



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

◆ III LEGISLATURA ◆

COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

ESTENOGRAFÍA PARLAMENTARIA

Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial

*(Foro "Armonización de la Ley de
Movilidad con perspectiva de género", en la
Alcaldía Azcapotzalco)*

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Azcapotzalco

30 de junio del 2025

EL C. MODERADOR.- Muy buenos días a todas, a todos, les damos la más cordial de las bienvenidas a este foro "Movilidad con perspectiva de género" aquí en la alcaldía Azcapotzalco.

Este foro forma parte de un ejercicio de parlamento abierto, que busca generar insumos legislativos para fortalecer el derecho humano a la movilidad en esta capital.

Agradecemos la presencia de las autoridades, especialistas, representantes de la sociedad civil y ciudadanía en general interesada en construir una movilidad más segura, accesible y sostenible para todas y todos.

A continuación, presentaré a las personas panelistas que nos acompañan y que compartirá sus reflexiones sobre los retos y oportunidades en la administración en la Ley de Movilidad de la capital del país.

En primer orden, está con nosotros el diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, Presidente de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial.

También nos acompañan el diputado Alejandro Carbajal González, quien es representante de esta demarcación territorial así como también coordinador de la asociación parlamentaria progresista de la transformación.

También un representante popular de esta demarcación, el diputado Víctor Hugo Romo, quien comparte este Distrito con Miguel Hidalgo, conocido por todas y todos ustedes.

Contamos con la presencia también de la integrante de la Comisión de Movilidad, diputada Yolanda García, integrante del grupo parlamentario del Partido Verde.

Asimismo, por parte de la Secretaría de Movilidad capitalina, nos acompaña la maestra Alejandra, quien es también Directora General de esta dependencia.

De esta demarcación territorial, también está la licenciada Gabriela Sarahí Lima, encargada del Programa Más en Bici esta alcaldía de Azcapotzalco.

Sin más, le vamos a dar el uso de la palabra al diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, para que nos dé el mensaje inicial de los trabajos a este foro.

Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN.- Gracias, Julio.

Buenos días, vecinas; diputadas, diputados; autoridades presentes e invitados e invitadas especiales a este foro.

Quiero comenzar saludando con especial afecto a la alcaldesa Nancy Núñez, que ya va a hacer su aparición y agradecer su compromiso con los temas de movilidad y seguridad vial en esta demarcación.

La semana pasada, tuve el honor de estar presente en la sesión del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial en la alcaldía. Un espacio fundamental para construir soluciones conjuntas y atender los retos que enfrentamos en materia de tránsito, accesibilidad y equidad.

Es un honor estar nuevamente en esta hermosa alcaldía, participando en un espacio de diálogo plural, donde convergen ciudadanos, ciudadanas especialistas, autoridades legisladoras y legisladores, para reflexionar sobre uno de los desafíos más urgentes que nuestra ciudad requieren, garantizar una movilidad que sea segura, sustentable y con perspectiva de género.

Hoy, nos convoca un tema que va más allá de lo técnico normativo, nos convoca la necesidad de construir una ciudad en la que moverse no significa arriesgar la vida, la integridad o la dignidad, una ciudad en la que la movilidad sea un derecho garantizado, no un privilegio condicionado.

La propuesta de armonizar nuestra ley de movilidad con los principios establecidos en la Ley Federal de Movilidad y Seguridad Vial, representa una oportunidad histórica para avanzar hacia una política pública, centrada y (inaudible).

Lo que nos lleva al tema central de este día, la urgencia de integrar de manera decidida a la perspectiva de género en cada diagnóstico, en cada política y en cada decisión presupuestal, porque la movilidad no se vive igual para todas las personas, las mujeres, las niñas y las personas con identidades de género diversas, enfrentan diariamente rutas inseguras de transporte público, hostil, acoso...

EL C. MODERADOR.- Perdón, perdón, perdón. Dar la bienvenida a la alcaldesa por favor.

EL C. DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN.- Adelante, adelante.

EL C. MODERADOR.- Bienvenida, alcaldesa.

EL C. DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN.- No la vi, no la vi.

Repito. Pensar en una movilidad con perspectiva de género es reconocer que el espacio público también ha sido un espacio desigual y que tenemos la responsabilidad de transformarlo.

Azcapotzalco, como muchas alcaldías de la ciudad refleja con claridad estas brechas, vialidades accidentadas, zonas con poca conexión, transporte limitado y una falta de infraestructura que afecta de forma diferenciada a quienes cuidan, a quienes trabajan doble jornada y a quienes se desplazan acompañada de niñas y niños.

Por eso, este foro es tan valioso porque legislar no es redactar normas desde el escritorio, legislar es escuchar a quienes caminan largas distancias, con miedo, a quienes usan una bicicleta sin ciclovías, a quienes enfrentan barreras por una

discapacidad, a quienes han sido víctimas de siniestros viales o de violencia de género en el transporte.

Nuestro compromiso como Congreso es claro, vamos a traducir estas voces en propuestas legislativas reales, efectivas, porque tenemos la oportunidad y la obligación de impulsar un nuevo modelo de movilidad, centrada en 3 ejes, la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental y la equidad de género.

Con la propuesta que estamos construyendo, queremos avanzar en acciones concretas para erradicar la violencia contra las mujeres y garantizar el derecho a la movilidad desde una perspectiva de género, dichas propuestas, contemplan una serie de reformas a la Ley de Movilidad para incorporar el principio de igualdad sustantiva, la elaboración de diagnósticos con enfoque de género, la creación de protocolos de atención ante las situaciones de violencia en el transporte público, obligando a concesionarios y operadores a capacitarse y actuar con responsabilidad frente al acoso.

Asimismo, proponemos la implementación de campañas permanentes de cultura vial con perspectivas de género, así como la creación de un sistema público de datos abiertos, que registren, analicen y visibilicen la violencia en los espacios de movilidad, con el fin de diseñar políticas más eficaces y focalizadas.

También como parte de la armonización, estamos contemplando la prioridad de peatones, ciclistas, personas con discapacidad y personas usuarias del transporte público y la jerarquía de la movilidad.

Asimismo, considerando el diseño de sistemas de transporte que integren rutas seguras para mujeres, horarias con vigilancia y mecanismos eficaces para prevenir y sancionar el acoso con calles más seguras e infraestructura incluyente y adecuada, porque no se trata de imponer limitaciones, sino de abrir caminos más seguros, más libres y más humanos.

Por ello, hoy tenemos la posibilidad de construir una ley viva, útil y transformadora y para eso necesitamos la participación activa de todas y todos ustedes, sus experiencias, sus propuestas y sus demandas serán fundamentales para que en el marco legal, responda a la realidad y diversidad y competitividad de nuestra ciudad.

Agradezco profundamente a quienes hoy nos acompañan, porque una ciudad con verdadera justicia de movilidad, solo será posible si incorporamos la visión, las voces, las vivencias de todas las personas, especialmente que históricamente han sido invisibilizadas.

Construyamos juntas y juntos una ciudad de México, donde moverse no sea privilegio, sino un derecho pleno, donde el miedo no condicione el trayecto, donde la libertad se sienta al caminar.

Que este foro sea un foro firme hacia la ciudad más igualitaria, más humana, más segura, para todas y todos, es lo que merecemos en esta ciudad.

Muchas gracias a todas y todos. Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Gracias, diputado Miguel Macedo, por su mensaje.

Vamos a darle la bienvenida y solicitud de la inauguración formal a la licenciada Nancy Marlene Núñez Reséndiz, la alcaldesa de esa demarcación territorial en Azcapotzalco para que haga uso de la palabra por favor.

LA C. LIC. NANCY MARLENE NÚÑEZ RESÉNDIZ.- Muchas gracias a todos, a todas, sean bienvenidos, bienvenidas, a esta su casa de cultura, un lugar emblemático de nuestra alcaldía y de los más bellos de esta Ciudad de México.

