempo ganado, en trayectos más seguros, en aire más limpio.

Para ilustrar lo anterior, quiero destacar que el presupuesto de egresos aprobados para este año 2025, cristaliza con claridad esta visión, en materia de movilidad, representa un esfuerzo sin precedentes, como se muestra con algunos datos que quiero compartir con ustedes.

En primer lugar, se destinarán este año 23 mil millones de pesos para el metro, el corazón del transporte de millones de personas. Esta cifra, la más alta de su historia, permitirá seguir modernizando sus líneas, así como ha sucedido ya con la Línea 1 del Metro, mejorando su seguridad y su eficiencia.

De igual manera se aprobaron 15 mil 518.5 millones de pesos para la Secretaría de Movilidad en su conjunto, lo que representa un aumento significativo respecto al año anterior. Con estos recursos, se pondrán en marcha 3 nuevas líneas de cablebús, en zonas altas y de difícil acceso como Tlalpan, Cuajimalpa, Xochimilco, Milpa Alta y por supuesto la continuidad aquí en Álvaro Obregón, porque ya tenemos en Álvaro Obregón, un Cablebús, que conecta a Vasco de Quiroga con Constituyente, pero faltan muchas partes altas de Álvaro Obregón por conectar.

El Cablebús ha demostrado ser una solución eficaz, sustentable y profundamente social, acorta tiempos de traslado en zonas marginadas, reduce riesgos en

pendientes y barrancas y dignifica el transporte en lugares donde antes solo había largas caminatas o rutas informales. Además, se iniciará la construcción de la Línea 0 del Metrobús sobre Circuito Interior, con lo que se consolidará un corrector que conectará puntos estratégicos de la ciudad.

También se dará un paso firme hacia el otro, movilidad, alineando nuestra política local con los compromisos locales de transición energética y combate al cambio climático.

Se destinarán 13 mil 500 millones de pesos para obras públicas y mantenimiento, incluyendo mil millones para el programa de Bachetón, enfocado en reparar vialidades primarias y secundarias y 3 mil millones para transformar la calzada Tlalpan, haciéndola más accesible, segura y funcional.

Estas intervenciones no son menores, las calles son el escenario cotidiano de nuestras vidas y cuando estas están en mal estado, afectan la seguridad vial, encarecen los traslados y limitan la inclusión.

Asimismo, fueron presupuestados 91.1 millones para construir 40 kilómetros de ciclovías y 37.8 millones para ampliar ECOBICI, con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, saludable y sustentable.

Es cierto que aquí en Álvaro Obregón, con tantas pendientes las ciclovías no nos impactan tanto, pero para quien tiene que hacer trayectos de movilidad en tramos y se mueve en la parte baja de la ciudad o en la parte plana de la ciudad, este programa amplía la continuidad de nuestro transporte, cuando bajamos de Álvaro Obregón a otras alcaldías.

Estos recursos fortalecen una red de movilidad activa que cuida el medio ambiente, mejora la salud pública y promueve una cultura de movilidad más equilibrada. De manera adicional, se invertirán 535 millones de pesos para renovar unidades de taxis y microbuses, mejorando la calidad del servicio, la seguridad y reduciendo emisiones contaminantes.

Esta medida beneficia directamente a miles de conductores pero sobre todo a millones de usuarios, que merecen viajar en condiciones seguras, limpias y

reguladas, también es un paso importante para reducir la informalidad y avanzar hacia un sistema de transporte más eficiente y ordenado.

Otra inversión que es de resaltar, son los 572.8 millones para becas de transporte universitario, porque sabemos que para miles de personas jóvenes, el gasto del pasaje puede ser una barrera para continuar sus estudios. Esta inversión es una apuesta para la igualdad de oportunidades y por una ciudad que no permite que los recursos económicos o la distancia geográfica determinen el acceso a la educación.

De igual manera, 421.88 millones de pesos para los caminos de mujeres libres y seguras, con los que se construirán 225 kilómetros de senderos seguros alrededor de escuelas y espacios públicos. Es una política que pone en el centro la experiencia de las mujeres al moverse por la ciudad, reconociendo que el miedo a sufrir violencia, no puede marcar las rutas de millones de mujeres y niñas.

En el mismo sentido, se destinarán 315 millones de pesos para infraestructura peatonal y ciclista accesible, pensada para todas las personas incluyendo a quienes viven con alguna discapacidad. Estas obras son indispensables para construir una ciudad que verdaderamente incluya a todas las personas, una rampa, un cruce seguro, una banqueta sin obstáculos, puede hacer la diferencia entre el aislamiento y la participación plena en la vida urbana.

Por último, mil 467.7 millones de pesos para mejorar la regulación, planeación y operación del sistema de movilidad en su conjunto, fortaleciendo la coordinación y el ordenamiento de transporte público y privado.

Estos recursos permitirán modernizar la gestión del transporte, incorporar tecnología, supervisar concesiones y garantizar que todas las formas de movilidad, funcionen de manera articulada.

Este conjunto de acciones, muestra que ni para el gobierno ni para el Congreso la movilidad no es un tema aislado, sino un eje transversal que articula salud, medio ambiente, economía, igualdad de género y derecho al territorio.

Esta política de movilidad, pensada desde la justicia social, reconoce que no todas las personas partimos del mismo punto, hay quienes viven en la periferia, quienes

enfrentan barreras físicas, económicas o simbólicas para desplazarse, quienes han sido históricamente excluidos de las decisiones de cómo se construye la ciudad.

Aquí, particularmente en Álvaro Obregón, es muy importante oír a las personas que viven en las barrancas o en los pueblos o en las partes altas, donde los traslados para llegar al metro son larguísimos y necesitamos un transporte y siente que pueda garantizar que las zonas bajas de las barrancas, pueda llegar el transporte público, para que no seamos presas o víctimas de transporte irregular que ponen tarifas al libre albedrío de su pensar.

Por eso para nosotros este foro es transcendental, porque no somos una alcaldía como cualquier otra, donde se despliegan y se conjuntan todas las colonias de (inaudible) en un plano, sino nos dividen las barrancas.

Nuestras calles y la mitad de ellas están hechos de corredores de escaleras, andadores de escaleras o andadores donde no pasa la movilidad, donde no hay transporte público y las largas caminatas son para que puedan unirnos entre una barranca y otra y necesitamos pensar en la gente adulta mayor. Necesitamos pensar que los adultos que viven en una barranca o en la zona alta, no se queden por meses sin poder moverse a otras partes de la ciudad, donde puedan acceder a diferentes servicios que ofrece nuestra ciudad.

Por eso, avanzar hacia una movilidad comunitaria, implica poner en el centro a las personas, sus contextos, sus trayectorias cotidianas, implica reconocer que moverse con dignidad no es un privilegio, sino es un derechos. Y lo más importante, que cuando se diseña con visión de justicia, los beneficios llegan a quien más lo necesitan, lo que permite transformar el tejido social, fortalecer el sentido de pertenencia y convierte a la ciudad en un lugar más habitable.

Con respecto a la armonización de la Ley de Movilidad, quiero aprovechar el espacio y de alguna manera lo he venido haciendo para hablar sobre la movilidad de Álvaro Obregón. Esta alcaldía combina zonas muy urbanizadas con áreas de barrancas, de laderas y de difícil acceso, hay vialidades que se interrumpen por el relieve, colonias donde no llega el transporte estructurado y personas, sobre todo

mujeres, niñas y adultas mayores, que deben caminar largos tramos en pendientes pronunciadas para acceder a servicios básicos.

En diversas zonas de la alcaldía, la movilidad cotidiana es una carrera de obstáculos, por eso no podemos aplicar recetas genéricas, es decir, lo que funciona en Benito Juárez, no funciona en Álvaro Obregón. Lo que funciona incluso en la parte poniente, Miguel Hidalgo, Magdalena Contreras, aunque tengan pendientes, tampoco es una receta que pueda funcionar en automático para Álvaro Obregón.

En diversas zonas de la alcaldía, la movilidad cotidiana, comentamos, pues es esta carrera de obstáculos, por lo que la nueva ley de movilidad debe permitir soluciones flexibles y sobre todo adaptadas a la realidad de cada territorio.

Termino reiterando mi agradecimiento por permitirme participar en este espacio de diálogo, desde la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, seguimos comprometidos y comprometidas con una planeación del gasto público, centrada en las personas, en su bienestar y en su derecho a moverse con libertad, con seguridad y dignidad.

Estaremos atentas a los avances de la reforma legal en materia de movilidad y acompañaremos la ruta para que la armonización se traduzca en mejores condiciones de vida para quienes habitamos esta ciudad y sus alcaldías.

Por su atención, muchísimas gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Agradecemos la reflexión por parte de la diputada Valentina Batres, que bueno, finalmente hace un informe pormenorizado de la importancia que le ha dado a las finanzas públicas del gobierno de la ciudad y desde el Congreso para la implementación de estas en materia de movilidad.

A continuación se cede el uso de la palabra al diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, Presidente de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial.

Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN.-** Bueno pues después de escuchar el gran mensaje de nuestra diputada Valentina Batres; Vale, de verdad, muchas, muchas felicidades. También nos lo llevamos precisamente para la

armonización, esas necesidades diferentes que tiene la Álvaro Obregón, yo vengo de Iztapalapa, ahí son necesidades muy diferentes, sí se ha avanzado en movilidad, pero lo que nos afectan son las grietas, pero ahí vamos, ahí vamos.

Pues yo quisiera antes que nada darle a todos los buenos días, gracias por estar aquí presente, saludo con mucho cariño a la diputada Valentina y sé también que saludo con cariño y afecto al diputado Zarate y que estamos en su alcaldía. Muchas gracias por la atención.

Quiero saludar a mí amiga, que de cariño le llamo Yolis, a nuestra diputada Yolis, integrante precisamente de la Comisión de Movilidad y que de verdad ella, no había carro, ella siempre utiliza el transporte público y principalmente el metro. Jefa, seas bienvenida.

Saludo también con gran cariño al licenciado Juan Reyes González, Subdirector de Enlace Legislativo y Gestión de Proyectos de la Secretaría de Movilidad, en representación de SEMOVI.

Saludo también a Luciano Rodríguez, es Presidente de la Ruta 5; Jorge Martínez, concesionario; a Gerardo, representante de la Ruta 46, Gerardo Rodríguez; presidente, perdón; Ruta 15, Osvaldo Chávez.

Saludo también con mucho cariño a Estefany Malla, que es ella de la Asociación Nacional de Transporte Privado AC, y a todos los presentes.

Para mí, para mí, es todo un honor también tener aquí presente a Mayela Delgadillo, donde le dimos también un fuerte aplauso, porque fue diputada constituyente de la Ciudad de México, a donde tuvimos el privilegio de avanzar muchísimo.

Nos vamos a, como decía mi abuelita, a lo que te truje chenchita, ¿va?

Es un honor estar aquí en este espacio de diálogo, de reflexión, donde la ciudadanía, especialistas y autoridades, legisladores, nos encontramos para abordar uno de los desafíos más urgentes de nuestra ciudad, garantizar una movilidad segura, sustentable y equitativa para todas las personas que habitan y transitan en la Ciudad de México.

Hoy nos convoca un tema de fondo, la necesidad de armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con los principios disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

No se trata únicamente de buscar artículos, al cual procedimientos, se trata de colocar al ser humano siendo la política pública de reconocer la movilidad como un derecho humano y no como un privilegio para unos cuantos.

Álvaro Obregón representa muchos de los retos de la ciudad, vialidades complejas, zonas altas de difícil acceso, infraestructura limitada para peatones y ciclistas y transporte público que no siempre responde a las necesidades reales de quienes aquí viven, eso ya lo comentaba la diputada Valentina, porque no se trata solo de movernos, se trata de movernos con dignidad y seguridad.

La movilidad no debe ser sinónimo de riesgo, nadie debería temer por su vida al cruzar una calle, esperar un camión o usar la bicicleta y sin embargo, los datos nos recuerdan todos los días, seguimos enfrentando siniestros viales, falta de infraestructura adecuada y una profunda desigualdad territorial en el acceso a opciones de transporte digno.

Por eso, este foro es tan importante, porque no se legisla desde escritorios, se legisla desde las calles, escuchando a quienes caminan, a quienes empujan una silla de ruedas, a quienes toman un transporte para llegar al trabajo, a quienes pedalean por falta de otra opción. También a quienes entienden que el futuro de nuestra ciudad debe ser sustentable o no será.

Quiero decirles con claridad, nuestro compromiso como Congreso, es transformar lo que aquí se diga en iniciativas concretas, hoy tenemos la oportunidad y la responsabilidad de corregir esos rumbos, no se trata solo de ajustar normas, es cambiar la forma que concebimos en el traslado en nuestra ciudad, situando siempre a las personas en el con énfasis en la seguridad vial, la accesibilidad y la sostenibilidad.

Con la propuesta que estamos impulsando, queremos dejar claro que pondremos en primer lugar a los peatones, ciclistas y personas con discapacidad en la jerarquía de movilidad; diseñaremos sistemas de transporte que protejan la vida en cada

trayecto; endureceremos los estándares de seguridad para vehículos y calles garantizando espacios más seguros.

Reconoceremos y defenderemos los derechos de las víctimas de siniestros viales, incluyendo acceso, atención médica y justicia, erradicaremos la violencia de género del transporte público, para que las mujeres y niñas puedan viajar sin temor, no estaremos regulando autos ni motos por capricho, estaremos salvando vidas, no impondremos limitaciones, aseguraremos derecho, no estamos aquí para simular, sino para construir la ley viva, útil y justa, vamos a impulsar el presupuesto público que garanticen ese derecho a la movilidad.

Vamos a trabajar para que los marcos normativos estén a la altura de la realidad que enfrentamos. Les invito a participar con entusiasmo, con visión y crítica, con propuestas, todo lo que aquí se diga será sistematizado y recogido para nuestros equipos técnicos para traducirse en iniciativas que presentaremos ante el Congreso.

Mi reconocimiento a todas y todos los que hoy participan, porque solo con una visión compartida podemos construir una ciudad de México, en la que movernos, no sea un acto de resistencia, sino un ejercicio de libertad.

De verdad, me siento honrado de estar en Álvaro Obregón y compartir esta mesa con diputados que a través del tiempo, han demostrado de verdad un trabajo excelente en el Congreso. Muchísimas gracias a cada uno de ustedes.

Gracias por un foro que vamos a tener productivo, para el bienestar de nuestra gente.

Muchísimas gracias a todos.

**EL C. MODERADOR.-** Muchas gracias, diputado Miguel Macedo, por su reflexión acerca de la relevancia de la movilidad y las peculiaridades que tiene en cada demarcación territorial.