Saludo con mucho gusto a mi compañero Miguel Macedo, que ya hemos coincidido desde hace varios años y sé su compromiso con este tema, qué bueno que le sigue tocando; presidí esta comisión tan importante y también saludo con muchísimo gusto a quienes nos acompañan en el presidium y especialmente a los compañeros diputados Víctor Hugo Romo y Alejandro Carbajal, que están con nosotros y a todos ustedes, que es vital poder estar discutiendo y abrir esta discusión hacia los territorios, que el derecho de la movilidad tiene que verse desde también desde las necesidades de cada uno de los territorios, en específico en Azcapotzalco al ser una alcaldía, primero que limita con varios, con Naucalpan y con Tlalnepantla y con la zona metropolitana, cobra un sentido importante también la movilidad.

Segundo, al ser una alcaldía con una conformación compleja tanto que tenemos una zona industrial de las más importantes del país, como también la configuración

de nuestros pueblos y barrios originarios en Azcapotzalco. Entonces cobra una importancia especial.

También saludo a la diputada Yolanda, que es integrante también de la Comisión de Movilidad, muchas gracias. Les damos la bienvenida, que estos trabajos sean muy fructíferos.

Siendo las 11:56 horas del lunes 30 de junio, damos por iniciados los trabajos de este foro “Armonización de la Ley de Movilidad con perspectiva de género”. Muchísimas gracias.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias por su mensaje, alcaldesa de Azcapotzalco.

También le vamos a dar la bienvenida al licenciado Vázquez, que también está acudiendo en representación de la Consejera Jurídica de esta Ciudad y que va a exponer en su oportunidad cerca de los alcances normativos en materia de movilidad.

Sin más, le vamos a dar el uso de la palabra al diputado Alejandro Carbajal González, que comentábamos, es coordinador de la asociación parlamentaria progresista de la Transformación y sobre todo representante popular de esta demarcación territorial.

EL C. DIPUTADO ALEJANDRO CARBAJAL GONZÁLEZ.- Muchas gracias. Muy buen día a todas y a todos. Saludo respetuosamente a mis compañeras y compañeros diputados, Miguel Ángel Macedo Escartín, Víctor Hugo Romo, Yolanda García, por supuesto saludo a nuestra alcaldesa; querida alcaldesa, Nancy Núñez; a los representantes del gobierno de la ciudad, muchas gracias.

Sobre todo quiero saludarlos a todas y a todos ustedes, porque esto es la importancia de hoy encontrarnos aquí, es el poder interactuar, el que podamos intercambiar ideas, porque la movilidad al final del día, necesitamos construirlo entre todos.

En una ciudad como la capital de México, en donde confluimos 9 millones de habitantes, que hoy día de los que recibimos aquí son 9 millones, pero si consideramos toda la zona metropolitana, que particularmente en Azcapotzalco

tenemos mucho vínculo con ellos, como lo es Tlalnepantla y Naucalpan, en lo que implica la estación del Rosario, la terminal del Rosario, ahí llega todo el Estado de México y somos un número en promedio de 20 millones confluyendo en el mismo espacio, en la misma zona y es justo lo que aquí nos implica, el que necesitamos.

Me voy a permitir pasarme un poquito acá, porque a mí me gusta más el poder interactuar, el que podamos platicar. De hecho, siempre ha sido una de las partes que me gusta, el poder estar con todas y todos ustedes, es que nos veamos y siempre quitar esta barrera de las mesas, pero bueno.

Tenemos 20 millones de mexicanos que confluimos en el mismo espacio; qué es lo que necesitamos, generar condiciones para efectos de que tengamos una ley y es lo que estamos buscando, afortunadamente en este momento la armonización de varias leyes en materia de movilidad.

¿Qué es lo que necesitamos construir con ustedes? Aquí veo a varios representantes de rutas, de algunos sitios, don Antonio, gusto en saludarlo y como siempre, me da gusto saludarlos por supuesto, y es lo que necesitamos, a los prestadores de servicio, los concesionarios, pero también a los usuarios, porque cuántas veces no nos hemos encontrado con la problemática de la ruta, se escuchaba hace un momento, los usuarios; necesitamos garantizar un servicio de calidad, que en donde nosotros nos subamos nos sintamos seguros, que nos sintamos con tranquilidad de que tengamos rutas accesibles, a que tengamos sitios en donde podamos esperar un microbús y tengamos un techo.

No sé si se han, bueno, sí se han dado cuenta de las lluvias tan tremendas que hoy en día tenemos y las terminales o las estaciones no cuentan con lo que existía anteriormente, una techumbre, que incluso podía sentarse ahí la gente, hoy en día no tenemos ese servicio, no sé por qué razón lo retiraron, ¿saben ustedes; los concesionarios saben ustedes por qué se retiraron; estas bases en donde esperábamos el servicio de transporte y teníamos la oportunidad de sentarnos y protegernos de la lluvia, protegernos del sol? Hoy ya no lo hay.

Se retiró por parte de SEDUVI, es parte de lo que necesitamos ahorita nosotros recoger, retroalimentar, con todas y todos ustedes, porque los usuarios son los que

lo padecemos. Nosotros como usuarios necesitamos hacerle saber a la autoridad que tengamos una terminal, cuando menos un espacio en dónde protegernos del agua, de la lluvia que hoy en día han estado tan fuertes; el sol, incluso el sol, no tan solo el hecho de las lluvias, sino que tengamos un servicio, un espacio con dignidad, en donde podamos esperar ese transporte.

Desafortunadamente lo que podemos apreciar, es que se han considerado algunos como privilegios, el usuario, donde hemos visto estas bases solamente en Reforma, en algunas zonas en particular, pero ya en las colonias, aquí en Azcapotzalco no vemos las bases, dónde protegernos, dónde tener esta techumbre, tendría que ser un programa generalizado y en toda la ciudad y no tan solo privilegio de unos cuantos, que ese es el objetivo de una ley, armonizar el beneficio para todas y para todos. Ese es el objetivo de nosotros como Congresistas.

La principal responsabilidad del Congreso es esa, generar leyes y de nosotros por supuesto como diputadas y como diputados, es generar las leyes para efectos de que garanticemos el servicio hacia la ciudadanía.

Hoy debemos darnos cuenta que tenemos realidades diversas y tenemos que actuar en consecuencia, necesitamos garantizar que el transporte sea seguro para todos y para todas, porque esa es una de las finalidades, que haya una reciprocidad y un compromiso mutuo, desde la autoridad, pero también los prestadores del servicio, porque lo que hemos podido apreciar, es que han existido buenos intentos, muchos intentos de armonizar las leyes, de atender una tranquilidad en todos los sentidos, pero se ha quedado a deber, la ciudadanía no se siente satisfecha.

Es por ello que ahora estamos reunidos en esta mañana, para que podamos armonizar y podamos generar las condiciones todas y todos. Queremos escucharlos, queremos que de aquí surjan ideas, queremos que de aquí surjan propuestas, porque es la mejor manera de legislar.

Nosotros podríamos, comentaba hace un momento el diputado Macedo, muchas veces se legisla detrás del escritorio y la verdad es que ya no puede ni debe de ser así, necesitamos legislar desde las realidades que vivimos todas y todos los

capitalinos. Eso es lo que nosotros tenemos que hacer hoy en día, escucharlos para hacer todo lo que podamos y retroalimentarlos.

Así es que los escuchamos, vamos a ser muy sensibles, tengan la certeza que de nuestra parte vamos a tener toda la intención y por supuesto trabajo para que esto se transforme y se traduzca en una realidad, que tengamos leyes, que no sirvan a todas y a todos los capitalinos.

Así es que estoy a sus órdenes, pues los escuchamos para que podamos hacer esta ley.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias, por su mensaje, diputado Alejandro Carbajal y vamos a dar el uso de la palabra a otro representante popular de esta demarcación y también integrante de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, me refiero al diputado Víctor Hugo Romo de Vivar Guerra, quien también hará uso de la palabra sobre el tema.

Gracias.

EL C. DIPUTADO VÍCTOR HUGO ROMO DE VIVAR GUERRA.- Muy buenas tardes tengan todas y todos.

En sí es complejo lo que es la movilidad en una ciudad del mundo, pero en esta Ciudad más, porque a la movilidad hay que verla desde la perspectiva morfológica, antropológica, social y económica, cómo se mueve la población, las diferentes migraciones en la historia, desde la antigua Tenochtitlan, hasta la conquista y cómo se ha ido desarrollando esta ciudad, donde bien se dice aquí, que transitan de manera diaria 20 millones.

Antes la perspectiva de la movilidad de la Ciudad era pensar en vialidades, en transporte, hoy la movilidad es más integral, hoy nos llega este foro a pedir opinión de cómo le damos perspectiva de género.

Les doy un ejemplo simple, por qué en la señalética nada más hay hombres, o sea hay un monito hombre, o sea dice “No pases” es un hombre, pintan un peatón, es hombre.

¿Qué no hay peatona; por qué no empezar a darle perspectiva de género en lo más simple, en lo más sencillo que pues es un dibujito o una señalética, de no pasar o circular en la perspectiva de género es que lo que nos llega a este lugar?

También uno podría decir siempre los temas de movilidad se tiene que ver con infraestructura en el espacio, que son las banquetas, que son donde circula el peatón o la peatona o el transporte público en sus diferentes modalidades.

¿Cómo hacemos que esta infraestructura se piense en igualdad sustantiva, en perspectiva de género, en equidad; cómo una mujer embarazada tiene que subir a Cablebús? Bueno, pues eso lo tenemos que ir diseñando, pensando, porque si no, seguimos cometiendo errores del pasado, haciendo infraestructura, pensando en la visión unilateral del hombre.

Entonces a eso venimos, a debatir que tipo de movilidad, pero con perspectiva, en donde no hay acoso, en donde no hay abuso, en donde las mujeres se sientan seguras, puedan usar minifaldas, puedan ir en tacones y no se sientan acosadas, para eso hay que diseñar infraestructura, pero también hay que generar una cultura, modificar el chip.

Dicen, y ahorita los que aquí se dedican a las rutas, al transporte, me podrán dar un dato mucho más preciso, creo que el 90 o el 80 por ciento de los que conducen, son hombres ¿no? Me puedo equivocar, pero estamos en esos datos. Iniciando con que los choferes no son choferas, son choferes y tienen que tener una mirada diferente, una cultura diferente y para eso se necesita capacitación de inicio, de qué pues de la nueva masculinidad, porque venimos a hablar de perspectiva de género, de esa nueva masculinidad que requiere e implica velar en un espacio que es el transporte de manera equilibrada, equitativa e igualitaria.

Entonces yo creo que es muy importante saber que hoy la movilidad ya es un derecho, que el derecho a la movilidad se traduce en el acceso a la movilidad y en la democratización y que no sea un lujo como se dijo ni un privilegio, sino que todos tengan acceso a tener un transporte digno, seguro, pero ahora el agregado es con perspectiva, con una mirada diferente.

Para eso pues necesitamos que ustedes también nos digan, nos comenten, reflexionen, las mujeres, cómo es el día a día que en muchos casos se puede convertir en un viacrucis, el trasladarse de un lugar a otro.

Mi compañera diputada hizo dos horas de Tláhuac a aquí, pero cuántos migran a zonas como Azcapotzalco que es un lugar que genera empleos, que es una zona industrial, cuántos no vienen o del Estado de México o de alcaldías como el oriente de la ciudad, que son casi migraciones diarias de una hora, hora y media o dos horas.

Esas dos horas, invertidas o multiplicada por semana, por mes, por año, pues se convierten en semanas o en meses que uno, se la pasa en el transporte y por supuesto que eso pensado en la perspectiva, en la identidad de los dos géneros para que se cumpla lo que dice la Constitución, que sea digno, seguro, rápido, eficiente.

Entonces para eso es este foro, para ir pensando en estas nuevas, en no hacer transporte masculinizado, no sé si me lo entienden, señalética masculinizada, taxis masculinizados, Cablebús masculinizado, sino darle otra perspectiva, y por eso estamos haciendo estos foros, muy bien por Macedo, muy bien por nuestra alcaldesa, que bueno, es mujer, Nancy, y aparte feminista y tiene claridad en estos temas, pero lo que vamos a hacer lo legisladores, como Alejandro, como Yolanda, pues le vamos a meter en la ley, en la armonización, ese es el compromiso, no masculinizar la movilidad, el transporte, la señalética, la vialidad, el tránsito, en fin, sino darle ese segundo, tercer o cuarto piso de derechos que debe de tener esta ley de movilidad a futuro.

Es cuanto, les agradezco y la verdad los venimos a escuchar, principalmente, para tener claridad y recoger ahora sí que los sentimientos de la gente de Azcapotzalco y hacer una ley a futuro.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Gracias, diputado Víctor Hugo Romo.

Ahora estaremos escuchando el mensaje de la diputada Yolanda García Ortega, que como les mencionaba, es integrante de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial y que también es integrante del Partido Verde, que con su visión, pues siempre es una mujer legisladora, muy activa en el tema de movilidad y en la seguridad vial para las mujeres de esta capital.

Adelante, diputada, por favor.

LA C. DIPUTADA YOLANDA GARCÍA ORTEGA.- Muchas gracias, muy buenos días a todos. Saludo con gran aprecio al presídium, a mis compañeros diputados; alcaldesa, gracias por recibirnos en esta su casa, Azcapotzalco.

La verdad es que a mí también me gustaría irme de aquel lado, pero si yo me paro no hace mucha diferencia, soy muy bajita y creo que me ven mejor aquí desde este lago.

En algo tiene razón mi compañero diputado, el diputado Alejandro, el interactuar con ustedes, el saber sus puntos de vista, el recoger la realidad y una ley para que sea funcional, para que sirva, para que realmente, debe recoger las necesidades de los ciudadanos y plasmarlo en la ley.

Pues yo agradezco una vez más al diputado Miguel Ángel Macedo, por la oportunidad de participar en este foro y poder hablar sobre un tema crucial y de suma importancia para nuestra ciudad, que es la movilidad urbana con perspectiva de género.

Movilizarse en la capital no es lo mismo para todos, las mujeres enfrentamos riesgos específicos, desigualdades estructurales y patrones de viaje distintos, las cuales demandan una respuesta institucional fuerte y empática.

De acuerdo con la encuesta origen destino de la zona metropolitana del Valle de México, en la Ciudad de México más del 51 por ciento de las personas que se mueven a diario somos mujeres. Sin embargo, nuestros trayectos no son iguales a los de los hombres, las mujeres realizamos más viajes al día, pero en trayectos más cortos y más complejos.

¿Qué quiere decir esto? Llevamos a niñas y a niños a la escuela, cuidamos a personas adultas mayores, hacemos compras, combinamos múltiples destinos en un solo recorrido.

Esta realidad responde a lo que llamamos la carga de cuidados, que recae mayoritariamente sobre nosotras y es un factor decisivo en la movilidad que enfrentamos.

Ahora bien, esto sin duda significa más tiempo en el transporte público, más caminatas en calles, más exposición. Con ello, las problemáticas que enfrentamos las mujeres en materia de movilidad, podemos precisarlas de la siguiente manera:

Primero.- Necesidad de movilidad, derivada de patrones de viaje específico que como dije, a veces son pequeños tramos.

Segundo.- Múltiples situaciones de violencia y agresiones que vulneran nuestros derechos principalmente al utilizar los medios de transporte y desplazarnos por el espacio público.

Las mujeres gastamos más tiempo y dinero en transporte y usamos más el transporte público no masivos y taxis debido a rutas múltiples y necesidad de seguridad.

Cuarto.- En ocasiones una participación tradicionalmente inequitativamente en el sector de la movilidad que genera una ausencia de perspectiva de género, en la movilidad urbana, es decir, hay menos operadores de estos servicios.

En respuesta a esta problemáticas, la Ciudad de México ha implementado algunas acciones importantes, existen espacios exclusivos para mujeres en el metro, Metrobús y trolebús y se han lanzado iniciativas como la estrategia de movilidad con perspectiva de género que propone rutas más seguras, mejores paraderos y protocolos de actuación entre el acoso y las violencias de las que podemos ser víctimas.

También destaca el programa viajar segura, que incluye transporte exclusivo en horarios críticos y capacitación para operadores y es necesario reconocerlo,

medidas como estas han mejorado la percepción de seguridad para muchas usuarias.

Sin duda son acciones que fortalecen la política pública de movilidad, con un enfoque de género que hacen más accesible y seguro el sistema de movilidad en la ciudad. Sin embargo, debemos de tener en cuenta que hablar de movilidad desde esta perspectiva, no solo se ocupa de los medios de transporte que se emplean, también debemos de considerar que aproximadamente el 32 por ciento de los viajes que realizan las mujeres lo hacen a pie, es decir, se debe garantizar el uso y disfrute de los espacios públicos, fortaleciendo acciones como la ejecución del programa senderos seguros, camina libre y camina segura.