Ahora es el turno de la participación del diputado Fernando Zárate Salgado, quien además de ser representante por esta demarcación, también él es Presidente de la Comisión de Participación Ciudadana y Democrática del Congreso de la Ciudad.

Adelante, diputado, por favor.

**EL C. DIPUTADO FERNANDO ZÁRATE SALGADO.-** Gracias. Muchísimas gracias. Me voy a levantar, si me das permiso, Macedito.

Yo quiero de arranque, agradecerle al Presidente de la Comisión de Movilidad, a Miguel Macedo, que viene de Iztapalapa, nos ha ayudado muchísimo, tuve el presupuesto participativo en toda la ciudad nos acompañan, gracias, Macedo, y además en reciprocidad, nosotros estamos no solo apoyándote, sino apoyamos toda la política que apoyas, tú a la vez.

Después, yo quiero hacerle un gran reconocimiento a la diputada Valentina Batres, es indudable que en Álvaro Obregón ha sido un apoyo, vale la pena justificarlo, vale la pena justificar por qué hay que reconocerle y por qué personalmente me parece que gran parte del avance de la izquierda ha pasado por Valentina, pero también por Martí y ahora por Lenia, ahorita tocaré ese asunto.

Lo tocaré, primero, además tengo que agradecerle a Yola que esté aquí, desde Tláhuac, que hayas venido, Yola. Quienes conozcan Tláhuac, es absolutamente distinto a Álvaro Obregón, no podría ser más distinto, y además yo pienso que es una de las zonas que tienen más potencial de crecimiento en toda la Ciudad de México, aunque tienen otro tipo de problemas como invasiones, muy específicas.

También quiero agradecerle a Juan. Juan, yo tuve la oportunidad de colaborar con él en la Secretaría de Inclusión y Bienestar Social y no solamente es un funcionario de primera, sino ahorita vamos a transformar varios temas en peticiones en particular para él y que sea un vínculo para nosotros muy importante, para que le llegue el mensaje al Secretario en Movilidad.

Héctor García Nieto, que también es un personaje de primera; (inaudible) Álvarez, pero que nos sentimos representados y que yo les haré una serie de peticiones, para transformar este foro, transformarlo en realidad, porque la movilidad se queda solo en concepto, si nosotros no lo aterrizamos y vamos describiendo lo que vivimos particularmente en Álvaro Obregón, desde los pueblos originarios hasta la zona de San Ángel. Cada uno tiene distintos retos y distintas condiciones y distintos beneficios, pero también distintos retos qué hacer. Entonces gracias, Juan, por

estar aquí. Espero que puedas transmitir estos mensajes y estas peticiones que le vamos a hacer al Secretario.

Le agradezco a todos y cada uno de ustedes; Macedo, yo quiero compartirte que aquí hay líderes sociales de gran importancia en Álvaro Obregón, que son muchos de ellos fundadores de colonias, que en la década de los 60, 70 y 80, fueron realmente fundadores de sus colonias, hubo una migración muy importante de distintos Estados, muchos padres de familia, abuelos, aquí son de Michoacán, de Oaxaca, Estado de México, etcétera, y que han venido conociendo las circunstancias de la ciudad; de Guerrero, de distintos Estados y que ahora vivimos aquí en Álvaro Obregón, que es una zona de barranca.

Una zona de barranca significa eso, toda una complejidad geográfica para movilizar. Macedo, aquí como nosotros nos movemos, es por los hombros de las barrancas, tenemos por un lado avenida Vasco de Quiroga o Camino Viejo a San Fe; por otro lado tenemos Avenida Toluca; por otro lado tenemos Avenida Tamaulipas, por otro lado tenemos Calzada de las Águilas, y después las Águilas, Avenida Toluca y finalmente Desierto de los Leones y Avenida Centenario. Entonces esa es la única manera digamos de ir de oriente a poniente o de poniente u oriente o de arriba abajo, como nosotros lo podemos conocer.

Tenemos muchos retos y la ley de movilidad ahora; bueno, quiero agradecerle rápidamente a Edgar Avilés, que está aquí, que hay vecinos de la colonia Roma, que hay vecinos de otras partes de la Ciudad de México, que están listos para discutir estos temas que a nosotros nos importan mucho.

Está Mayela Delgadillo, que fue una de las más incidentes en el capítulo de movilidad y de derechos de los pueblos originarios dentro de la Constitución de la Ciudad de México y que es forzoso, no solamente el reconocimiento, sino el agradecimiento que estén aquí; aquí está Luis Villaseñor, está Carmen Carreño, están por supuesto los titulares de las rutas. Esto es fundamental, la Ruta 05, la Ruta 15, la Ruta 46 y me parece que hay una representante de la Ruta 57.

Como ustedes saben, aquí la Ruta 57 tiene críticas profundas, pero nosotros, nosotros que vivimos aquí, también ha resuelto problemas, no todo es negativo; sí

tenemos unas críticas profundas y tendrían que cambiar de origen varias conductas, pero nosotros como ciudadanos, siempre hemos estado dispuestos a construir.

Entonces anclo este tema con lo que le comentaba, el reconocimiento a Valentina y como lo comentaba de mis distintos compañeros. Y lo anclo a partir de esta diferencia.

1.- La alcaldía fue convocada a este foro y no vino.

¿Por qué subrayo? Porque no hay manera de modificarlas con acciones y con circunstancias específicas, si uno no está cercano a la gente. Si piensa que apoltronado detrás de un escritorio, en un asiento muy cómodo, pensándose el gerente de la Coca Cola, que va a transformar las condiciones de nuestras comunidades, no solamente es falso, sino no entendieron que no fueron ellos electos en campañas, sino que fueron ustedes los que en un movimiento de principios y de causas, se generaron las condiciones, las circunstancias y las condiciones para llevarlos al triunfo y que por ende nosotros esperamos que regresen a las comunidades a cumplir no solo los compromisos, sino para enfrentar los retos que nosotros tenemos, porque es muy diferente los que viven en Avenida Tamaulipas.

Por allá he visto una vecina por ejemplo que vive en Tierra Nueva, saben el problema que es de Tierra Nueva irse a Santa Lucía o pasar a Centenario, pues se tiene que tener unas piernas de ciclista. Entonces suena fácil, pero la verdad es que es todo un tema y aquí sí se conoce lo que está viviendo y lo que nosotros tenemos que cumplir y cuál es el reto, por lo tanto hago un reclamo público a la alcaldía, porque parte del cumplimiento de la Ley de Movilidad, radica en ello.

Parte del cumplimiento de poder facilitar este principio que está expuesto, desde Miguel Ángel Mancera se creó la ley y en principio es una ley muy bonita, por cierto, aquí hay varias leyes, espero que ya se las hayan repartido, si no, ahorita repartimos algunas para saber de qué vamos a estar dialogando. Este foro trata para armonizar la ley general con el reglamento y si es necesario, llevar a cabo distintas reformas.

¿Nosotros qué vivimos en nuestra vida diaria? A ver, voy a arrancar uno a uno y voy a arrancar por qué es muy importante estos principios que estoy tocando, porque nosotros estamos dispuestos a ir, específicamente con Juan o con el Secretario, porque se nos vienen los proyectos que ya señaló Valentina.

1.- El Cablebús. Nosotros necesitamos ayudarles para determinar en dónde va a pasar el Cablebús y con quién tenemos que dialogar, a quien tenemos que convencer para que las estaciones sean ubicadas en donde deben estar ubicadas, nos quede más cercana la estación a nuestra comunidad y no afecte ciertos otros derechos en los que está o de manera ciega estén impulsando proyectos que ni siquiera conocen las comunidades, por ejemplo; dónde debería terminar, dónde debería arrancar y dónde debería pasar el Cablebús.

Ya están hoy, querido Juan, en la zona de Torres de Potrero y toda la parte aledaña a Torres de Potrero, los vecinos particularmente se están organizando para discutir un supuesto proyecto con la UAM y con la UNAM, que solo son algunos profesionistas de esa institución, discutiendo cuál tendría que ser el trazo de la ruta del Cablebús.

Nada más te voy a decir algo al respecto, eso nos genera un verdadero problema, porque lo que ellos concluya, va a ser muy distinto que lo que el gobierno esté pensando o que los representantes populares puedan estar dialogando con otros vecinos. Si no nos ponemos de acuerdo con los propios vecinos y ellos van por su propia ruta; en qué va a acabar, pues en una confrontación social y vamos a acabar no teniendo Cablebús.

¿Por qué? Porque eso mismo pasó con la UTOPIA y eso mismo está pasando con muchos temas que personas que no viven ahí, entonces que no saben cuáles son los conflictos, en donde está el vecino, quién es propietario de quién, en dónde no está escriturado, en dónde están las escuelas, dónde hay problemas entre un vecino y otro, pues dónde se van a acabar instalando. No pues, quién sabe, ustedes instálenlo ahí, pues esta visión de burocratismo no funciona el Álvaro Obregón cuando somos más de 780 mil personas que vivimos, que muchos de nuestros

predios son heredados por nuestros padres o nuestros abuelos y además muchos de ellos ni siquiera están regularizados finalmente.

¿Entonces qué es lo que requerimos ahí? Requerimos una reunión de trabajo con la diputada, con los diputados y los representantes populares para convocar a todos los líderes, de toda la zona donde va a correr el cablebús, para ponernos de acuerdo nosotros, es decir, ustedes; es decir que nosotros podamos guiar un poco las discusiones y establecer en dónde sí y en dónde no se puede, pero definitivamente tenemos que hacer un proyecto de construcción social que es lo que un movimiento social exige. Primero escuchar, establecer cuáles son las premisas y después avanzar a la toma de decisiones, siempre pensando en algo, en el interés general, no en el interés particular de uno u otro o afectas mi predio, no. El interés general es lo que nos va a sacar adelante.

Petición número uno a Macedito, el tema del Cablebús es fundamental sobre todo porque el CETRAM va a ser el CETRAM más grande de la Ciudad de México y va a estar en Observatorio, no sé quiénes hayan pasado, que seguramente lo han hecho, ya están todos los tapiales y va a ser una obra enorme. Ahí también tenemos que revisar qué vamos a hacer con las colonias aledañas, Campo Deportivo Revolución, vean lo que está pasando con la Colonia del Capulín y todas las zonas aledañas.

Entonces, petición uno, todo el trazo del Cablebús. Necesitamos involucrarnos desde todas las Comisiones, Movilidad, Participación Ciudadana, etcétera, para generar un movimiento que ustedes estén de acuerdo y entonces va a tener suficiente solidez el gobierno de Clara Brugada que nosotros hemos venido apoyando, y el de la doctora, y no va a haber burócratas que vayan a impedir o que vayan a tener ideas del Olimpo y digan “esto va a avanzar”. Ese es uno.

Dos, la zona norte de Álvaro Obregón, especialmente San Bartolo Ameyalco, Santa Rosa Xochiac, que por aquí está Segura y por supuesto que es un invitado de Valentina pero que todos debemos de fortalecer en la reivindicación de los pueblos originarios y que además nos tenemos que sumar a una visión que es correcta, que es la modificación de liderazgos, el cambio de liderazgos de zonas y pueblos

originarios que ya estuvieron mucho tiempo y que todo acaba porque destruirse, por eso lo dice el refrán.

En esa zona, San Mateo Tlaltenango, Santa Rosa Xochiac, San Bartolo Ameyalco, falta un montón de RTP, pero muchísimo RTP. Entonces necesitamos otra mesa de trabajo.

Ahorita le voy a decir cómo lo transformamos en política pública, porque esto que yo le estoy diciendo son acciones particulares, pero lo tenemos que transformar en una discusión legal para que después lo podamos convertir en una legislación que ya nos dé una entrada institucional a discusión de esta cantidad de problemas, no sólo que sean acciones de gobierno. Entonces por esto este es un foro importante.

Esa zona no la debemos olvidar, porque además especialmente en las horas pico, que son de las 6:30, 7 de la mañana, a las 9:30 de la mañana, y después de las 5 o 5:30 de la tarde, hasta las 8 de la noche, pues uno se puede hacer 2 horas y media en llegar a Periférico. Entonces si uno tiene que bajar ya perdió todo el día. Eso es forzoso atenderlo.

Ahorita, insisto, señalo cuáles son los temas. Sobre Avenida Tamaulipas, sobre Avenida Tamaulipas, sobre Santa Fe, sobre Vasco de Quiroga, sobre Centenario, ya muchos comerciantes, no digo que no y siempre los tenemos que considerar, pero ya se adueñaron de dos carriles, entonces a veces sólo se puede bajar por uno, y por cierto, o sea, estoy hablando de horarios, la ley tiene que contemplar los horarios de mayor flujo de la ciudad para establecer políticas escalonadas que a ciertas horas debe establecer una regla distinta que a las 11 o a la 1 de la tarde o a la salida de los niños. Es decir, de 7 a 10 de la mañana tendría que haber una previsión en la ley en la que no puede estacionar nadie y la alcaldía ejecutarla.

Porque hoy qué tal van extorsionando, pero no están cumpliendo con la ley, porque no vaya a ser un taller mecánico con su pequeño letrero, porque esos ahí van y “cuánto me vas a dar para tener tu letrero ahí”, y el cumplimiento del resto de los intereses de los vecinos que se transportan día con día, ese se les olvida.

Entonces en la ley debe establecerse un principio, a mi juicio, de especialidad en las horas pico de la ciudad para que se pueda aplicar una política específica y

nosotros tenemos que platicar con los vecinos para que ahí, hay vecinos que no tienen estacionamiento, pero para que a esas horas se cumpla porque es mucho más importante que bajemos con velocidad a que les podamos respetar en esas horas el estacionamiento particular, bueno, yo lo considero así. Ese es el segundo.

Porque además en Avenida Santa Fe, y viene el tercer principio que quiero tocar, qué tal los camiones de Coca Cola, Pepsi Cola, Bonafont y todos los que hacen puro negocio y que son los que más están dañando, no sólo la movilidad, sino más utilizan en su favor la infraestructura de la ciudad, porque el reencarpetamiento en mayores avenidas quiénes son los que más la están utilizando en términos económicos, pues la Coca Cola yo los veo con unos camionsotes y además hasta en Insurgentes se paran en algunos tramos ocupando todo el carril.

Yo lo que pido es establecer una política particular en donde les cobremos más impuestos porque usan la ciudad de manera desproporcionada, o sea, son los que más inciden sobre el cemento, sobre el pavimento, sobre el concreto hidráulico que a veces hay en las calles, los que más dañan, los que crean los hoyos, los que crean mayor presión para que después estén los baches, y una política además que ellos si quieren repartir su producto no lo hagan mientras estamos transportando a los niños porque va justo en contra de ellos, o sea, debe de haber un horario nocturno en donde todos, y además Oxxo, que por cierto abren creo que cada 48 horas un Oxxo en esta ciudad, perdón, en este país.

Que intenten construir una dieta alimenticia correcta en un Oxxo. De todos los productos que hay no construyen una, no construyen una canasta básica alimentaria para nuestros hijos y familiares.

Entonces yo creo que especialmente esas empresas y toda una cadena de empresas debería de tener un horario particular nocturno en donde carguen y descarguen sus productos, no al mismo tiempo que todos vamos corriendo a trabajar o que todos vamos a la escuela, porque se contraponen principios.

Eso ocurre también sobre todo en la zona de Santa Fe en los propios policías, en dónde están las grúas, dónde están los oficiales de tránsito, hasta las propias rutas se quejan porque si van subiendo sobre Vasco de Quiroga lo que acaba ocurriendo

es que cuando se les estaciona el de Bonafont se tiene que meter en el carril contrario y esto lo que detona es un problema, quejas de los usuarios, quejas de los vecinos, las autoridades. Ah, pero no fuera una PBI aquí de la alcaldía porque van con la sirena sin emergencia y al rato los vemos estacionados en los tacos. Esto es lo que pasa.

Entonces discutimos que el titular de la PBI, que lo puso el alcalde y que está presionando a los vecinos en lugar de ayudar nosotros decimos “bueno, pues si estuvieran aquí a lo mejor ya les pudiéramos haber creado más sensibilidad en sus conductas”, pero mientras eso no ocurre, pues nosotros tenemos que crear una política pública integral en el que establezcamos esto.

Cómo lo ve la ley, pues la ley establece una serie de derechos, una serie de obligaciones al Ejecutivo Local, le otorga más de 65 facultades, a la administración pública centralizada de la Ciudad de México, Secretaría de Medio Ambiente, Secretaría de Movilidad, Jefatura de Gobierno, le establece más de 100 facultades y a la alcaldía le establece otras.

Esa ley luego establece una política muy clara, ya saben cuál es la política, ya casi acabo, la política de la pirámide, donde hasta arriba está el peatón, luego va el ciclista, luego va etcétera, y lo establece con tres programas específicos cómo se va a aterrizar esto. El programa de tránsito, luego el programa de seguridad vial y luego los programas específicos.

Nosotros qué pedimos, bueno, pedimos que en distintas zonas, como ya se ha repetido, se diseñen distintos programas, el programa de las barrancas, el programa de las escuelas, el programa de las mañanas, el programa de los establecimientos mercantiles, las cargas, cuánto les vamos a cobrar.

¿No debería la empresa Coca Cola ser la principal responsable en ayudarnos a reencarpetar muchas de nuestras calles cuando sus camionsotes son los primeros que van ahí metiéndose por todos lados? Yo creo que sí.

¿Entonces qué es lo que yo vengo a proponer? Bueno, vengo a proponer un esquema en el que los diputados y especialmente la participación ciudadana, porque muchos de ustedes son COPACOS, puedan incidir directamente en la

construcción de estos programas para que atiendan a las necesidades particulares de distintas colonias.

Me estaba contando otro líder de una de las rutas que de La Piloto a Avenida Tamaulipas se tardan 2 horas y son menos de 2 kilómetros y caminando llegamos más rápido.

Pero así la cantidad, incluso acá abajo en San Ángel y Cuauhtémoc, cerca de la palma, todos los camiones se estacionan ahí. En CU, en la entrada de CU todos los camiones están estacionados ahí.

¿Entonces qué propongo? Una discusión profunda, que nos vayamos a las colonias, que intervengan quienes tienen que intervenir, que generemos distinto tipo de programas, que reescalonemos la Ley de Movilidad para incorporar las visiones particulares de cada una de la ciudad, porque eso no ocurre en la Roma, o sea, la Roma es plana y allá tienen problemas de parquímetros, tienen problemas de otra naturaleza.

Pero entonces si nosotros no hacemos una visión tropicalizada de la Ley de Movilidad, vamos a tener una ley muy bonita que es inoperable, y por lo tanto nos tardamos más y el futuro de la ciudad, el futuro de futuros tiene que ver con la movilidad.

Entre más llegue uno rápido a su trabajo y regrese a su casa, va a ser la ciudad más bonita del continente. Si ya de por sí estamos caminando ahí.

También para cerrar digo, tenemos una ciudad encantadora, hermosa, con calidad de vida, con muchas bondades, pero nosotros somos críticos y queremos aspirar a más y a mejor.

Entonces proponemos esto para que ese gran proyecto de la gran Clara Brugada se pueda aterrizar de verdad.

Entonces queremos ser un instrumento de ayuda, no un instrumento de pretexto, no un burócrata que acaba siendo electo nada más para el ego personal. Entonces queremos ser útiles para ustedes.

Por eso este foro está más lleno que cualquier otro evento aquí en la alcaldía, porque están los vecinos conscientes que les interesa y que entienden que aquí va a haber discusión.

Muchísimas gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Agradecemos el análisis y reflexión de parte del diputado Zárate Salgado en este foro de parlamento abierto.

También le vamos a dar la bienvenida al licenciado Antonio Vázquez Herrera. Él es enlace de la Consejería Jurídica con el Congreso Capitalino y que acude justamente en representación de la Titular, la maestra Eréndira Cruzvillegas. Bienvenido.

Sin más preámbulo, le vamos a dar el uso de la palabra a la diputada Yolanda García, que también es integrante de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial. Adelante, diputada, por favor.

**LA C. DIPUTADA YOLANDA GARCÍA ORTEGA.-** Muy buenos días a todas y a todos los vecinos.

Gracias por recibirme en esta alcaldía, porque a pesar de ser de distintas demarcaciones, pues yo creo que todos tenemos un mismo sentir, crear una movilidad accesible para todos.

Siempre agradeciéndole al diputado Macedo que siempre me invita a los foros, me toma en cuenta, también toma en cuenta las observaciones que le hago y siempre me escucha y eso es algo bien importante.

Ya creo que la diputada Valentina como el diputado Zárate, el diputado Macedo, quienes ya intervinieron, ya les dieron explicaciones, pero nos ha dejado claro para qué estamos aquí.

¿Para qué estamos aquí en este segundo foro? Este segundo foro es precisamente para abordar el tema de la movilidad, la accesibilidad universal y el papel que juega la inversión pública en este ámbito que ya nos dejó bien claro la explicación la diputada Valentina y el diputado Zárate no se diga.

Creo que todos estamos aquí con este objetivo y yo si participo en este foro, en todos los que me invitan, es porque sí tengo un gran interés como ciudadana, como usuaria de transporte público, en que este se dignifique.

De verdad no es un tema de conmiseración ni es una historia, hace rato se lo comentaba aquí a Juan, yo le comentaba que no es un tema que yo les diga “es que la diputada viaja en Metro para ganarme electores”, no. En verdad, una, no sé manejar, le tengo mucho miedo al volante, soy un peligro en el volante, entonces mejor en mi peserito me veo más bonita y sin poner en peligro a la ciudadanía y a mí misma.

Entonces pues sí, soy una usuaria de todo tipo de transporte, micro, Metro, bicitaxi, antes eran los bicitaxis ahora los mototaxis, carritos de golf, incluso hasta usuaria de las plataformas digitales, que no sé si les pueda hacer promoción, pero bueno, ustedes ya saben cuáles son.

Entonces me doy perfectamente cuenta como usuaria cuáles son los déficits que tienen estos transportes, que va desde la dignidad, desde cómo trata el operador de ese servicio público a los usuarios, que va también cómo se comportan los usuarios.

Yo les comentaba, es que lamentablemente todo se lo queremos dejar al gobierno, y es cierto, para eso estamos, ya lo decía el diputado Zárate, creo que aquí en esta mesa estamos servidores públicos con la ideología de que si no vives para servir no sirves para vivir, y creo y me da mucho gusto encontrarme con compañeros que tengan esa sensibilidad hacia las causas sociales. Digo, qué mejor explicación que ya les dio un vecino de aquí de Álvaro Obregón que vive las necesidades del día a día.

Así yo en mi alcaldía, ya lo dijo hace rato también, somos distintos porque quizá las formas territorialmente pues también es distinto, digo, yo me tomé dos horas de camino y eso que ya existe el Metro desde Tláhuac hasta acá.

Yo siempre he estado como que en esa inconformidad de decir “oigan, pues es que sí, el CETRAM y las rutas, por favor, atiendan los puntos”, porque de pronto los que son los líderes de las rutas no usan las rutas en el lugar que deben, eso genera

accidentes, en el CETRAM los peseros no se ponen en los lugares que les destinan, en el paradero, o sea, cada metro tiene un paradero, no se ponen.

Entonces es un problema tanto de usuarios como de titulares propiamente, de los que se dedican al servicio de transporte público, aunado a los intereses económicos de cada asociación, de cada persona.

Entonces yo le comentaba que más allá, ese es el interés que tengo y me da mucho gusto escuchar que en lo referente a la Cuenta Pública, que es uno de los temas medulares de este foro, pues que ustedes ya escucharon toda la inversión que se está haciendo y ojalá seamos beneficiadas todas las alcaldías, que realmente se logre esa ciudad que soñamos, que tenemos pero que aspiramos a más.

Entonces eso es algo muy importante para mí como usuaria, que realmente todos, incluso ya lo decía alguna diputada, que me parece una buena idea, que en algunos países viajar en transporte público es un lujo y es hasta bonito, porque si no manejas te dan ganas de leer, te dan ganas de ir viendo el paisaje, digo, no esperemos ahí ver otras cosas, pero bueno, lo ideal es que veamos cosas bonitas, que en ese trayecto que de por sí nos causa mucho estrés el congestionamiento, que también es otro problema a lo cual nos enfrentamos, pues obviamente que ese trayecto sea de tu casa a tu trabajo y viceversa, pues sea armonioso, porque esto nos genera muchas cosas.

Entonces en lo particular a mí el congestionamiento vial me causa mucho estrés, por eso tampoco me hago de un chofer, una, porque no me gusta depender de alguien y como que traer chofer, de que me lleven y me traigan se me hace muy exagerado y aparte no me gusta depender de otras personas. Entonces por eso viajo en transporte público y mi mayor interés es dignificarlo y hacer de la movilidad algo más accesible.

En este sentido, sí me gustaría darles algunos datos como es que la Capital es una metrópolis dinámica con más de 9 millones de habitantes y con la peculiaridad de ser el epicentro de la zona metropolitana que supera en muchos millones a personas que se desplazan en ella.

Al interior de la ciudad se realizan diariamente en promedio más de 34 millones de traslados, de acuerdo con el último Estudio Origen-Destino realizado por el INEGI. De estos viajes, aproximadamente el 80 por ciento se efectúa en transporte público, a pie o en bicicleta. Acciones que abonen a la transición de hacia una ciudad no motorizada.

Sin embargo, uno de los retos de la política pública sigue siendo la inversión en ampliar la infraestructura de ciudades caminables y con medios de transporte sustentables.

En este orden de ideas, debemos considerar que no todos vivimos en la ciudad de la misma manera, ya también lo mencionaron mis compañeros diputados, para muchas personas, especialmente aquellas con alguna discapacidad, personas adultas mayores, personas gestantes, niñas y niños, el simple hecho de trasladarse representa un reto día a día, y ya se los expliqué también. A eso debe sumarse que nuestra ciudad enfrenta desafíos importantes en materia de movilidad como la congestión vehicular, la contaminación ambiental y la necesidad de fortalecer el derecho a la accesibilidad en beneficio de todas las personas.

Para abordar estos desafíos el Gobierno de la Ciudad ha implementado diversas políticas y estrategias, entre las que se puede destacar la creación de nuevos corredores de transporte público, la promoción del uso de vehículos eléctricos y la construcción de ciclovías.

En este sentido, debemos tener claro que la inversión pública juega un papel fundamental en el ejercicio del derecho a la movilidad. Esto se puede comprobar con los beneficios que ha tenido la ciudadanía desde que el Gobierno de la Ciudad comenzó a destinar recursos para renovar las líneas del Metro, la construcción y operación de líneas de Cablebús, la creación del Metrobús y la compra de nuevas unidades de Trolebús, así como la sustitución de transporte concesionado y la construcción de ciclovías.

Sin duda estas políticas han fortalecido el sistema de movilidad y los medios de transporte.

No debemos de minimizar este enorme esfuerzo e inversión que se ha tenido por parte del Gobierno de la Ciudad, porque si una persona no puede acceder a su trabajo, a su escuela o a un centro de salud por falta de transporte digno o de infraestructura con una correcta accesibilidad, no estamos garantizando el pleno goce de este derecho en favor de estas personas. De ahí que sea esencial y prioritario hablar también de esa accesibilidad.

Sin más, yo les doy las gracias.

Yo nada más como última petición es que tomen en cuenta a mi alcaldía, diputado Macedo, en esa problemática que también tenemos. Ahí sí les pido que o nos dejen de ver.

Muchas gracias a todos por su atención y por su tiempo.

**EL C. MODERADOR.-** Gracias, diputada Yolanda García, con este enfoque de corresponsabilidad social en la movilidad capitalina.

Ahora agradecemos a las y los legisladores.

Vamos a dar el uso de la palabra a las representaciones de las dependencias del Gobierno de la Ciudad, empezando con SEMOVI, a través del licenciado Juan Reyes González, quien es Subdirector de Enlace Legislativo y nos dará a conocer los proyectos que en la materia se están y se estarán implementando en esta demarcación. Adelante, por favor.

**EL C. LIC. JUAN REYES GONZÁLEZ.-** Buenas tardes a todas y todos.

Gracia por asistir a este foro.

Gracias a la Comisión, gracias a los diputados aquí presentes.

En nombre y representación de la Secretaría de Movilidad y del titular, Pedro Ulises García Nieto, les damos la bienvenida porque para nosotros siempre es importante escuchar a los ciudadanos.

Me da gusto ver aquí caras que ya hemos atendido recientemente por diversos temas y que saben que en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México están las puertas abiertas para escuchar a los ciudadanos, para tomar, hacer las mesas

de trabajo y lo que sea necesario para encaminar todo a la seguridad vial de las vecinas y vecinos, en específico de esta demarcación y de toda la Ciudad de México.

Como ya fue comentado en otras mesas por los compañeros diputados del Congreso, en el Legislativo hay mucho interés en los temas vinculados a la movilidad. En el monitoreo que nosotros hemos tenido de las sesiones del Congreso tenemos un estimado de alrededor de 193 asuntos presentados por el Congreso y que la Secretaría tiene dentro de sus antecedentes y que está tomando anotaciones, apuntes y todo, para ejercer los trabajos y de manera coordinada las mesas con la Comisión de Movilidad Sustentable.