Por eso es que desde el Partido Verde, consideramos que se debe continuar fortaleciendo los sistemas de movilidad de la ciudad con acciones puntuales y efectivas como las siguientes, inversión en infraestructura segura, calles bien iluminadas, paraderos visibles, cámaras de vigilancia, presencia constante de personal de seguridad ciudadana, iluminación y remodelación de los 28 Centros de Transferencia Modal, más mujeres operadoras desde conductoras hasta tomadoras de decisiones en movilidad, campañas permanente de concientización para transformar la cultura de acoso que muchas veces se normaliza, fortaleciendo las campañas de difusión de la línea soft y zona libre de acoso sexual, la homologación de los espacios exclusivos para mujeres en la red de movilidad integrada.

La movilidad con perspectiva de género no es sólo una política urbana, es una herramienta de justicia social, es una condición para una ciudad más justa que sin duda alcanzaremos cuando este proceso legislativo se materialice.

Si fortalecemos la movilidad femenina haciéndola más segura, accesible y digna, continuaremos construyendo una ciudad mejor para todas y para todos.

También me parece que debemos señalar que existe una discriminación hacia la mujer que maneja, frases como, perdón, solamente he escuchado esas frases, como “manejas como vieja, vieja tenías que ser”, por mencionar algunas, siguen

siendo parte del lenguaje cotidiano que las personas automovilistas utilizan y que debemos eliminar de la rutina de movilidad.

Esto se los digo porque de verdad es algo que a lo mejor ya suena muy trillado y hace rato lo comentaba mi compañero diputado, yo hoy me hice 2 horas de viaje en Metro, vengo de Tláhuac, entonces me vengo hasta Mixcoac, de Mixcoac a Camarones y de Camarones tomé un taxi. Entonces en esos trayectos que es mi vida cotidiana y rutinaria, porque todos los días viajo en transporte público, pues también he escuchado las versiones tanto de la gente de los operadores como de los usuarios.

Los operadores se quejan “es que no hay una estructura, es que no nos dan apoyos, es que no nos dan instrumentos, es que las políticas que hacen nos afectan en nuestras remuneraciones, etcétera”, y de parte de los usuarios nos quejamos de que las unidades están en mal estado, que los operadores muchas veces son agresivos o se sufren este tipo de situaciones que hoy en día, y déjenme les digo, es por experiencia propia.

Yo viajo en los vagones de mujeres y ya entre mujeres hay agresiones, de verdad, y fuertes, o sea, son empujones, yo he llegado con el brazo morado en horas pico, porque no es siempre, digo, hoy me vine muy tranquila, la verdad es que sí me vine muy tranquila, sentada desde Tláhuac hasta acá, y la verdad es que hay horarios específicos, no se diga las de las 7 de la mañana que las mamás andan llevando a los niños y salen al trabajo y todo mundo anda de prisa, de verdad si he llegado con moretones en los brazos porque los empujones son muy fuertes.

Entonces ya lo decían mis compañeros que me antecieron en la palabra, este es un tema de mucha concientización de ambos sectores, tanto de los que son representantes de asociaciones que ya hicieron de su vida común o a lo mejor un oficio de esto o un sustento, pues a lo mejor es inversión en la capacitación, en sus unidades, pero también los usuarios tenemos responsabilidad de planear nuestros viajes, o sea, yo me hago dos horas y no puedo salir sólo con antelación hora y media, porque entonces ya vendría con prisas, de mal humor, ya vendría yo

empujando a todo mundo para llegar rápido. Entonces también hace falta mucha cultura de nosotros como usuarios, de poder planear nuestros viajes.

Entonces son dedos y yo siempre he dicho, para ganar hay que ceder y no podemos poner en este tema de por medio nuestros intereses individuales porque este es un tema colectivo. Vivimos en una sociedad, nos movemos, todo el tiempo estamos moviéndonos, si no es caminando es en el transporte, si no es en el transporte es en nuestro vehículo particular y hasta en taxi.

Porque también me he enfrentado el hecho que he tenido que esperar 25 minutos a ver qué taxista se compadece de mí a traerme, porque muchas veces son de que “es que no voy para allá, es que esa no es mi ruta o ya es mi hora de desayuno, ya es mi hora de comida”, eso también es un problema de movilidad, porque esos 25 minutos que yo pierdo pues ya no llego a tiempo a mi cita.

Pero también me he encontrado, digo, y fue una anécdota, de una jefa donde se traía al taxista en friega “y apúrele y písele y métase por aquí”, casi quería que volara, y eso también provoca accidentes cuando uno sale con prisa.

Entonces pues es un tema muy complejo y celebro que se estén dando estos foros porque es una oportunidad de retroalimentarnos tanto el sector que está como operadores, como directores de este sector y de nosotros como usuarios, para poder llegar a una verdadera armonización en tema de movilidad, porque esto es sólo el primer paso, la armonización de la ley.

Pero necesitamos urgentemente tomar medidas necesarias que realmente garanticen el cumplimiento y podamos gozar de una movilidad viable, sostenible y equitativa para nuestra ciudad.

Muchas gracias por su atención.

Es cuánto.

EL C. MODERADOR.- Gracias por su mensaje, diputada, por esta intervención en materia de movilidad con perspectiva de género.

Ahora vamos a dar el uso de la palabra a la maestra Alejandra Álvarez Alquicira, quien es Directora General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de la

Secretaría de Movilidad del Gobierno de la Ciudad de México, a quien le vamos a dar el uso de la palabra.

LA C. MTRA. ALEJANDRA ÁLVAREZ ALQUICIRA.- Buena tarde a todas y a todos.

A nombre del Secretario de Movilidad, Héctor Ulises García Nieto, agradezco a la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México la invitación a este foro para seguir con la discusión de la armonización de la Ley de Movilidad hoy con una mirada y perspectiva de género.

Es importante que sepamos que desde el 2007 el gobierno del entonces Distrito Federal incorporó la equidad de género como uno de sus ejes programáticos y se ha ido adaptando la perspectiva de género como un eje transversal en diferentes políticas públicas.

Es importante también destacar que hoy contamos con una Secretaría de las Mujeres, programas, protocolos y acciones específicas, por lo que también no podemos negar que hay avances. Sin embargo, en materia de movilidad y en concreto para abordar el tema que hoy nos reúne, es importante entender un poco lo que ya esbozó aquí la diputada Yolanda, que es el ejercicio pleno de los derechos de nosotras las mujeres en lo cotidiano, en el día a día y en la vida misma.

Es decir, este todavía se ve limitado por tres dimensiones que tienen que ver con la autonomía con la que nos movemos en las calles, en lo económico, en lo físico espacial, un poco lo comentaba ya también el diputado Carbajal, con la infraestructura propia y en la toma de decisiones, qué tipo de transporte tomamos para sentirnos más seguras, cómo nos tenemos que mover de acuerdo a lo que hacemos en nuestro día a día.

Todas estas, económico, físico y en la toma de decisiones sobre nuestra autonomía y nuestra seguridad, están vinculadas a la movilidad. Por ello la ley hoy por hoy debe de seguir garantizando el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, de accesibilidad, de eficiencia, sostenibilidad, un poco nos comentaron ya aquí en la calidad del tipo de transporte que utilizamos, en la inclusión, en la igualdad y sobre todo en un enfoque particular de nuestra protección, porque también es cierto

que en género también queda mucho qué hacer respecto a los diferentes tipos de violencia que hoy vivimos y particularmente en las calles.

Por esto es que para que esto se dé nosotros debemos de visibilizar que las mujeres tenemos necesidades y patrones de viaje distintos a los de los hombres, es decir, desde los horarios que los motiva, los modos y/o los tipos de transporte que utilizamos.

Históricamente, como ya lo comentó la diputada Yolanda, las tareas de cuidado recaen en nosotras, es decir, un poco esto ya lo esbozó la Alcaldesa, el diputado Macedo, cada demarcación tiene un contexto específico y particularmente una infraestructura, sin embargo, también como ya lo comentó el diputado Carbajal, en Azcapotzalco lo metropolitano es muy relevante dada la conexión que tenemos con el Estado de México. Entonces no solamente es garantizar la seguridad en casa, sino cómo se vincula con los flujos de las propias personas que habitamos en la población flotante de la Ciudad de México.