Es importante que conozcan que el Gobierno de la Ciudad de México a través de la SEMOVI apuesta por garantizar el derecho a la ciudad y la seguridad de quienes aquí habitamos y transformamos, ponderando que las personas sean el eje de las acciones y de las políticas públicas en materia de movilidad.

Desde enero a la fecha trabajamos con las Direcciones Generales que integran esta Secretaría en la revisión de la ley, el reglamento, por lo que ya identificamos poco más de 100 observaciones que tenemos que atender para que sea un trabajo excepcional en beneficio de todas las personas que aquí vivimos.

Adicionalmente nos hemos reunido con las organizaciones de la sociedad civil locales e internacionales, con legisladoras y legisladores locales y federales, con sectores, voces disidentes y otras dependencias, para ampliar la visión y perspectiva de la cual debe ser atendida esta armonización.

Con base en la propia Ley General, la movilidad es el conjunto de desplazamiento de personas, bienes y mercancías a través de diversos modos, orientando a satisfacer las necesidades de las personas.

Más allá de esa denominación, para la SEMOVI la jerarquía de la movilidad tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por lo que la planeación, el diseño e implementación de las políticas públicas, acciones y programas de la Secretaría de Movilidad buscan fortalecer en todo momento a las personas usuarias de vía, a los grupos sociales de atención prioritaria y sus necesidades, procurando la movilidad social en toda la ciudad.

Atendiendo a este orden de ideas, quiero decirles que tenemos observaciones significativas en distintos rubros, y en atención al tiempo hablaré en lo general de algunas de las denominaciones a armonizar propuestas por las Direcciones Generales que integran esta Secretaría, entre las cuales se encuentran la Dirección General de Transporte Vehicular, la de Seguridad Vial, la de Planeación, la misma Dirección de Asuntos Jurídicos, la Coordinación Territorial y la Dirección General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de Movilidad que encabeza mi titular, la maestra Alejandra Álvarez Alquisira, que también les manda un saludo por no haber podido asistir.

Éstas buscan integrar términos como primer y último tramo, vehículos de cero y bajas emisiones en sintonía al crecimiento de la micromovilidad, que es la movilidad de transporte que usa vehículos ligeros, personales, como patines, patinetas, bicicletas, monopatines, entre otros, tanto en sus versiones mecánicas como eléctricas.

Por lo que se busca abrir el debate para complementar la redacción del artículo 59, considerando nuevos vehículos eléctricos y precisando que los mismos y las motocicletas no pueden brindar el servicio de pasajeros mercantil ni de especializado con chofer, lo que también abre el debate de la regulación de la electromovilidad y que sepa que actualmente está en discusión con la propia Jefatura de Gobierno, la Consejería y la Secretaría de Seguridad Ciudadana, entre otras dependencias.

Para nosotros es importante conocer todos los puntos de vista, como ya lo mencionó el diputado, tanto de los ciudadanos, de las dependencias y del propio Gobierno Central, para qué, para tener todos aquellos elementos administrativos que nos permitan hacer una buena integración del proyecto que se pueda presentar.

De inicio queremos integrar al artículo 9 algunos principios correspondientes al artículo 3 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a efecto de armonizar la accesibilidad, acciones afirmativas, estrategia nacional de movilidad y seguridad vial, grupos en situación de vulnerabilidad, interseccionalidad, movilidad de (falla de audio), sensibilización de género, sistemas de información territorial y urbano, sistema nacional de movilidad y seguridad vial, violencias contra las mujeres.

En materia de seguridad es muy importante ajustar el artículo 43 en término de hechos de tránsito, porque actualmente lo describe como siniestros de tránsito, homologando el mismo conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Asimismo, integrar al artículo 90 la obligación de contar con póliza de seguro vigente, señale un párrafo en donde se especifica el tipo de cobertura que debe brindar la póliza de seguro de los vehículos que brinden un servicio de transporte en su modalidad de movilidad de primer y último tramo, en coincidencia con lo que expresaron ya los diputados.

Es importantísimo para nosotros considerar a los vehículos de último tramo, que es una de las necesidades que justo platicábamos con la diputada.

Se pretenden corregir cuestiones de estilo, fondo y forma a los artículos 110, 111 y 114, agregando que es obligatorio portar la Licencia Tarjetón en el transporte público de pasajeros.

Se empezó a reforzar el artículo 254 fracción III-bis, el cual establece que no portar la póliza de seguro vigente es causa de remisión al depósito vehicular y la fracción X, y con ello las sanciones y las unidades que brindan el servicio de transporte privado de pasajeros especializado con chofer no muestran constancia de registro vehicular y tarjetón. De igual modo se está analizando integrar al artículo 258 la constancia de Registro Vehicular como requisito obligatorio para el transporte de pasajeros, entre muchas otras.

Se está haciendo un estudio muy a fondo para establecer toda esta parte de la seguridad vial con el transporte público de carga y sobre con el transporte público de pasajeros que es donde nos ha pedido más enfoque el Secretario, que exista

seguridad para todas y todos ustedes que transitamos dentro de la Ciudad de México.

En cumplimiento de los objetivos y metas de la política ambiental, climática y de desarrollo sustentable de la Ciudad de México, estamos diseñando estrategias para la reducción de las emisiones con la electromovilidad, el mantenimiento y crecimiento de la red de la movilidad integrada.

La movilidad no podría entenderse sin la planeación, por lo que consideramos que la regulación metropolitana y las acciones de integración de origen destino de los diferentes tipos de transporte hacia la ciudad son claves para la reducción de emisiones.

En este sentido queremos integrar el artículo 36, el cual refiere como herramientas aplicables a los indicadores y bases de datos de movilidad y seguridad vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbana, lo que lleva a integrar a los artículos 39 y 47 la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, con parámetro de la planeación de la movilidad y la seguridad vial, así como tomar como base el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial para la formulación de programas, considerando características socioeconómicas, demográficas, todo en sintonía y consecuencia hacia la armonización de la ley y su reglamento.

Son varias consideraciones que hemos tenido trabajando. Al final tenemos poco más de 150 puntos de vista que estamos trabajando desde la Secretaría, pero que queremos hacer un buen proyecto considerando todas las observaciones y aportaciones que también nos hacen desde el Congreso y que se están ahí trabajando de acuerdo a las instrucciones que nos da nuestro titular.

Por lo que en otros espacios también hemos expresado la necesidad en la reingeniería de procesos de registros, altas y bajas de placas y por supuesto en la revisión de los permisos para conducir sin placas emitidos en otras entidades y esquemas compartidos, así como en la regulación de rutas.

Ahora bien, es importante mencionar que en la SEMOVI tenemos talleres, mesas técnicas y análisis que van desde el seguimiento de las gestiones sociales, el desarrollo de obras y sobre todo para prevenir hechos de tránsito, incluso estamos

analizando las normas conjuntas y su aplicación de las herramientas ya existentes, como el uso del cinturón, el casco, las sillas para menores, el control de velocidad, uno de los principales factores de riesgo, en particular con los y las personas motociclistas.

Es de reconocer la labor de la Secretaría de Seguridad Ciudadana en los controles de alcoholemia y recordar que nos toca a las y los conductores como el no uso de los celulares y que las Fotocívicas y los reductores de velocidad no serían necesarios si dimensionamos lo que nos toca a quienes vamos al volante, que es un poco lo que comentaba ya la diputada, que es parte de las obligaciones y derechos que tenemos las personas.

Esto lleva a replantear el que armonizar las leyes que hoy nos reúnen debe ir de la mano con el Reglamento de Tránsito de la Ciudad para reforzar las herramientas con las que ya contamos y hacer frente a los diferentes tipos de transportes emergentes.

Hay buenas noticias para la movilidad activa, ya que la red de infraestructura ciclista de la ciudad será la más grande del país, con los más de 300 kilómetros adicionales ya anunciados por la Jefa de Gobierno y la ampliación del 25 por ciento de la cobertura del Sistema Ecobici, los proyectos de transformación de Calzada de Tlalpan y la construcción de más biciestacionamientos, lo cual conlleva a que crezca lo suficiente, igual que los Cablebuses, que pronto integran a las personas ciclistas a puntos de transferencia modal estratégicos, con la ampliación de todos los biciestacionamientos que se tienen para los viajes de último tramo que la mayoría de las personas tienen.

El compromiso de la SEMOVI y por supuesto de nuestro titular Héctor Ulises García Nieto, es continuar transformando la movilidad agilizando el flujo vehicular y los tiempos de traslado, en un transporte público eficiente, limpio y seguro, en calles accesibles y siempre de la mano con la seguridad de las personas usuarias de vía, procurando mejorar la calidad de vida de todas y todos nosotros a través de la infraestructura, innovación tecnológica, gestión de la movilidad, transparencia y

sobre todo en colaboración y corresponsabilidad con el Legislativo y las diferentes Secretarías que conformamos el Gobierno de la Ciudad.

Por lo que esta Secretaría seguirá trabajando de la mano con los ciudadanos, con las alcaldías donde ustedes habitan y en específico con la Comisión, para hacer un buen ejercicio de este proyecto que se pretende presentar desde el Gobierno Central.

Muchas gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Gracias por su participación.

Para concluir nuestra ronda de participaciones, vamos a dar el uso de la palabra al licenciado Antonio Vázquez Herrera como enlace de la Consejería Jurídica con el Congreso de la Ciudad, como se ha mencionado acá, abordará el tema de la iniciativa recientemente presentada por la Jefa de Gobierno al Congreso Local, con relación al tema de electromovilidad. Adelante, por favor.

**EL C. LIC. ANTONIO VÁZQUEZ HERRERA.-** Gracias, licenciado Julio.

Si me lo permite la mesa y para que todos me vean en la parte de atrás, me voy a levantar, pero aquí me voy a quedar.

Buenas tardes a todas y a todos.

Buenas tardes, diputado, diputadas; diputado Fernando, licenciado Julián y a todas las personas que asisten.

La Consejera Jurídica, la doctora Eréndira Cruzvillegas Fuentes, les envía un saludo y se disculpa por no poder estar aquí, ya que tuvo que atender un tema de urgencia, pero me envía para comentar la iniciativa que recientemente se envió.

Quisiera comenzar esta breve intervención que no me llevará más que unos 6, 7 minutos, mencionando que así como la diputada, llegué aquí usando el transporte público, tomé Metro Zócalo, de Metro Zócalo a Ermita, de Ermita a Mixcoac, y ahí tomé un camión que me dejó aquí en la esquina e hice 1 hora 20 minutos, muchísimo; y si hubiera usado el coche me hubiera hecho 30 minutos, más o menos.

Ciertamente el gran problema de nuestra ciudad es que el espacio está diseñado para los vehículos, pero no voy a abundar en eso porque ya de eso sabemos mucho todos.

Así que esta iniciativa que se ha enviado tiene como finalidad reconocer en la ley una nueva forma de movilidad, que son los scooters, las bicis eléctricas, y ahora que se reconozca en la ley la existencia de estos vehículos, que además se va a encuadrar con la ley general, vendrá en el reglamento las reglas, las normas para conducirlas, dónde poderlas estacionar, a qué velocidades, dónde sí se va a poder, dónde no se va a poder. Ahí la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Seguridad Ciudadana, la Fiscalía General, todas las instituciones opinarán y se armará un reglamento que defina con claridad qué es un vehículo de electromovilidad.

Les adelanto, en la ley se establecerá una definición que encuadra dentro de la ley general que describe los vehículos motorizados y nos dice: *Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre, -no vuelan los scooters, entonces sí es terrestre- de pasajeros o de carga -en este caso de pasajeros- que para su tracción depende de un motor de combustión interna -no lo tienen- eléctrica -un motor eléctrico es lo que tienen esos vehículos- o de cualquier otra tecnología que les proporcione velocidad superior a los 25 kilómetros por hora.*

Es decir, con esta descripción ya estamos amparando los vehículos de micromovilidad, los scooters, las bicis eléctricas, todos los conocemos, pero eso no está así de claro en la ley local. Entonces la iniciativa tiene esa finalidad, dejarlo con una denominación específica para esos vehículos.

La propuesta que se hizo al Congreso y que desde Consejería esperamos que se apruebe esa iniciativa, busca crear una denominación que se llamará “vehículos motorizados personales eléctricos”.

Es decir, esa definición cabe aquí, se reconoce que son motorizados porque tienen un motor y comenzará la regulación a partir de esos vehículos que alcancen 25 kilómetros por hora.

Aquí quiero ya referirme a otros temas en los últimos 3 minutos de la charla.

Primero, y ahorita voy a regresar al tema del vehículo y la velocidad y el motor y todo eso, este foro es un acto eminentemente político, el que estamos llevando aquí, en el mejor sentido de la palabra, porque efectivamente la política es un acto connatural a nosotros. No hay un acto, casi hay muy pocos actos de nuestra vida que no sean políticos.

Entonces en esta deliberación pública, que es esencialmente política, es buenísimo que se dé porque la norma también tiene un contenido político.

Aquí un breve comentario. Hace unos días acudimos a votar por las personas que imparten justicia en este país y en esta ciudad y ese también fue un acto político, fue un acto en el que el pueblo ejerció el poder, que solo el pueblo tiene, porque solo el pueblo es donde reside la soberanía, no es el Congreso, no es soberano, ni el Presidente es soberano, ni el Poder Judicial es soberano, el pueblo es el que ejerce la soberanía, y en un acto político delega ese poder a un representante que lo va a ejercer, votamos por nuestras diputadas y diputados en un acto político que es el voto, y ahora lo hicimos por las personas juzgadoras. Así que sí, sí es un acto político el haber votado por jueces y juezas y eso es no es politizar la justicia, porque la justicia no se puede politizar porque también es un acto eminentemente político.

Digo esto porque ahora que vayan a casa yo les invito y difundan este mensaje, que estamos haciendo política porque estamos haciendo normas para gobernar nuestra ciudad, y en ese contenido político va mucho, no es cualquier cosa, porque ahora nuestras normas deberán tener un contenido de justicia hacia las personas que requieren de movilidad y no solo de satisfacción a quienes pueden tener un vehículo. Pero, ¿cómo eso es justicia? Claro, porque yo que soy joven pues me aventé este trayecto rápido y corrí en las escaleras, pero las personas que tienen movilidad disminuida y que tienen que hacer ese viaje todos los días sufren una gran injusticia y llegan a casa con dolor de piernas y de huesos, cansados, mal comidos, por lo que implica la movilidad tan complicada en una ciudad como es la Ciudad de México y en todo el mundo.

Entonces, cuando hagamos estas normas, esas normas tendrán un carácter político, un contenido esencialmente político y será el de garantizar derechos.

Entonces tendremos que buscar una norma que no tenga una carga ideológica de la veneración del coche, de la camioneta y tres carros estacionados afuera de la casa, qué padre, ¿no? Si vas a Guadalajara necesitas de un carro, pero si te mueves aquí pues es mejor el usar el transporte, pero ese transporte tiene que ser accesible, tiene que ser de calidad, eficiente, no contaminante.

Ahora en esta creación de normas ir a ese contenido político y será un acto de justicia y será reivindicar que el espacio es para las personas, no para los vehículos, que el espacio público debe de estar accesible para quien hace un viaje de cuidado, para quien tiene que llevar a su hijo a la escuela, para quien tiene que llevar a su familiar mayor a la consulta, quien tiene que ir a hacer un trámite, y la mayoría de los viajes que se hacen con los vehículos de electromovilidad, de micromovilidad muchos son viajes de cuidado, muchos son mujeres que compran la bicicleta eléctrica, porque además son muy accesibles, para llevar a los hijos a la escuela o para hacer viajes de cuidado, o muchas personas para ir a la escuela, muchos jóvenes.

Entonces, adelanto esto y con esto termino, ahora en el contenido técnico, ya no en el político, sino en el técnico, donde debe de mandar la matemática y la lógica, por qué 25 kilómetros por hora, son normas ya consensadas, muy consensadas, pero si utilizamos simplemente la lógica nos damos cuenta, 25 kilómetros ya son suficientes para que en un accidente alguien fallezca y lamentablemente, Movilidad nos lo podrá confirmar, hay casos. Ya en la Ciudad de México a mí me tocó donde está el mercado de La Viga, el camión en el que venía atropelló a un muchacho que se atravesó en su scooter, por suerte no falleció, pero lo lastimó de gravedad, y recientemente una mujer falleció cuando chocó contra una motocicleta, e iban a una velocidad de 30 kilómetros por hora. Por el peso también, porque un vehículo que viaja a 25 kilómetros por hora, pero que pesa 70 kilos pues también puede causar muchos daños, por el espacio que ocupan en la vialidad, aunque es pequeño y vemos que se meten así como la viborita del teléfono, en realidad cuando viajan en una vialidad requieren ocupar mucho espacio porque tienen que ser visibles para todos los conductores, sobre todo para los vehículos grandes, entonces tendrán que ocupar todo el carril completo, no podrán subirse a las banquetas, no podrán utilizar

las ciclovías o carriles que están confinados, no podrán estacionarse en espacios destinados a personas con discapacidad, etcétera.

Es decir, la regulación será acorde desde luego con el impacto que puede tener el vehículo, porque este viaje que hice no lo podría haber hecho en una de esas bicis eléctricas, por lo pronunciado de las pendientes de esta zona. Pero por ejemplo yo que me muevo mucho en el Centro pues ahí sí la podría usar y todo el día estar haciendo viajes.

Entonces, aún así no son grandes distancias, no cuesta lo mismo un scooter que una motocicleta que puede llegar a costar 70 mil 80 mil o más de 100 mil pesos y una bicicleta eléctrica las hay de 8 mil pesos, de 10 mil pesos; pero por otros criterios, como su velocidad, como su peso, como el espacio que ocupan, tendrán que respetar reglas de tránsito, que tienen que respetar también los motociclistas y los demás conductores, respetar los semáforos.

Entonces, ya en el Reglamento estas normas técnicas tendrán que reflejar esas normas políticas que dicen que primero es el peatón, que primero es el ciclista, y ahora tendremos a los usuarios de micromovilidad después de los ciclistas en este orden de preferencias.

En esa norma técnica, reitero y con esto concluyo, se deberá reflejar el contenido político que reivindicará el derecho a la movilidad y no la ideología del vehículo.

Gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Muchas gracias por la participación, sobre todo en un tema novedoso como es la electromovilidad en la Ciudad de México.

Agradecemos la valiosa intervención de todas y todos los ponentes.

Ahora vamos a dar el uso de la palabra a las personas asistentes a este foro, a través de la ronda de comentarios del público en general. Asimismo, comentarles que se les hizo llegar una papeleta a sus manos y también contamos con un código QR que nos direcciona a la página de internet, donde se va haciendo una relatoría y también recepción de todas las valiosas opiniones y comentarios de la ciudadanía.

Vamos a abrir una ronda de 5 intervenciones, vamos a tener una intervención de 2 minutos por cada una de las personas que decidan participar y vamos a conjuntarlas de bloque de 5 para poderles dar salida en la medida de lo posible.

Vamos a atender en el orden en el que fueron levantando sus manos. Voy a pedir a los compañeros que me hagan favor de acercarse para darles el uso de la palabra con el micrófono. Vamos a iniciar con la persona de este lado donde está el poste y vamos, ya tomé ahorita como vista de las intervenciones y vamos a ir haciendo, como les menciono, bloques de hasta 5 preguntas. Si gusta pasarse la persona a la parte de enfrente donde está el compañero, le va a prestar el micrófono, y reiterarles, por el respeto al tiempo de todas y de todos, que serán intervenciones breves de hasta 2 minutos. Adelante, por favor.

**LA C. SUSANA ROMERO.-** Yo me llamo Susana Romero, soy de Barrio Norte. Un saludo a todos. Diputada, nuestro agradecimiento por todo lo que ha hecho en Barrio Norte.

Tuvimos la semana pasada aquí una nueva imagen en gobierno, le llaman enlaces ciudadanos, aquí tenemos otra compañerita que pertenece a los enlaces ciudadanos que también es de Barrio Norte, tuvimos un encuentro la semana pasada en Iztapalapa, pero estos somos enlaces de salud, y tocamos este tema de la movilidad, por qué, es superimportante si alguien tiene que salir de repente por una emergencia médica, la calle está mal, cerraron, quien sea, la calle. Todo eso es muy importante. En Barrio Norte, y yo sé que en muchas colonias tenemos unos problemas muy particulares y que es difícil.

¿Qué propuse yo en ese encuentro? Que de alguna manera el gobierno, porque veo que gobierno, para mí, es mi muy personal percepción, gobierno está haciendo todo lo que puede, no le podemos dejar a gobierno todo, por eso somos los enlaces también, nos encargamos de ver qué necesitan nuestros vecinos o en qué les podemos ayudar y se supone que somos los enlaces con el gobierno.

Quiero informarles que desafortunadamente el tiempo de respuesta de nuestras autoridades, sobre todo de la alcaldía, qué pena que no vinieron, es muy largo, no tienen un tiempo de respuesta que nosotros podamos decirle al vecino mira, ya

hicieron esto, ven y colabora con nosotros, eso es muy importante. En nuestras colonias tenemos problemas.

Aquí, ¿qué se propuso? Que haya una estrategia, que el gobierno piense en una estrategia para que los vecinos nos estemos dando cuenta de verdad todo el esfuerzo que se está haciendo, lo importante que es que nosotros como ciudadanos participemos, quién se va a encargar de que todo lo que viene en estas leyes se cumpla, por qué, porque vemos en nuestras calles los carros arriba de la banqueta estacionados, las motos ocupando toda la banqueta, de por sí en Barrio Norte hay poquita banqueta; luego, en nuestros Pilares, afuera todo estacionado, la rampa para las personas con discapacidad, creo que la diputada ya fue testigo de eso, los carros ahí obstruyendo la entrada a nuestro Pilares.

Quién se va a encargar, eso es lo importante, quién se va a encargar de que de verdad se cumpla, de que de verdad vayan a nuestras colonias y se me les multe a los carros que están en la banqueta. Tenemos vecinos en callecitas que tienen 3 o 4 carros, quién va a hacer conciencia de esos vecinos, porque de verdad nos están haciendo, hasta ellos mismos, porque hemos visto que de repente el adulto mayor se pone enfermo y no salen a moverse.

O sea, más que nada si nuestro gobierno y nuestros gobiernos están haciendo todo lo que más se puede, una estrategia para ya concientizar a la ciudadanía, si quiere un gobierno de primera debemos empezar por ser ciudadanos de primera, y eso a nadie le dicen, a los niños en la escuela, les dicen que tienen derechos, pero nadie les dice que cuando ejercemos un derecho nos crea obligaciones.

Entonces, creo yo que por ahí tenemos algo virgen que tenemos ya que explorar, sobre todo, nosotros ya somos adultos y estamos formados, pero nuestros niños, que en un futuro aprovechen realmente todos los beneficios que nuestros gobiernos nos están dando, pensando en el otro también, pensando en que no necesitamos una banqueta, hay países donde hay una rayita pintada y saben por dónde deben de caminar y no los atropellan, créanme.

Entonces, en parte esto es mi propuesta, que los gobiernos empecemos a encontrar, o bueno, los gobiernos empiecen a encontrar estrategias para crear

ciudadanía en nosotros y que nos informen de todo lo que se está haciendo, todo. A veces el hecho de que no haya información en la ciudadanía, hace pensar a la gente que el gobierno no está haciendo nada.

Eso es lo que yo tenía, este pequeño, ganas de compartirlo con todos ustedes, y si buscan a sus enlaces de sus colonias los van a encontrar.

Muchas gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Para tener tiempo y oportunidad de escucharnos todos, el compañero les va a hacer una señal cuando ya vayan a concluir los 2 minutos, para evitar que se hagan exposiciones más largas, por favor.

Entonces, recordando que son hasta 2 minutos, vamos a dar el uso de la palabra al vecino que está ahí junto a ustedes y vamos a ir a la parte de atrás y de este lado posteriormente.

**EL C.**                   .- Buenas tardes, licenciada Valentina, no sé si se acuerde de nosotros.

Miren, aquí lo que acaba de decir el licenciado, tan solo para bajar se hacen 40 minutos y esto es a causa de que tenemos una serie de camiones de la Ruta 15 que salen seguidos, seguidos. Ese es uno de los grandes efectos que tenemos, porque al llegar ahí a los Piñones, al llegar ahí a la escuela Amistad Mundial se hace un verdadero relajo. Si nos vamos por el lado de los puentes de alta tensión, al salir a Observatorio la misma línea, lo mismo se vuelve a hacer. Ahora con una movilidad que implantaron ya tienen que moverse, unos 7 o 8 años que se paran debajo de un puente y empiezan a dejar, como ven no tenemos vialidad.

En alguna ocasión, yo manejaba, yo vivía en la colonia Molino de Rosas, pero podridas porque nunca hemos tenido una seguridad buena ni un transporte bueno. Ahora, últimamente hay una nueva modalidad, que dicen que apartar lugares es para respetar estacionamientos de la gente, cuando deben de decir que es el derecho público que es la vía transitaria.

Deben ustedes de buscar algo para frenar, decirles que su predio empieza de la puerta de su casa hacia atrás, pero debe de ser por un mandato oficial, así como

hicieron el del cinturón de seguridad, así como han hecho de quitar los vehículos viejos, hacerles ver eso, porque la verdad Molino de Rosas no tenemos un transporte público, la palabra es público, y lo público es el que pide.

Todos somos ya longevos, digo ya no tenemos 15 años ni 20 años, pero si nos damos cuenta con los compañeros andan en camiones y vienen los de los microbuses. Entonces, es importante que nos hagan el favor de mandarnos más transporte público, RTP, porque nada más mandan a ciertos lugares.

Gracias por su atención. Me dio gusto verte, Valentina.

Gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Si gustan acercarse los dos vecinos para este lado y ahorita regresamos de este lado, por favor. Vamos a dar continuidad a la ronda para que sea más ágil. Hasta por 2 minutos, por favor.

**EL C. RAFAEL LÓPEZ DE LA CERDA.-** Soy Rafael López de la Cerda, de la zona oriente de Álvaro Obregón, pegado a Magdalena Contreras.

Principalmente consideramos nosotros que construir realmente un proceso participativo debe ser con respaldo del gobierno, con respaldo de la autoridad local y con respaldo también del Legislativo. Agradezco en ese sentido el que estén presentes y que estén impulsando ese tipo de actos.

Ahora bien, nosotros llevamos un proyecto que pretendemos que esté vinculando los tres aspectos: el aspecto de la autoridad, el tema también de lo que es la academia, los universitarios con la UAM, con la UNAM, con todo lo que son las universidades públicas, que los alumnos desde la educación básica puedan ir construyendo lo que se está requiriendo en un Reglamento que respetemos todos. Si no se incluye desde los niños hasta los adultos, en la escuela es por donde debemos empezar.

Yo solicitaría que esto, que este Reglamento se vaya a platicar a nivel de los niños, no elevado con tantos artículos que no se entiende nada. Que ellos gozan en algún momento de ver que su hermano adolescente va en una moto muy rápido, que ellos gozan también llegar a ser así, sin darse cuenta lo que implica.

La Jefa de Gobierno decía con respecto a las drogas, vamos también cambiando que no es la música en donde se está exaltando lo que son las drogas, lo que son los narcotraficantes. Es lo mismo con la movilidad, compañeros, tener un auto todo mundo lo desea, sin que sepa ni para qué le sirve, decía muy bien hace un rato, una camionetota, grandota, blindada incluso si se pudiera.

Entonces, toda esa situación la tenemos que ir haciendo y ese es el proceso participativo que no ha hecho el gobierno en ningún nivel, compañeros, lamentablemente, no lo ha hecho. Es ir incluyendo a ese proceso.

Nosotros allá como región San Bartolo Ameyalco, Lomas de la Era, Torres de Potrero, toda una región, junto con Magdalena Contreras, hemos hecho en un proceso participativo que lleva años con la Universidad Autónoma Metropolitana todo un proceso de diagnóstico y de agenda ciudadana. Esa agenda ciudadana tiene una concepción que movilidad no es la vehicular, movilidad empieza -como lo señalaron hace un momento- es la peatonal y nosotros nos movemos linealmente en vehículo para llegar a algún Metro, no transversalmente como ha planteado la Jefa de Gobierno que pase un transporte hasta llegar a la Utopía Oyamel que está en Magdalena Contreras, eso no nos sirve para nada, todos bajamos al Periférico, a Metro Mixcoac, Metro Barranca, Metro Viveros, Metro Copilco, Universidad, y esa situación nos obliga porque las barrancas no están comunicadas ni pueden comunicarse fácilmente.

Ayudemos primero a que haya algunos puentes peatonales seguros, como Senderos Seguros, pero solicitamos que el tema de Cablebús se recate popularmente y de acuerdo a nuestras necesidades y no una visión que no nos va a servir para nada, que va de manera transversal en lugar de longitudinal.