También ya lo dijo la diputada Yolanda, en la Encuesta Origen-Destino queda muy claro que las mujeres nos trasladamos a hacer compras, a llevar a las hijas y a los hijos a la escuela, y sobre todo en horarios de baja demanda o lo que nosotros llamamos horas valle, a hacer acciones de cuidado específicas como acompañar a nuestros papás, a nuestras mamás, a alguna persona mayor que esté bajo nuestro cuidado, al doctor, cuidar a personas con discapacidad. Estos viajes de cuidado tienen una particularidad, que son cortos y están encadenados a múltiples tareas o paradas.

A diferencia de lo que comentó el diputado Romo, los destinos más largos tienen que ver con cómo viajan los hombres. Los hombres son trayectos más largos para llegar al trabajo y no necesariamente pasan a hacer el súper, pasan a recoger a los niños, y esto es lo que diferencia el cómo nos movemos, eso es muy importante que lo entendamos.

Actualmente y gracias justo a ir rompiendo brechas, tenemos más mujeres en la calle que también vamos a trasladarnos y entonces es cuando se vuelve necesario que el transporte público también cuente con seguridad en los trayectos largos

porque también habemos mujeres que regresamos en la noche solas en calles poco iluminadas.

Por eso también se ha cambiado desde la administración anterior la mirada y hoy por hoy tenemos más senderos seguros y más calles iluminadas. Esto es un poco lo que ha ido cambiando la sensación y la percepción de la seguridad, que sobre todo nuestros modos de transporte vinculados a las redes principales de la red de movilidad integrada se sientan como unas islas de seguridad, por qué, porque hoy también hay protocolos, tenemos espacios para mujeres; y esto poco a poco es lo que ha ido diferenciando el cómo nos trasladamos los hombres y las mujeres.

Los horarios, como ya lo comentamos, también son distintos. Los hombres viajan en horas de máxima demanda, es decir en las mañanas y en las noches, y las mujeres nos movemos tanto en las horas valle como en las de mayor demanda.

El crecimiento de la población, como ya lo dije, económicamente activa, la femenina, pues hace que también nosotras con la presencia, ya sea informal o formal, estemos todo el día en la calle, o sea, eso es una verdad. Si bien tenemos como horarios en las zonas valle, de acuerdo a la capacidad económica de las mujeres, ya sea trabajo formal o informal, en la mayoría estamos en horas valle.

Otro dato a destacar es el de las mujeres conductoras, ya lo comentamos acá. La Secretaría de Movilidad tiene un registro de 285 mil licencias de manejo activas de mujeres, esto quiere decir que sólo el 6 por ciento de la población manejamos y/o conducimos un automóvil. Contrario a lo que se pudiera pensar, es importante que en los registros que nosotras tenemos sigue siendo una cifra que llama la atención por lo baja que puede ser en comparación con los hombres y la cantidad de mujeres que habemos en la Ciudad de México.

Otro dato importante que nos arrojan las licencias, es muy importante que las Tipo E, que implican patrullas, ambulancias, camiones, y las Tipo B que son de transporte individual como taxis, hoy son las que han tenido un incremento. Eso implica que también habemos más mujeres conductoras ejerciendo otro tipo de actividades económicas, y eso también es importante destacarlo.

En cuanto al contexto periurbano, ya hablamos un poco de lo que pasa en la urbe, pero también es importante que dentro de la ciudad hay zonas que no necesariamente tienen este carácter urbano y que tienen que ver con la infraestructura y entonces eso implica que las mujeres realicemos mucho más viajes a pie y que incluso, y un poco ya lo comentó la diputada incluso en su trayecto, que en el último tramo ocupemos transporte de taxi, ya sea de sitio, libre o de aplicación, y que esto lo hacemos con una sensación de estar más seguras en nuestro último trayecto que no conocemos y/o bien por las propias necesidades de cuidado.

Si yo voy con alguien que necesita un cuidado especial, pues estoy dispuesta a pagar un taxi, también lo refirió la diputada Yolanda, hay personas que, sobre todo las personas mayores, que tienen a su taxi de confianza que las va a recoger y que las va a traer por esta sensación de querernos sentir seguras en las calles.

Esto es importante para poder dimensionar no solamente la movilidad desde lo práctico, lo teórico, sino de lo que la percepción de las propias mujeres nos está diciendo en cómo viajamos y cómo nos movemos en las calles.

De acuerdo al Programa Estratégico de Género de Movilidad, del 19 al 24, es importante que digamos que éste se está actualizando y que hacía octubre nosotros tendríamos que estar como Secretaría de Movilidad actualizando distintos programas como otras Secretarías. Nosotros ahí estamos, justo un poco lo que decía al inicio, revisando el cómo nos sentimos y cómo hacemos que seamos y sintamos y estemos más seguras en los propios viajes de cuidado y en nuestros traslados, que estos sean más cómodos, que sean más rápidos y que esto no implique un mayor costo.

La movilidad de cuidado no es pendular, quiere decir que, un poco lo que dijimos, va parpadeando, o sea, no es como que vas de un lugar a otro sino que haces paradas constantes.

En materia de movilidad desde 2018 se emprendieron las primeras acciones y estudios en materia de movilidad con perspectiva de género, se integraron ya ahí al servicio del Sistema Integrado, hoy Red de Movilidad Integrada, hay asientos exclusivos para mujeres, hay transporte exclusivo para mujeres, hay instalación de

botones de pánico, hay cámaras de vigilancia. Los servicios de transporte hoy también son operados por mujeres, nos gustaría que fueran más, diputado Romo, pero también ya hay, el mejoramiento de banquetas e iluminación, los módulos de atención a mujeres, niñas y niños, hay campañas de comunicación.

Desde entonces el diseño de las estaciones y de las unidades, la capacitación del personal, las personas choferes, el alumbrado, los senderos seguros vinculados a las cámaras de vigilancia, los altavoces, los botones de auxilio conectados al C5 y al C2 en el Metro, las normas técnicas que deben de cumplir estas unidades y las propias calles, ya están establecidas en las normas y en las leyes. Lo que tenemos que hacer es cuidar que esta Ley de Movilidad vincule y armonice y tome en consideración todos estos avances para que vayan en sintonía.

El Gobierno de la Ciudad, como ya lo comenté, cuenta con una Secretaría de Mujeres, hay una experiencia ya positiva, aprobada e incluso replicada en diferentes contextos de otras entidades.

Por lo que desde nuestra perspectiva debemos seguir trabajando para perfeccionar estas estrategias, erradicar las desigualdades y sobre todo la violencia, ampliando la mirada, no nada más, y yo ahí sí difiero un poco, entiendo que hay acciones afirmativas como en el paso peatonal, pero me parece que es mucho más importante que garanticemos el respeto en las propias calles, en nuestro transitar, y esto tiene que ver con una visión más amplia.

Un poco, yo abro el debate, las mujeres hoy ya aquí usamos pantalones, casi todas, ahora lo veo, todas venimos de pantalones, entonces un ícono nos puede representar pero también entendemos que queda mucho por hacer en otros ámbitos, entonces creo que es importante que desde la movilidad activa, que en cuanto al transporte público, que en cuanto viajemos en bici, nos sintamos seguras.

Un dato importante de bicis. La bicicleta sería el transporte ideal para mujeres siempre y cuando hubiera infraestructura. Entonces tendríamos que estar apostando porque haya más infraestructura para que podamos viajar más seguras en la bici.

Sólo el 22 por ciento de los viajes en la Ciudad de México hechos en bicicleta los hacen mujeres y es bien importante que en el caso de las biciescuelas que hacemos en la Secretaría de Movilidad la mayoría de las mujeres que están aprendiendo a andar en bici son de mujeres de edad adulta, es decir que desde pequeñas no pudieron desarrollar esta habilidad por distintas razones, y básicamente tiene que ver con un tema de inclusión ahí también.

Adicionalmente a los patrones de movilidad de las mujeres que habitan en la periferia, realizamos viajes más largos que tienen que ver con esta combinación de transportes y entonces de pronto, por eso es muy relevante que haya biciestacionamientos, porque entonces quizá en mi tramo corto puedo hacerlo en bici, más segura, haciendo microcircuitos de movilidad, lo que llamamos el último tramo de milla, y podamos incorporarnos como en estos islotes que yo digo de seguridad o islas de seguridad, que son las estaciones de la red de movilidad integrada hoy.

Obviamente quedan muchas cosas por hacer.

Es importante lo que comentó ya aquí el diputado Alejandro Carbajal para dimensionar 19.6 millones de viajes que transcurren diariamente en la Ciudad de México, 7 millones corresponden a personas usuarias de la red de movilidad integrada, por lo que nuestra prioridad es que estos se den en condiciones de seguridad, accesibilidad, inclusión e igualdad, obviamente impulsando la convivencia vial, con el objetivo de promover las dinámicas sociales positivas en todas las vías de la vía pública.

Además de brindar un transporte, como lo hemos hecho ya, y somos ejemplo a nivel nacional, del transporte más barato del país, con el apoyo anual de los subsidios en el sistema de transporte emanado del propio Gobierno de la Ciudad de México.

Sin duda esto requiere reforzar implementaciones y acciones políticas y estrategias que visibilicen, prevengan y sancionen la violencia de género y reduzcan la inseguridad.

En ese tenor, sepan que ya contamos con guías de atención, con guías de actuación y con acciones de sensibilización dirigidas al personal de nuestras propias unidades.

Por supuesto que siempre todo es perfectible y queda mucho por hacer, sin embargo queremos que esta ley no nada más de movilidad, sino en la propia armonización, vayamos de la mano con lo que ya se establece en la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y que ahí están claros los principios, los criterios y de la política a seguir.

En este sentido, sepan que nosotras como mujeres representamos el 52.2 por ciento de la población ¿y qué es lo que tendríamos que hacer para seguir garantizando que esto pase?, es incorporar la voz de nosotras las mujeres en todas las etapas, en la planeación de la política pública, en la discusión en estos foros, en que nosotros podamos analizar y ejecutar y evaluar estas mismas políticas de mujeres para las mujeres, es la clave para que esto se dé.

Desde SEMOVI buscamos que estas estaciones, como ya lo comenté, de transporte público, sean islas para nuestra seguridad, que atiendan los protocolos.

Para concluir, el compromiso del Gobierno de la Ciudad a través de la SEMOVI apuesta por y seguirá garantizando el derecho a la ciudad para todas y para todos nosotros.

Muchísimas gracias.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias a la maestra Alejandra Álvarez, que da esta visión estadística y de políticas públicas que se están llevando a cabo en favor de la movilidad de las mujeres de la Capital del país.

Ahora vamos a dar el uso de la palabra al licenciado Antonio Vázquez, que él es enlace de gobierno concretamente de la Consejería Jurídica con el Poder Legislativo Local, quien va a poder estar exponiendo acerca de la electromovilidad en una iniciativa que hace pocos días dio a conocer la Jefa de Gobierno y envió al Legislativo Local y cómo es la electromovilidad importante para la perspectiva de género y garantizar este derecho a este sector de la población. Adelante, por favor.

EL C. LIC. ANTONIO VÁZQUEZ.- Muchas gracias.

Con el permiso de la mesa me voy a poner de pie para que me puedan ver todos. Me voy a quedar aquí.

Diputada, diputado, licenciada Alejandra, diputado, alcaldesa mucho gusto, diputado Miguel Ángel Macedo gracias por la invitación a la Consejería Jurídica.

La Consejera Jurídica, la doctora Eréndira Cruzvillegas, no pudo asistir hoy, me envió en su representación, le envía un saludo afectuoso a toda la mesa.

Paso brevemente a esta exposición, serán unos cuantos minutos, saben que yo soy muy breve.

Quisiera partir comentando que podríamos tomar como punto de partida una pregunta: ¿Qué es público, qué es privado?

Creo que todos entendemos eso, lo que es público concierne a la colectividad y lo que es privado concierne a los que están involucrados y en eso no nos metemos.

Pero a veces pensamos que sólo lo que está en una ley es público o que sólo lo que está señalado en un acto de gobierno o del Poder Legislativo, por ejemplo, es público, y hay un montón de cosas que son públicas en las que la ciudadanía no se involucra nada, absolutamente nada.

Ahora con estos foros nos estamos involucrando en una cuestión que es eminentemente pública, que es la ley en su producción, en su diseño, en el corte y confección de la ley, y eso es fundamental para tener una ley que sea legítima, porque entonces todos nos pusimos de acuerdo y estamos de acuerdo con que esa va a ser la ley para todos, no como anteriormente cuando no había consultas ni foros, y tampoco estoy hablando de hace muchos años, hace 20 años no existían este tipo de consultas, hace 40 años ni pensarlo, hace 60 sería de locos imaginar que a la ciudadanía se le consultara para expedir una norma.

Además de que esta norma va a ser legítima y entonces la gente como participó en su creación va a tener una mejor disposición para respetarla, además va a cumplir su finalidad de forma más efectiva.

¿Cuál es la finalidad de la ley? Satisfacer las necesidades colectivas.

Pero regreso a la pregunta que hacía al principio. Muchas cosas que son en nuestro pensamiento colectivo privadas, en realidad también son públicas.

Ahora comienzo hablando de un tema que ahorita no es tan público porque todavía no se expide, todavía no se reforma la ley, y es sobre la micromovilidad. Ahorita vamos a redondear la idea.

La micromovilidad, todos podemos tener una idea y todos los hemos visto, son estos pequeños scooters o motos eléctricas que ahora son muchísimas las ofertas que tenemos para adquirir una en la Ciudad de México, hay una gran oferta y también una gran demanda de estos productos, y es cada vez más el espacio que ocupan de nuestra ciudad porque satisfacen una necesidad que es la movilidad y estudiantes o muchísimas mujeres para hacer viajes de cuidado, pero también personas que se dedican al comercio adquieren estos vehículos.

Son baratos, son no contaminantes, son rápidos, tienen un mantenimiento de bajo costo, y los utilizan para viajes tanto cortos como largos y a veces va una, dos, tres, cuatro personas y a veces con cajas o con bultos o con animales.

Para ese tipo de vehículos hoy todavía no hay una norma que los regule, ni el Reglamento de Tránsito los regula ni la Ley de Movilidad los regula, ni a nivel federal ni a nivel local ni en los Estados, en los municipios, ni en los Estados en sus municipios tampoco hay una regulación.

Pero a ver, yo hago una pregunta: ¿El hecho de que no esté consignado en la ley hace que no sea público? Yo creo que sigue siendo público, tan público porque usa el espacio público, la vialidad, tan público porque ya ha habido accidentes, algunos de ellos lamentablemente fatales, tan público porque podemos encontrarnoslos en todas las esquinas, tan público porque son utilizados ahora para repartir productos, tan público porque interactuamos con ellos y nos pueden afectar.

Entonces vamos a llevarlo a la ley, pero eso no quiere decir que ahorita no sea público.

Entonces con esto cierro. Vayamos buscando esos otros espacios que son públicos pero que pensamos que en realidad no lo son, por ejemplo, los lugares afuera de los domicilios de las personas, afuera de la casa la gente piensa que ese espacio que está afuera es suyo o que tiene una preferencia para utilizarlo y estacionar su

vehículo o, con todo el respeto para las personas conductoras de vehículos de transporte colectivo, por ejemplo en el microbús.

A mí me toca tomar una ruta que va de Martín Carrera a la Merced y me toca clásico que vaya fumando, que vaya con la persona acostada ahí al lado, y entonces ni siquiera lo mencionamos, ni siquiera le decimos algo porque decimos “bueno, eso no nos compete, no nos corresponde”, pero todo lo que es público nos compete a nosotros, a usted, a usted, a usted.

Hay otros espacios que son públicos pero que no pensamos que son públicos y entonces no nos metemos y entonces no opinamos.