Muchas gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Vamos a darle el uso de la palabra al vecino. El compañero les va a mostrar el cronómetro para que vean el tiempo y ustedes también así calculen su intervención, por favor.

**EL C.**                   .- Señores diputados, muy buenas tardes. Secretario de Movilidad y autoridades.

Yo les podría un favor, en mi alcaldía que es Álvaro Obregón tenemos mucho problema en Santa Fe, donde está la glorieta de Televisa, ahí se hace un caos con el tráfico porque está muy reducido el carril, ese es un tema muy importante.

El otro tema es de la seguridad del usuario que transporta mis camiones de Tacubaya al centro comercial, tenemos problemas con los asaltos en Santa Fe. Llega el pasaje, su sube el ratero y les quita los celulares.

Otro tema que tenemos es de los camiones, que lo habían dicho ahorita acertadamente, son los de Pepsi-Cola, todos en doble fila, el tianguista también, pone su negocio, nosotros no tenemos nada que ver con ellos, hacen su chamba, pero se para el que va a ir a comprar y luego en doble fila y luego el piratita que los transporta a sus colonias, ese es otro tema.

El otro es que nosotros, por ejemplo de Ruta 5, yo les presto un servicio a las damas, a las señoras, a los niños, de la tercera edad, pongo 3 camiones diarios para preservar la seguridad de las damas, las señoras, señores de la tercera edad, niños y niños. El otro problema es que las usuarias, les doy servicios a los de la UAM, Hospital ABC y sí son quejas tras quejas de que el servicio, el tráfico es muy lento. Por lo mismo, entonces yo le pediría aquí a la autoridad de SEMOVI que pudiera poner agentes de tránsito para que infraccione y que sea como anteriormente en Santa Fe, yo ya tengo más de 40 años, que había un horario como de tres horas que toda la avenida no había ningún vehículo, después de tres horas ya se podían estacionar. Como lo dijeron aquí los compañeros, camiones que por favor descarguen.

Gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Vamos a continuar de este lado con el vecino, por favor, recordando que son 2 minutos.

**EL C.**                   .- Buenas tardes a todos. Quiero hablar sobre todo a los ponentes, sí, nos hablaron de un presupuesto, no hay presupuesto que alcance, pero si queremos ver, por ejemplo, lo que es el Cablebús, el Cablebús sirvió principalmente, al inicio lo utilizaban más como una atracción y lo siguen utilizando

como atracción, subirte a la Montaña Rusa o a la Rueda de la Fortuna te cuesta 120 o 150 pesos, el Cablebús te cuesta 7 pesos nada más por subirte a las alturas.

Entonces, el Cablebús bien diseñado tendría que unir las comunidades, todo el que quiera subir o bajar tiene que llegar a una avenida, si quieres llegar a Tacubaya, llegas a Santa Fe, ya sea que subas o bajes al centro comercial o al Metro, tienes que llegar a la avenida; si vienes para acá para el Olivar, si subes o bajas tienes que llegar a la avenida principal; también lo que es Las Águilas y lo que son los siguientes cerros.

Necesitamos, entonces, que el Cablebús una las comunidades, de tal que el proceso de movilidad sea más rápido. Una.

Dos, camiones de Ruta 5 se quejan de lo que es el tráfico, pero ellos hacen base afuera del Cablebús y están estorbando ahí demasiado tiempo.

Propuestas, dijeron que este foro también es para propuestas, la propuesta mía desde hace tiempo pero que no he encontrado quien me oiga, soy de los que anda pie, no traigo carrote, entonces la propuesta para mí, para ese vehículo irregular que siempre está en todas las colonias, para irlo eliminando, primero el Cablebús uniendo colonias, porque siempre van de Santa Fe, Jalalpa o si no de Santa Lucía a Santa Fe, pero con el Cablebús se puede arreglar una parte.

La otra, si Ruta 5 tiene esa propuesta y puede agarrar esta donde madre de familia que lleva a sus hijos uniformados y con mochila, tengan el transporte de Ruta 5 o de la ruta que sea, lo tengan gratuito de tal a tal hora, siempre y cuando el estudiante traiga mochila, uniforme y vaya a la escuela. Cuántas madres llevan 3, 4 hijos, y prefieren el pirata que les cobra 25 pesos al camión porque les cobra más. No, si sus hijos viajan en ese momento de manera gratuita se va a reducir, puede reducirse esa situación con ese apoyo.

Espero que la diputada me pueda atender posteriormente en su oficina.

Traemos también lo que fue la parte de la electromovilidad, una de las situaciones más preocupantes para mí que yo siempre ando en la calle, es que el chamaco, la chamaca trae su vehículo electromóvil por culpa de quién, él no se lo compró, él no

tenía con qué comprarse ese vehículo. Hoy en día, me acuerdo todavía de mi hija, qué era lo que quería, un celular para sus 15 años, hoy lo que piden son motocicletas.

De acuerdo a la Ley de Movilidad, no sé hasta qué edad puedan traer una motocicleta, pero vemos lo que es el CETIS 10, la Prepa 8 y diferentes escuelas donde está repleto de motocicletas afuera con 3, 4 chamacos encima sin casco, pero no lo puede detener un policía porque se mete en problemas por cuestión de la edad.

Pero veamos esto, y esto es muy conocido por todos ustedes, cuántas veces hemos visto -perdón por el francés como dijo Ricky Riquín Canallín, esos infelices, el bruto que lleva un niño al frente de la motocicleta, después del bruto viene otro niño o niña en medio de la otra tarada, porque está poniendo en riesgo a sus hijos y vienen los 4 tratando de meterse.

Ya nada mas para concluir, creo que todos tenemos la obligación de cuidar a nuestros menores de edad, uno de sus derechos es cuidarlos y todo adulto mayor aquí o todo adulto aquí en la Ciudad de México debe de cuidar de los menores.

Por lo tanto, qué está pasando con el que trae la moto con esos chamacos -ya me quieren quitar el micrófono, concluyo-, vamos a ver esto: si yo veo un niño en peligro arriba de una motocicleta, por qué el policía no actúa, ¿por miedo? A ver, espérame, llevas a un menor de edad en riesgo de lesiones leves hasta la pérdida de la vida. ¿No es obligación de la autoridad cuidar de esos menores de que no vayan a sufrir una lesión? Yo lo compararía, qué pasa si un padre saca un chamaco y lo agarra de las patas y lo cuelga por fuera de su ventana, ¿quién va a llegar?, la policía a quitárselo. Entonces deben de llegar a quitarle a esos menores a esa gente. Los menores remitidos al DIF, que vaya el abuelito desde Magdalena Contreras hasta el DIF a recuperar a su hijo.

Segundo, el policía tiene que llevar esto no sé si al ministerio público porque está atentando contra la vida de sus hijos.

Tercero, la moto se va al corralón.

Gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Los invito a respetar el tiempo de todas y todos, por favor. Escuchémonos para poder escuchar a los demás con la misma atención, por favor. Dos minutos, por favor.

Gracias.

**EL C.** .- Buenas tardes, vecinas, vecinos, autoridades.

Nosotros venimos con la encomienda, venimos de colonia Roma, a hacer un planteamiento de un proyecto de decreto con iniciativa de ley y que se refiere prácticamente o totalmente a la existencia de parquímetros en el polígono Roma-Condesa. No sé, muchos de ustedes han llegado por allá y se encuentran con que hay que pagar un derecho que no es legal, y no es legal porque según la Constitución de la Ciudad de México, la vía pública no se privatiza. No obstante de que existe un aparato, existe un franelero que no los deja usar ese aparato.

Entonces, nosotros hemos hecho una relación para soportar esta petición que va desde lo que es un permiso y lo que es una concesión. La preocupación es la intención de que estas máquinas recaudadoras que hacen el cobro ilegal a quienes hacen uso del estacionamiento vehicular particularmente en el polígono Roma-Condesa y de manera general en las diferentes colonias donde ya operan esos aparatos.

Ante esta ilegalidad, solicitamos que esta ley se modifique y se cancelen todos los pagos y se eliminen estos aparatos que solo estorban y roban.

Por falta de cumplimiento en lo prometido, orden en el espacio público, disminución del uso del automóvil, terminar con los franeleros, modernizar el transporte y mejorar la seguridad, mejorar la calidad del aire, cosa que da risa porque donde hay parquímetros no mejora el aire, como decía Edgar, perdón, el aire corre y viene hasta acá y va hasta allá; la generación de recursos económicos en mejoras de las colonias.

Por lo anterior, es que solicitamos la modificación a la Ley de Movilidad, porque ha sido un rotundo fracaso, jamás se contrató un seguro de cobertura amplia, que se

instalaran las cámaras de seguridad conectadas a los dispositivos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Las utilidades de los parquímetros se distribuyan de la siguiente manera: el 30 por ciento a las colonias y el 70 por ciento a los dueños o concesionarios de esos aparatitos, que generan millones de miles de pesos.

Nuestro movimiento es sin colores ni partidos, pretendemos hacerlo general a toda la ciudad y con estos porcentajes es claro que es un excelente negocio, mejor y mayor la cantidad de los recursos se quedan en las cuentas bancarias de estos señores.

Finalmente, cuando se aplica la Ley de Cultura Cívica y el Reglamento de Tránsito, no existe la necesidad de aparatos recaudadores, sino es la aplicación como aquí lo han dicho de multar a quien comete una infracción y llevarse al juez cívico a quien aparte lugares.

Agradezco la mención que hizo en su intervención el diputado Zárate, al hacer el comentario que en Roma tenemos este problema. Usted lo dijo y se lo agradecemos.

**EL C. CÁNDIDO CRUZ.-** A todos, buenas tardes. Mi nombre es Cándido Cruz, casi nadie me conoce porque yo no he pasado por sus colonias, pero los temas que se están tratando aquí son temas de vital importancia para los que vivimos en Álvaro Obregón.

Principios para esto son muchos y los dio Andrés Manuel, primero los pobres. Pero tenemos un alcalde, que parece que es primero los ricos, o que no tiene la visión de cómo satisfacer la necesidad de los pobres.

Lugares para Utopías sobran, pero la cuestión de la vialidad es un problema grave, grave porque nos gastamos la vida en el transporte público. Ha habido esfuerzos en El Arenal, allá con el compañero López de la Cerda, donde se han hecho análisis, estudios, ni siquiera han sido tomados en cuenta.

Por eso necesitamos, ahorita lo que acabo de escuchar en esta mesa, es una cantidad de información valiosísima. Ya aprendieron algunos que no habían aprendido nada y que hoy creo que están en el punto donde pueden cambiar la

cuestión de la vialidad y pueden ayudar a que todos los ciudadanos tengamos el derecho a la vialidad, ya que la ciudad y la Constitución del 17 de la Ciudad de México lo consagra como tal, es un derecho, y ojalá ese derecho lo hagamos realidad a partir de la participación de los ciudadanos, porque los ciudadanos son los que de verdad ven la situación de donde viven.

Algún diputado podrá escribir muy bonito, pero nunca ha pasado por aquí ni sabe qué es lo que pasa aquí. Aquí tenemos problemas graves y ya los mencionaron ellos y me parece que están acertados ya lo que han ido encontrando, pero ahora necesitamos que los reglamentos, la ley y los mismos planos que se van a establecer para buscar esas vialidades nos permitan que exista un equilibrio.

Termino. Porque luego no caemos en una trampa, cuando gana la democracia, el que gana gobierna para todos, pero resulta que unos somos de la clase proletaria y otros son de la clase altas, y si se gobierna para todos, ¿qué le toca a los que son de la clase baja? Pues casi nada. ¿Qué les toca a los de la clase alta? Todo. Y entonces la visión otra vez de los diputados va dirigida directamente hacia ellos para que los vean bien, para que sepan que son diputados nacidos bien, dicen algunos.

Gracias.

**LA C.** .- Yo nada más quiero agregar que las empresas concesionarias de los parquímetros nos han engañado, nos habían dicho que nos iban a dar 30 por ciento de los ingresos de los parquímetros, de los cuales únicamente nos dieron el 9.16 por ciento para las colonias, ellos se llevaron en todos estos años más de 5 mil 500 millones de pesos, de los cuales solo nos dieron el 9 por ciento. No hay nadie que los audite ni sepa qué se hace con esos recursos.

Además de estos beneficios, ellos han ido incrementando las concesiones, empezaron con 30 años, ahora ya van con 42 años y al final van a acabar con 99 años, teniendo ellos el dinero. Iban a poner cámaras, no pusieron cámaras. Es decir, ellos no cumplen.

Aunque legalmente esto no es una privatización, pues los efectos generados sí son similares a una privatización ya que hacen del espacio público un negocio y a

nosotros nos dan absolutamente nada y el Estado pierde el uso del espacio hasta por 99 años.

Es todo lo que les quería comentar. Son un fracaso los parquímetros.

Muchas gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Vamos a dar el uso de la palabra acá adelante, y pedimos también si se acercan las personas que están de ese lado y regresamos de aquel lado posteriormente.

**LA C. REBECA CASTRO GÓMEZ.-** Buenas tardes a todos y a todas. Rebeca Castro Gómez, a sus órdenes.

Miren, nosotros solicitamos que se pusiera un tope al cruzar la calle porque es una avenida muy peligrosa, aquí en Calle 20 es muy conflictivo, no se permite el paso, los camiones, microbuses y anexas no permiten el paso, ya ha habido atropellamientos y queremos evitar que siga sucediendo. Pusieron un tope, pero lo pusieron donde no debía ser, sino donde se solicitó. Por favor, para que hagan algo.

Muchas gracias.

**EL C. MODERADOR.-** De este lado, por favor, adelante.

**EL C. AXEL.-** Buenas tardes. Soy de Álvaro Obregón y quiero ser algo rápido y breve.

Hace unos años, como unos 3, yo sufrí de un atentado de secuestro sobre los policías que puso Lía Limón. Lamentablemente esos para mí no sirven y sufrí de un secuestro que me iban a intentar meterme a una patrulla, yo lamentablemente yo evité eso y yo lo que yo quiero es que los quiten o que los controlen y que trabajen bien porque lamentablemente nada más están atentando a varias personas, no solo conmigo y yo sufrí de ese secuestro.

Entonces, no me siento ni seguro con esos policías, no confío en ellos y queremos mucha seguridad, que sean honestos y que no sobornen, porque lamentablemente yo no les confío y no hacen nada, yo quise avisarles de que hubo una pelea en mi

colonia donde se iban a, ya saben, y yo le avisé a esos policías y no hicieron absolutamente nada.

Entonces, no queremos ese tipo de policías y queremos que trabajen.

**EL C. MODERADOR.-** Estas dos intervenciones y regresamos de este lado.

**EL C. GERARDO RODRÍGUEZ.-** Buenas tardes. Soy representante de Ruta 46.

Mi recorrido es de Jalalpa Las Torres, Metro Tacubaya, Piloto/Presidentes, Metro Tacubaya.

La problemática que tenemos, o sea, la movilidad es parte de todos, todos nosotros, o sea, público usuario, vecinos, todos los peatones somos parte de esa movilidad. Menciono ahí lo que es Calzada Jalalpa, a los que la conocen, igual, como decía la vecina de Barrio Norte, arriba de la banqueta los vehículos, donde la gente se tiene que bajar al arroyo vehicular para transitar, montones de basura que nos dejan, ah, pues le pongo el carro a un lado y ya nos obstruyen la vialidad, los negocios establecidos que tienen su local pagan una renta, ah, pues también abarcan el arroyo vehicular un carril, ahí también, no puedes tocar esos puestos porque al transportista nos satanizan.

Una propuesta y que siempre la he hecho, para tener una mejor movilidad y que el transporte circule más rápido, hacer paradas establecidas, siempre lo he dicho, paradas establecidas donde el público usuario camine tantito a una parada, quieren la parada afuera de su casa, en la puerta, abajo en el tope, en el poste, cada 3 metros se va parando. Ese es uno de los pretextos para que el conductor haga más tiempo.

A mí me gustaría que se hicieran trabajos con los comités vecinales, hay que enfatizar al público usuario o al vecino que hagan una parada establecida, señores, la verdad, o sea, es parte de todos.

La otra, nosotros hacemos vialidad, lo que es el bajopuente, alguien mencionaba hace ratito, Capula se nos hace un tráfico, un tráfico que puede pasar normalmente en 10 minutos, hacemos hasta hora y media en circular ahí, es parte de la inmovilidad, ya no hay movilidad.

Necesitamos policías de tránsito, ya que Ruta 46 hace la vialidad desde las 6:00 de la mañana hasta las 9:30 de la mañana, nunca se nos ha parado uno de tránsito ahí a que vayan y nos apoyen en esa vialidad, ya que sufrimos agresiones de los carros particulares que quieren pasar.

Antes de la pandemia hacíamos un carril de contraflujo nosotros donde el transporte público circulaba más rápido, ahorita lo he solicitado a la alcaldía y pues no, el día 13 de enero se hizo un Consejo de Movilidad y Seguridad Vial, el cual hasta hoy en día no nos han citado a ninguna reunión.

Entonces, con esa intervención termino.

Gracias.

**LA C. LOURDES ISLAS VARGAS.-** Buenas tardes.

Yo soy de la colonia Presidentes y yo lo que vengo a decirles es esto, en mi colonia tenemos muy pocos camiones y necesitamos que nos hagan favor de ponernos más camiones. La primera.

La segunda, que en el micro donde yo iba nos asaltaron, desgraciadamente hubo una persona herida, a la persona que venía atrás de mí le pusieron una pistola, nosotros gracias a Dios le pedimos el apoyo a la policía, llegó, nos bajaron del micro y nos subieron al otro micro, pero un chavo quedó inconsciente y ya las personas le estuvieron dando auxilio para que el chavo reaccionara.

Desgraciadamente en los micros se suben a asaltar, desgraciadamente no hay quién auxilie en ese momento, llega la policía y ya cuando ya la persona está muerta.

Entonces, sí les pedimos de favor a ustedes que, anteriormente se hacía un operativo, ahí en la colonia Rodeo están unos policías y bajaban a los hombres revisándoles si no traían armas, cuchillos, armas punzocortantes.

Entonces, sí les pedimos de favor eso, porque esto ya es una cosa muy horrible, yo desde el momento que me pasó este suceso, yo ya mejor me voy caminando porque la verdad está mi vida en peligro, mejor me voy caminando, llego a mi casa más segura.

Gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Continuamos de este lado con las intervenciones pendientes, por favor.

Se van acercando a la parte de adelante ustedes, por favor.

**LA C. LUCERO PEÑA.-** Buenas tardes. Vivo en Centenario, más conocido por el Queso.

Tenemos un pequeño problema ahí, la Ruta 57 hace base en lo que es el Queso y dejan un cochinerito, está horrible y no nos dan un servicio, según iban a abrir el Ramal al Queso y hasta ahorita no tenemos ningún micro que vaya en todo el día a dar el servicio.

Hay micros que están de la 57 ahí estacionados desde la noche, se drogan, está muy sucio, no puedes pasar por ahí, hay un parque al ladito y hay muchos niños que ven lo que están haciendo lo de los micros, sus necesidades.

Les pedimos por favor de esa manera que ahí nos ayuden porque tenemos adultos mayores, tenemos una base de taxis que ahorita ya nos cobran 20 pesos por subírnos a la avenida, cuando tenemos supuestamente la nueva ruta que tampoco sirve para nada porque no baja.

Lo de la 57 están todo el tiempo ahí, ahí hacen base y no dan servicio.

Otro tema que quiero que nos apoyen, por favor, es que el día domingo y el día miércoles hay mercado sobre Centenario, que es el 2º Reacomodo de Tlacuitlapa y se hace un caos para subir y bajar, casi son dos horas para Mixcoac, que por favor nos apoyen con grúas porque todo el camellón tiene carros, ni puedes andar por arriba ni puedes andar por abajo.

En la liga maya enfrente, enfrente de la liga maya donde dan la vuelta los peseros para Las Águilas y para Puerta Grande, hay un carro toda la semana que no deja pasar a los jóvenes y se tienen que bajar por la avenida, es un carro gris, no sé la marca, pero todos los días está ahí desde las 8 de la mañana y no hay transporte y queremos más RTP porque es el único servicio que nos ayuda.

Gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Vamos a hacer una pausa un momento.

Continuamos, por favor.

**LA C. MARICELA JIMÉNEZ MORENO.-** Hola, buenas tardes. Yo vengo del pueblo de San Bartolo Ameyalco colinda con lo que es Santa Rosa Xochiac, con lo que es Torres el Potrero y digamos, la zona más alta de Álvaro Obregón.

Hace poco nos dieron la facilidad de que se obtuvieran las líneas de RTP para este pueblo, contamos con calles muy pequeñas, es cierto, pero la verdad la cultura cívica tanto en la ciudad como en un pueblo es muy corta, alguien dijo que, si no nos enseñan desde niños, de grandes es muy difícil que lo aprendamos.

Hoy como papás nos toca enseñar a los hijos, San Bartolo Ameyalco en su caso y lo digo por experiencia propia, hemos hecho los vecinos, hemos hecho de viene viene, de poderles dar paso a los camiones y es donde queremos que nos ayuden, que se establezca precisamente donde son calles estrechas un horario de carga y descarga, ya sabemos que si la persona que está vendiendo, por decir, llámese la Cerveza Modelo, llámese Coca Cola, las tiendas sobre todo, o descargan de preferencia en el horario donde, digamos, de las 9:00 de la mañana a las 11:00 que bajan los papás por los niños y en la tarde de 3:00 a 5:00 porque de lo contrario hacemos un caos.

A eso también viene aunado que, como por ahí lo dijeron, hay que pedir a los salones que están por ahí, que son de alta alcurnia sobre Camino Viejo a Mixcoac, nos hacen otro lío para poder transitar, específicamente y lo voy a decir abiertamente, en el 100, aunque el señor se enoje conmigo, no importa, pero sabemos que ellos ocasionan el tráfico. Si tienen dos puertas, pues por una entran y por otra salen, no por la misma.

Desgraciadamente nuestros pueblos, si nuestras calles son únicamente para carretas, pero si nos sabemos acomodar cabemos todos, también el hecho de que los policías, por ahí lo comentaron, llegan y nos levantan jóvenes que van caminando, viene el marido de trabajar y lo suben.

Por favor, apóyenos con eso, somos pueblos que estamos a la mejor más olvidados que los mismos olvidados.

Muchas gracias.

**LA C. ISABEL VARGAS.-** Hola, buenas tardes. Yo soy vecina de la colonia Olivar del Conde.

Antes que nada, agradecer que nos están escuchando y atender estas problemáticas de movilidad, porque yo he vivido toda mi vida en la colonia Olivar del Conde a la altura de la maderería de alta tensión, desde que se inauguraron estos ejes, ahí ha sido un peligro atravesar, como lo comentaron, el salir y atravesar una avenida, pues es un peligro.

Yo ahí lo he vivido en carne propia, mi hija iba en la secundaria técnica 21 y eran las 6:30 de la mañana y ya había dos niños atropellados del Conalep, porque ahí ese paso, todos los alumnos de Barrio Norte vienen a la secundaria, la 21, la 170, la Samuel Ramos, el CETIS, los Conalep, hay mucha población infantil y desgraciadamente en horas pico ninguna patrulla nos apoyan.

Entonces, está muy oscuro a las 6:00 de la mañana, los niños del Conalep han pagado las consecuencias, y yo misma al atravesar me he quedado en medio con mi hija porque cuando se hace el tráfico salen de la escuela Héroes de La Naval, donde tampoco hay una patrulla y se vienen en contraflujo de los que vienen subiendo de Observatorio.

Entonces, ahí se hace nudo porque toman como alternativa la Calle 17 para salir y atravesar el eje, perdón, la Calle 18 y la Calle 17 es la única salida de todos los vecinos que vienen de Barrio Norte, ahí también se viene de Bodega Aurrera otro problema, los que van subiendo, pues ya todo mundo se queda atorado y los que pagamos los platos rotos, que somos los peatones, porque tenemos que esperar a que se deshaga el nudo para poder atravesar.

Entonces, sí, mi petición es, por favor, que nos apoyen con ese servicio, porque toda la vida ha sido así, nadie se ha atrevido a decirlo, todos andan corriendo y yo

entiendo la situación, no hay momento para pedirlo, pero aprovecho esta oportunidad para que por favor recibamos ese gran apoyo de parte de ustedes.

Gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Vamos a concluir las participaciones con las personas que están formadas, las 3 personas, para ya dar el cierre a este foro, por favor.

**LA C. ROSARIO ALVARADO.-** Buenas tardes.

De lunes a viernes vengo a realizar aquí actividades al PILARES y en nombre de todas mis compañeras les solicitaríamos un semáforo acá porque no podemos cruzar, todos los días ahí los peseros no nos permiten el paso y habemos personas ya más grandes y salimos a torear los carros porque no nos permiten la pasada. Esa sería mi petición, un semáforo de favor.

Muchas gracias.

**EL C. EDGAR AVILÉS.-** Buenas tardes. De la colonia Roma.

Yo quería comentar, ya que el tema es armonización, a mí me parece que la ley, hay que armonizar la ley por la Constitución de la Ciudad de México.

La Constitución de la Ciudad de México dice claramente en el artículo 13, en el Apartado 12, sobre el territorio del espacio público, que el espacio público no se privatiza.

Nos van a decir algunos abogados, la ley de parte de abogados, etcétera, que una concesión no es una privatización, pero los que vivimos la concesión del espacio público sí lo es y voy a decir porqué.

Los parquímetros empezaron con 30 años de concesión, ya van para 43, y les pongo un ejemplo más reciente, creo lo identifican más. El Parque Bicentenario estaba concesionado por 25 años y podía el concesionario pedir las prórrogas que quisiera por la misma cantidad de años, o sea, el señor podía quedarse con 50, 75 años sin que los ciudadanos lo pudieran disfrutar.

Otra reciente también, es muy reciente, eso está en la Magdalena Mixihuca, es espacio público, sí, la Magdalena Mixihuca, el Estadio Harp Helú fue concesionado por 10 años y 2 prórrogas más.

La primera prórroga está por acabar este año y el señor no pagó un quinto a la Ciudad de México, está en el PATR.

Regresando a los parquímetros, ¿por qué consideramos nosotros que es grande? Los parquímetros han producido en ingresos cerca de 5 mil millones de pesos, el 70 por ciento se lo queda la empresa, sí, el 9 por ciento se lo quedan los vecinos y el 21 por ciento se lo queda la ciudad y así nos encontramos que, por ejemplo, cada año los concesionarios ganan 147 millones, a los vecinos les dan 34 y a la ciudad le dan 76.

Bueno, ya para terminar, entregamos una iniciativa para que se sume a la iniciativa que presentó la Jefa de Gobierno sobre la extra movilidad, es decir, presentamos un tema nosotros de que se incluyera este tema. Nos dijeron que nos van a responder en 2 semanas desechando la propuesta.

Me parece que el tema ni siquiera lo ha discutido la Comisión, pero ya nos lo va a escuchar, me parece que hay algo que es muy importante y le pedimos a la Comisión que nos reciba para ver nuestra propuesta, la entregamos en tiempo y forma dentro de lo que establece el artículo 45 de la Constitución respecto a los días hábiles para hacer observaciones a una ley, a una iniciativa presentada.

Entonces, pedimos a la Comisión de Movilidad, porque, nos reciba en los próximos días para conocer las razones y conocer nuestros argumentos.

Gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Vamos a concluir ya en la fila, ya habíamos comentado que hasta la persona de la fila azul, porque ya habíamos hecho el cierre, porque si no, no vamos a poder hacer la etapa de retroalimentación, que también es importante.

**LA C. GICELA.-** Buenas tardes. Soy concesionaria de la Ruta 57.

Nosotros estamos en 2º Reacomodo de Tlacuitlapa, mejor conocido como el Queso, nosotros somos los que prestamos el servicio todas las mañanas, sacamos a la

gente y ahí los morados llegan en un cierto horario, bajan dos o tres unidades, no más, por las noches ya no bajan y hay una discordia ahí.

Entonces, me gustaría porque, ahorita que oí a las compañeras, de que hay personas drogándose ahí, si nos hicieran favor, si tuvieran la cercanía con la alcaldía o con la Secretaría de Seguridad Ciudadana, de poder hacer rondines para que verifiquen todo esto, como dicen las compañeras, hay un foco de personas drogándose, evitar eso y nosotros nos hacemos cargo también de la limpieza del área donde salen las unidades de Tlacuitlapa para mejorar el transporte para nuestros vecinos y tener el área limpia, pero ya que los vecinos no son como nosotros de que llegan y dejan las bolsas de basura y nosotros nos hacemos cargo.

Entonces, nos gustaría, ojalá por medio de alcaldía o de Seguridad Pública, si nos pudieran mandar seguridad donde dicen las compañeras que están en foco, del área de drogadicción, ojalá nos pudieran, si pudiéramos tener una mesa de trabajo con el diputado y ustedes, Movilidad, por parte de algunos compañeros de la Ruta 57 no de la empresa TVO, sino de la Ruta 57, ojalá nos pudieran dar espacio y no sé con quién acercarme para ver si agendamos algún espacio donde ustedes nos pudieran colaborar y escuchar.