En esta armonización de la ley yo sugiero, vayamos identificando todos esos espacios, los lugares de estacionamiento afuera de las casas, los lugares de estacionamiento de las plazas comerciales, que ahí ya hay incluso iniciativas para que sean gratuitos, y así debería de ser, ya les pagamos mucho con lo que les compramos y además estacionamiento; y muchos otros espacios

Entonces concluyo diciendo, mencionando esta iniciativa que envió recientemente la Jefa de Gobierno. Presentó una iniciativa para reformar la Ley de Movilidad, son dos artículos, en realidad es un cambio menor en cuanto a la extensión de lo que toca, pero que es complejo y grande y muy importante, porque ahora estos vehículos que comentaba, los scooters y las bicicletas eléctricas van a entrar bajo una denominación de vehículo motorizado personal eléctrico. Es una propuesta de la Secretaría de Movilidad además, que se construyó con base en criterios técnicos.

¿Qué va a hacer un vehículo motorizado personal eléctrico? Pues cualquiera de estos dispositivos que viajen a más de 25 kilómetros por hora, importantísimo eso, porque antes de los 25 kilómetros por hora se considerarán, como ya lo considera el reglamento, vehículos no motorizados o incluso vehículos recreativos.

Segundo, que pesen más de 35 kilogramos entrarán en una categoría, si pesan menos de 35 kilogramos entrarán en otra categoría. Eso es importantísimo porque sabemos lo que implica el peso, quienes conducen camiones saben lo que implica el peso para frenar ese vehículo, no es lo mismo frenar un camión cargado de gente que vacío; y lo mismo, si alguien va caminando y de pronto viene un scooter o una

bici eléctrica, no es lo mismo que sean un patín del diablo pequeño, y pues nos caemos y nos levantamos, a que sea un vehículo más grande. Todos los hemos visto, hay incluso los que tienen para tres o cuatro personas y son totalmente eléctricos y también alcanzan velocidades de más de 25 kilómetros por hora.

En tercer lugar, que tenga un motor eléctrico, si no tiene un motor eléctrico y tuviera un motor de combustión, bueno, pues entra en la categoría de motocicleta; y si no tuviera ni motor eléctrico ni motor de combustión, pues nuevamente no entra en esta categoría y queda como un vehículo no motorizado.

¿Qué reglas se propondrán que respeten esos vehículos? Eso ya vendrá en la parte reglamentaria, pero por lo pronto en tanto la ley los contemple como un vehículo motorizado que se desplaza a más de 25 kilómetros, que tiene un peso hasta 35 o de más de 35 kilogramos y que va a circular por la ciudad, pues lo deja en aptitud de someterse a las reglas del Reglamento de Tránsito.

Ahora sí concluyo diciendo que esta discusión de los vehículos eléctricos debemos de cuidarla todas y todos porque va a ser una norma que se va a aplicar a todas y todos y al ser una nueva norma y al ser una norma que va a implicar que las personas usuarias respeten el reglamento, que tengan algún documento de identificación como licencia o tarjeta, eso ya se verá en la etapa reglamentaria, pues puede prestarse, la discusión puede enturbiarse. No es la primera vez que una discusión pública se enturbie.

Entonces sigamos informados, sigamos viendo las redes del Congreso, las páginas oficiales del gobierno también y preparémonos para esta discusión sobre la reforma a la Ley de Movilidad en materia de micromovilidad.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias por su mensaje.

También vamos a escuchar la visión local en palabras de la licenciada Gabriela Sarahí, que ella coordina la movilidad sustentable en esta alcaldía con el Programa Más en Bici. La escuchamos.

LA C. LIC. GABRIELA SARAHÍ.- Muchas gracias.

Yo me presenté, soy Gabriela, soy ciclista. Actualmente llevamos desde la alcaldía el proyecto de Más en Bici en esta nueva encomienda con la alcaldesa, el Programa de Más en Bici significa movilidad alternativa sustentable.

Considerando este tema de la armonización de la Ley de Movilidad, creo que uno de los paradigmas que no debería de perderse es que estamos frente a un derecho humano, que desde la perspectiva de las mujeres vivimos muy diferente la movilidad, nos trasladamos para distintas formas, tenemos diversas formas de movernos, diversos puntos a los que nos vamos a mover y no tenemos que perder de vista que es un derecho humano y que tenemos que promoverlo, protegerlo, respetarlo y garantizarlo a través de las distintas políticas que puedan establecerse.

Quiero compartir mi experiencia en particular. Yo comencé a moverme en bicicleta y siempre he aspirado a este tema de la movilidad sustentable por un tema de sustentabilidad, por un tema de ambiente y sobre todo por un tema de seguridad.

Hasta hace unos años mi forma de moverme era a través del Metro y quiero compartir que vivía mucha frustración, también llegaba a percibir violencia y no solamente desde la parte masculina, sino también desde la parte femenina, entonces opté por acortar mis lapsos y mis trayectos a través del uso de la bicicleta.

Hace poco por alguna circunstancia no pude utilizar la bicicleta y la forma en la que me tuve que mover fue transporte público y caminar. Quiero compartir que yo como mujer sentí muchísimo miedo a moverme caminando y en transporte público porque la forma en la que yo he encontrado más seguridad es a través del uso de la bicicleta.

Sabemos que todavía hay mucho trabajo por hacer en cuanto a generar más seguridad, fortalecer la cultura de la movilidad y también tiene que ver con el tema de la obra que exista para que podamos utilizar trayectos más seguros.

Recuerdo mucho en esa ocasión que yo venía caminando pero tenía como mucha perspectiva de que tal vez iba a pasar algún coche, me iba a levantar o en el transporte público, que no me sentía segura al utilizar el mismo tipo de ropa en transporte público.

Entonces yo aspiro y lo que he observado es que en Azcapotzalco muchas mujeres se mueven a través del uso de la bicicleta, exista o no exista infraestructura, esté o no esté en buen estado, las mujeres se mueven a través de la bicicleta.

Ahora también hemos observado que muchas maternidades se ejercen a través de las motos eléctricas, y un claro ejemplo es la Avenida Azcapotzalco, vemos que muchas mujeres van a la escuela por sus hijos en estas motos eléctricas y de repente ya traen a dos infancias también en este tipo de vehículos motorizados.

En ese sentido la Ley de Movilidad tendrá que integrar estas otras formas de movilidad de las personas, cómo la adoptan, qué tan seguros se sienten en ellos, porque de alguna forma también es una manera de reducir los trayectos que nosotras tenemos. También observamos que muchas mujeres han optado por utilizar el scooter.

Entonces esta Ley de Movilidad tendría que también enfocarse en el sentido de cuáles son los vehículos que están utilizando, por qué están utilizando esa forma de moverse. Un porcentaje muy bajo de la población solamente se mueve en auto, como compartían, la mayor lo hace en el transporte público, y muchos no tenemos acceso a que no siempre en las esquinas de nuestras casas pasa el transporte público y como los trayectos que hacemos son muy cortos, optamos por estas otras formas de movilidad.

Hay una labor muy importante en la que yo considero que en el caso de la bicicleta tendríamos que darle ese sentido de que para qué usamos el transporte, para ejercer nuestro derecho a la salud, para ejercer el derecho a nuestra autonomía, es nuestro medio de transporte, es nuestro medio de trabajo, todo lo que esos medios de transporte alternativos funcionan para nosotros, para poder ir por nuestros hijos a la escuela, para trabajar, para estudiar, para irnos a la escuela, para sentirnos libres, para sentirnos autónomos, y en ese sentido es como deben de fortalecerse los medios de transporte alternativo, para qué tanto nos sirven y no solamente compartir de que nos sirven para desplazarnos de un punto a otro punto, sino que lo usamos para llevar a cabo más derechos de los que solamente es el derecho a la movilidad.

Desde la alcaldía Azcapotzalco estamos fortaleciendo esa cultura de la movilidad, a través del fortalecimiento de biciescuelas, tenemos la Biciescuela en tu barrio que busca acercar las actividades de biciescuela a todas las colonias, tenemos Biciescuela en tu barrio, Biciescuela itinerante en la que también llegamos a los deportivos y la Biciescuela dominical. Se han impulsado también talleres de maternidades en bici, qué pasa con las mujeres que ya están hartas de moverse en coche y que también optan por esta forma de moverse con las infancias; vamos capacitando a través de fortalecer la cultural, la seguridad vial es algo que no tenemos que perder en el enfoque y siempre humanizar las formas de transporte que tenemos a través de las formas alternativas de movilidad.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias. Para cerrar esta ronda de intervenciones vamos a darle el uso de la palabra a nuestra alcaldesa, la licenciada Nancy Núñez, con este importante mensaje de cierre. Adelante, alcaldesa.