¿Me puedo acercar con usted cuando termine?

Muchas gracias.

**EL C. ÁNGEL YÁÑEZ.-** Buenas tardes. Soy COPACO de la Piloto y vengo a nombre de la colonia Piloto, la Ampliación Piloto, es Ampliación Presidentes.

La propuesta de nuestra comunidad, como ya se mencionó aquí, es para resolver el problema que es completamente, nos ha rebasado, tanto en seguridad como en transporte.

Hemos establecido una mesa de diálogo con la Ruta 15, Ruta 46 con la Mesa Directiva y estamos tratando de avanzar, hemos encontrado muchos, muchos impedimentos, muchos baches porque ellos tienen necesidades, nosotros tratamos de solventarlas como COPACOS, como comunidad, pero desgraciadamente

ustedes saben que va uno a la alcaldía y no hay presupuesto para la licitación, va uno a solicitar personal de vialidad y no hay personal.

Entonces, estamos tratando de corregir algunas cosas, es muy difícil, es muy difícil, entonces, tenemos esos avances, pero hay mucho que hacer.

Principalmente nos encontramos resistencia, rebeldía, antagonismos, falta de empatía, no se tienen suficientes policías de tránsito, la ley o Reglamento de Tránsito es papel muerto, son letras muertas, no se respetan por ningún lado, no hay quién los haga respetar.

Nosotros estamos proponiendo estas mesas de trabajo porque si bien se está legislando, si bien están haciendo un esfuerzo y si bien están haciendo el trabajo que deben de hacer, si no hay cooperación de las partes o de los actores, pues no vamos a avanzar.

Entonces, ojalá, así como ustedes lo están mencionando que nos van a hacer partícipes de sus mesas de trabajo, ojalá sí consideren las propuestas de los vecinos, porque si los vecinos cooperamos vamos a avanzar un poco más rápido y las autoridades que nos echen la mano con la logística.

En cuanto a los niños, pues sí, es un tema que se nos está olvidando, no hay edad para que los niños consideren sus límites o hasta dónde son sus derechos y dónde empiezan, dónde empiezan sus derechos y terminan y existen límites de sus obligaciones.

Eso tiene que ser bien especificado y nos hay más, mejor escuela que el ejemplo, si nosotros no ponemos el ejemplo los niños por más que se les den talleres, que se llevan castigos, lo que sea, si no nosotros damos el ejemplo los niños nunca van a aprender, el niño aprende por lo que ven en casa, por lo que ven en la calle.

Entonces, les encargo, por favor.

**EL C. MODERADOR.-** Gracias.

Concluimos con estas 2 participaciones y ya se da el cierre del foro, por favor.

**LA C. REMEDIOS.-** Hola, buenas tardes. Yo vengo con mis siguientes planteamientos.

Por qué no se ha respetado el acuerdo de 4 camiones hacia Puerta Grande y 1 al Queso.

El segundo, de qué sirve tener una base para la ruta en 2º Reacomodo a Tlacuitlapa si solo están estacionados los micros de la Ruta 57 estorbando y dejando basura, contaminando y haciendo un poco de infección hacia la ciudadanía.

De igual manera, como COPACO y como ciudadana he solicitado transporte a 2º Reacomodo a Tlacuitlapa, el checador me ha negado en repetidas ocasiones comentándome que no hay servicio para allá, no hay unidades o el último micro sale antes de las 8:00 de la noche.

De igual manera, a pesar de tener un lugar designado en la base de Mixcoac hacia 2º Reacomodo a Tlacuitlapa, no se respetan, ya que los checadores nos comentan que solo se hace una línea para Puerta Grande, creando un conflicto y creando discordia entre los pasajeros.

De igual manera, no son suficientes los dos poderosos camiones de la Ruta TVO que mandan solamente en la mañana. Eso no es suficiente y no da abasto, tomando en cuenta que somos muchas colonias, son muchos adultos los que requieren el apoyo, yo como sea estoy joven, pero hay adultos mayores que se debe de tomar en cuenta y se debe de hacer concientización hacia ellos.

De igual manera, pido de nueva cuenta una revisión constante a los choferes, ya que suelen manejar de la manera más inapropiada, pasándose los altos, echando carreritas con la Ruta 57, mentándose la madre, las cosas como son, subiendo a familiares, novias, mamás, etcétera, aparando lugares antes de tiempo.

De igual manera, quejándose porque son enviados a la ruta del Queso, a todo volumen comentando de por qué chingados los mandan ahí. Es lo que han comentado.

Yo lo comento, ¿por qué? Porque yo tomo el transporte, yo para llegar a mi casa y yo creo que, como muchos de nosotros, casi casi tenemos que rogar un transporte,

el cual se comentó, si comentan que es digno, yo por favor les pido que cumplan lo que dicen, que esto no nada más se quede en palabras, por favor.

**LA C. MAYELA DELGADILLO.-** Buenas tardes.

Yo quiero hablar sobre la ley específicamente. La Constitución mandataba a que hubiera un Programa General de Desarrollo y un Programa General de Ordenamiento Territorial y en ese sentido debieron haberse hecho estudios locales, lo que hablaba el diputado Zárate y también Valentina, la ciudad no es homogénea, también la diputada lo mencionó.

Por tanto, yo les invito a ustedes como legisladores que rompan la tradición que se intentó, esta fue la de la Constitución, de no hagan una ley que sea igualitaria y que trate igual a los territorios, dentro de la ley que tiene que ser evidentemente para todos, sí tiene que haber esta parte, o sea, que es parte de lo que se intentó en la Constitución, donde hable de las diferencias de los territorios, lo cual no tendrían que estar diciéndolo aquí, si hubiera el Plan General de Desarrollo y el Programa General de Ordenamiento Territorial, porque ya habría planes parciales por las colonias a estas alturas.

Entonces, lo cual tendríamos estudios de movilidad por territorios y sabríamos qué cosas pasan en el territorio, en dónde y para qué.

También les invitaría a plantearnos para que la movilidad y la movilidad la plantearía en términos de qué requiere la ciudad y qué requieren los habitantes y para qué. El Programa General de Desarrollo era acerquemos el trabajo a las casas de la gente, mientras no se haga un ordenamiento territorial y se sigan construyendo más, más edificios, que incluye más gente que necesita movilidad, no hay manera de arreglar lo que está pasando en esta ciudad, cada vez hay más coches, cada vez hay más gente y cada vez se redensifican los territorios, así no, no hay forma de ordenar las cosas.

Entonces, yo llamaría a que lo hiciera la Ley de Movilidad en una visión de planeación que mandata la Constitución ¿para qué? Para que no hubiera acciones de inconstitucionalidad en esta nueva ley que se intenta hacer y no implica solamente los escúter, implica la movilidad desde las calles y ustedes ponen

indicativos diciendo: “la movilidad para los peatones”, que se supone que la ley es lo que da prioridad, pediría que primero alguien tiene que hacerse cargo de las banquetas y de la vía pública para que podamos transitar, porque somos la prioridad de la Ley de Movilidad, lo cual no existe, por ejemplo, y esa ley también tiene que ser exigible y justiciable.

Hace rato decía una vecina: “bueno, estamos trabajando por una ley, pero creo que mañana deba cumplir”, la Constitución mandató a que hubiera instrumentos en las propias leyes para que la gente supiera quién tiene que hacer qué y dónde demandar o a quién y cómo, en caso de que alguien no se cumpla, cosa que seguimos sin eso, si no la ley, de verdad, vamos a seguir discutiendo, otra ley más en letra muerta.

Se requiere por otro lado también, además de las especificaciones y yo esperararía que esta ley implicara al menos un estudio de movilidad por cada alcaldía, ya no por cada territorio, sabiendo que la desigualdad que hay en las alcaldías, que en una alcaldía hay miles, miles de territorios, no existe, cómo nos planteamos hacer una Ley de Movilidad solamente para 3 cosas, por qué no planteamos que nos movemos, porque tenemos que ir por servicios o por trabajos muy lejos, porque está concentrado el empleo en 3 alcaldías y en zonas muy específicas, la planeación decía: “vamos a desconcentrar y mandemos los empleos y lo que requiere la gente, cerca de donde viven”.

Entonces, vamos mal y con un enfoque, creo yo, que no tiene sentido, si me lo permiten y que habría que trabajarlo para que podamos construir esa ciudad que queremos a 20 años y que se planteó en la Constitución, si no esto no tiene futuro y podemos seguir haciendo leyes que no van para ningún lugar porque no obedecen a una planeación, no hay un Programa General de Desarrollo que debió haber estado hace mucho tiempo, básicamente y el mismo el Programa General de Ordenamiento Territorial, no existe, hagamos, construyámoslo, pero esta ley tiene que ir con la visión de la ciudad que queremos para todos.

Si seguimos pensando en cómo recortar las 5 horas, créanme que mientras más gente está llegando a nuestras colonias, va a haber más gente que necesita más

transporte y no va a ser nunca suficiente, ordenemos los territorios, la ley puede ayudarnos a eso, aunque ustedes no lo crean.

Muchas gracias.

**EL C. MODERADOR.-** Muchas gracias.

Para concluir este foro vamos a darle el uso de la palabra al diputado Miguel Ángel Macedo, para dar las palabras de cierre de esta actividad.

**EL C. DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN.-** Para no discutir las propuestas.

Bueno, antes que nada, agradezco la intervención de, según mis cuentas, 22 compañeras, hombres, mujeres, maduros, jóvenes y todos y claro que todas son enriquecedoras, los parquímetros, hay temas que le corresponden a SEMOVI, hay temas que le corresponden a Seguridad Ciudadana, hay temas que le corresponden también en los dineros, dónde quedan los dineros de los parquímetros, cómo se utilizan, cómo se distribuyen, que si había una propuesta de un 50 por ciento y le dan el 13 por ciento, pues desde ahí ya estamos mal, igual que las tarjetas de crédito.

Pero nos llevamos con quién podemos hablar, con las alcaldías, con las alcaldías también en los topes, voy para allá, voy para allá. Tenemos dos visiones diferentes. Cuando hacemos zoom, es que no creo, estamos aquí al frente personas que hemos luchado y trabajamos y si en caso que la alcaldía no solucione, pues tenemos obras, una jefatura de gobierno a donde está Clara Marina Brugada y nos vamos también hasta allá, el chiste es cumplir y sacar adelante lo precisamente quitar ese, le ponemos poner ahí hay uno y mira, aquí está ya terminado esto.

Eso es lo más importante, que le entre SEMOVI a regular, a regular lo que está irregular, a las rutas, a los que estorban, también le vamos a entrar por qué no, a las vialidades, dejemos intentar a las vialidades, es un acto de justicia, jamás podemos ir en contra del comercio, jamás y yo vengo de una colonia donde jamás había mercados ni nada, íbamos a surtirnos al tianguis, hasta la fecha sigue el tianguis en la colonia donde yo vivo, le toca lunes, domingos y viernes, es un caos,

no sale ni siquiera, muere alguien y tenemos que andar pidiendo para que nos dejen pasar con nuestro difunto, una de bombeos y tampoco, pero qué creen, llegamos a acuerdos, ni siquiera chelas venden ahí las chelerías que se ponen ahí, llegamos a ese acuerdo porque pasas con tu camilla, orinando y ahí tomando. No, como que no.

Pero todo, todo se puede lograr, pero juntos, juntos.

Hablábamos también algo que es bien importante, la seguridad del joven que asaltaron, por ahí está, no recuerdo bien, no quiero basarme a uno por uno porque va en general, pero ténganlo y aquí está Valentina, Valentina bien o mal es sus representantes de aquí, Zárate su representante de aquí.

No invitó a Miguel Macedo nada más porque sí, sé cumplir también, tengo en esto años en la política, también soy su representante, pero digo, a nivel que aquí alcaldía, a nivel general todas, yo inicié siendo jefe de manzana hace una, nadie me va a creer, pero cumplo 70 años ya.

Créanme que me mantengo muy activo porque es lo que me da vida, el salir, me paro temprano y me da vida y eso que escribo yo, que me llevo todo, el mensaje de Zárate de todo lo que habló, ya le puse, aquí ya llevo lo de Zárate, miren, me voy a sentar con él a platicar de todas las propuestas que les hizo a ustedes, ¿por qué? Porque no tendría caso de llegar aquí, armonizar la Ley de Movilidad con la Ley General, no me mando solo, los que mandan son ustedes, son las rutas.

Alguien dijo algo muy importante, ¿primero qué son? Las vidas, el peatón, los ciclistas y nos vamos por escala, él mencionó, sí y ya mencionamos que la Jefa de Gobierno ya mandó una iniciativa para movilidad, los contrarios, los opositores nuestros a mí me dan del diario por todos lados, me mandan mensajes, “ya viste este accidente”, pero feos.

Me han ido a buscar hasta su pobre casa y créanme una cosa, no me peleo con nadie.

Cuando me mandan accidentes feos yo les mando la contra, cuando alguien de la bicicleta viene en sentido contrario se lo llevaron, miren esto, estamos en infracción,

lo que dice la señorita, si no armonizamos bien las cosas de nada sirve. Busquemos algo igualitario y también escucho a los otros, al PAN, al MC que me traen ya hasta acá, se los juro, ya me tienen hasta la sombrilla, pero más sin embargo, me los agarro de sombra, como ahorita quisiera alguien que me estuviera tapando el sol de este lado y me lo hubiera puesto atrás, pero a nivel de cuentas, todo tiene un porqué, el por qué les puede explicar el de SEMOVI, les puede explicar el de Finanzas y aquí está alguien que queda como aval.

No vamos a hacer nada sin ustedes, hubo personas que pidieron que quieren una reunión, como usted, por ahí surgió también otra reunión por ahí y otra reunión.

Ahorita mi Secretario Técnico al teléfono, atrás y lo mismo que voy a hacer el día de mañana, mañana tengo 4 reuniones con diferentes personas de este gremio y así nos vamos, si es para el jueves, si es para el viernes, de una vez, diputado, tus reuniones empiezan desde las 10:00 y va a estar ocupado a las 3:00 de la tarde, una hora, nos damos de plazo una hora para tratar y todos vamos a ser bienvenidos y van a ver que sí vamos a sacar esto juntos.

Muchísimas gracias a todas y todos.

**EL C. MODERADOR.-** Muchas gracias a todas y a todos por su asistencia, reiteramos un especial agradecimiento, sobre todo que ustedes que son quienes dan los elementos importantes para esta armonización, dejando en claro que tienen a su disposición los medios de comunicación digital.

Sin más, vamos a dar por concluido el foro.