LA C. LIC. NANCY MARLENE NÚÑEZ RESÉNDIZ.- Un poco complementando, ya nos explicaba nuestra compañera Gabriela Lima lo que estamos haciendo en materia de movilidad alternativa, que para nosotros ha sido muy importante, ella está llevando este tema. También se encuentra presente en este foro nuestro Director General de Obras, Ibrahim Muñoz, que está por ahí, con él estamos trabajando esto que nos mencionaban, cómo no solo mujeres, sino cualquier persona ciclista puede optar por la bicicleta si no tiene una infraestructura adecuada.

En este sentido, junto con el área de obras y el área de sustentabilidad también se hace un análisis de la infraestructura que tenemos para poder dar mejores condiciones a ese tipo de transporte.

Se encuentra también aquí nuestra Directora General de Desarrollo Social, Carmen Salanueva, que con ella fortalecemos mucho estas actividades territoriales de las biciescuelas.

Como decían, muchas mujeres o en general las personas aprenden incluso a andar en bici ya a los 40, 50 años, nosotros tenemos en la biciescuela niños desde los 3 años, 2 años, porque son chiquitos, tenemos bicis chiquitas, hasta no hay límite de

edad para quien quiera aprender a andar en bicicleta. Estamos en los trámites necesarios para rescatar, ya lo mencionaban, los biciestacionamientos, aquí se cerró el biciestacionamiento que teníamos cercano al Metro Camarones y estamos en búsqueda de poder recuperarlo.

Me parece muy importante lo que han expuesto aquí nuestros diputados, los representantes de las instituciones, porque hoy que estamos en esta oportunidad de darle un cambio de mirada a la Ley de Movilidad, el tema de género es muy importante, porque al final no solo en los tiempos de trayecto, sino cómo nos movemos, para qué nos movemos las mujeres, tenemos que hacer un análisis, históricamente hemos tenido limitados varios accesos y el derecho a la movilidad no es una excepción. No es lo mismo viajar en el Metro a tu trabajo y solo con su mochila, que tener que viajar en el Metro con tu hijo, la pañalera, todos los aditamentos que de repente tenemos que llevar. Por ejemplo, aquí en Azcapotzalco hay rutas de transporte que son las vagonetas, casi tienes que subir con tu mini bolsita y apenas si cabes tú. Entonces, creo que se tiene que apostar por otro tipo de transporte. Yo amo los camiones, en donde al menos puedes ir más cómoda, porque tu espacio vital es importante y eso a veces no se mira.

En Azcapotzalco buscamos que la movilidad como derecho y como política pública sea diseñada bajo un enfoque mucho más plural, con un enfoque de derechos humanos, con una perspectiva de género, y que como decía nuestro diputado Víctor Hugo Romo, no sea solo desde un enfoque masculinizado.

Es decir, ello, que partimos de la experiencia que a lo mejor se ha diseñado desde la visión masculina, pero esa no es la realidad para todas las mujeres, las mujeres hacemos trayectos más complejos, fragmentados, en horarios variables y muchas veces acompañadas de menores, personas adultas mayores o personas con discapacidad, que buscan caminar más y utilizar el transporte público y se enfrentan más riesgos.

Según datos de la propia Secretaría de Movilidad y diversas encuestas, el 70 por ciento de las mujeres usuarias de transporte público se ha sentido víctima de acoso, el 70 por ciento, o sea 7 de cada 10 mujeres hemos sentido algún esquema de

acoso en el transporte público y este puede ser no solo el Metro, sino el colectivo que tomamos cercano a nuestras colonias.

Entonces, creo que esa mirada es necesario que en la ley se refleje cómo ir, si bien en ciertas estaciones del Metro ya tenemos estas estaciones de la Secretaría de las Mujeres, estos módulos, pero cómo vamos haciendo más profunda la política pública en el transporte público para las mujeres para que no podamos tener esta gran sensación de acoso, o realmente si hayamos sido víctimas de algún acoso, algún tocamiento o lo que muchas enfrentamos las mujeres.

También el simple hecho de salir de casa se convierte en una experiencia cargada de ansiedad, en donde tenemos que buscar estrategias de autoprotección y miedo, por eso los senderos seguros cobran mucha relevancia y creo que se tienen que seguir profundizando, poder aspirar a una ciudad más justa, inclusiva y segura.

Es muy importante reconocer que por primera vez se está recogiendo esta visión desde las mujeres para esta Ley de Movilidad, y eso me parece de reconocer y de que cuente con el apoyo institucional de las alcaldías, de las instancias para que esto suceda y entender que la movilidad parte también de distintas barreras que enfrentamos mujeres, niñas, personas con discapacidad. Porque también en un enfoque de derechos humanos cómo las personas con discapacidad transitan en el espacio público, las personas de la diversidad sexual, personas y grupos históricamente excluidos.

Por eso el reto que tenemos es traducirnos con una nueva legislación en acciones concretas en el territorio, en los barrios, en las esquinas que caminamos y en todos los espacios públicos por donde transitamos.

Desde la alcaldía Azcapotzalco hemos comenzado a trabajar en esta dirección, ya decía algunas acciones nuestra compañera Gabriela, estamos mapeando también las zonas de riesgo para mujeres, priorizando la mejora en los servicios públicos, la rehabilitación de espacios inseguros y el diseño de infraestructura urbana que responda a las necesidades de quienes más caminan: mujeres, niñas, personas adultas mayores.

También hemos empezado a escuchar con mayor atención a través de consultas, asambleas y recorridos, a las vecinas y vecinos que muestran cómo se ve la inseguridad desde sus ojos y desde su experiencia.

Aquí se encuentran también del área de gobierno, el compañero Rafael Barrera, porque el rescate del espacio público también es garantizar nuestro derecho a la movilidad. O sea, nosotros decíamos la gente es dueña de la puerta hacia adentro, pero ya ponerte un bote, ponerte una maceta, ponerte el refrigerador, ponerte la lavadora, ponerte las llantas, eso ya está violando nuestro derecho a la movilidad.

Por eso se han incrementado las jornadas también de recolección de ese tipo de enseres como pueden electrodomésticos, e invitar a la gente en que no podemos tener en ninguna banqueta este tipo de enseres, porque el respeto al espacio público también garantiza derechos importantes. Entonces, todas las semanas tenemos lo que le llamamos nuestras jornadas de tiliches para que se pueda entender y hemos también incrementado nuestras jornadas de chatarrización con la Subsecretaría de Tránsito para también apostar a disminuir del espacio público los autos abandonados, etcétera.

En Azcapotzalco, como lo mencionábamos, tenemos una configuración compleja y entonces tenemos que entender este derecho a la movilidad y con esta visión de género desde el peatón, las personas ciclistas, los conductores de automóvil, pero también tenemos en Azcapotzalco muchos conductores de transporte de carga y obviamente también de transporte de pasajeros. Pero cómo miramos también, aquí está también nuestro Director de Desarrollo Económico, con quien buscamos hacer un acercamiento con el sector empresarial para entender que es importante el desarrollo económico de nuestra demarcación de todas las empresas que tenemos asentadas, pero no afectando a la comunidad, y en ese sentido estamos invitando y apercibiendo a las empresas a que sus transportes de carga tienen que estar en lugares en donde no propicien la inseguridad, porque tenemos una queja muy recurrente de la población que dice yo ya no quiero el tráiler estacionado en mi calle, ¿por qué?, porque nos da puntos ciegos y la gente a lo mejor hasta tiene que gastar en tomar un colectivo en una distancia de 3, 4 cuadras, porque no se atreve a pasar,

avenida De las Granjas tenemos esa dificultad, Nueces tenemos esa dificultad, Acalotenco, o sea son avenidas que estamos haciendo también a través de la Dirección de Obras y de la Dirección de Sustentabilidad, para que incluso con la Secretaría de Movilidad podamos restringir las zonas donde se coloca el transporte de carga y en las zonas habitacionales no tener la colocación de transporte de carga, sino hacer un consenso con el sector empresarial para que esto pueda hacerse de forma coordinada y puedan garantizarse estos derechos.

También en el tema del transporte público siempre nos hemos abierto a dialogar con ellos, con ellas, para que también de manera coordinada se garantice el uso de este servicio pero sin afectar a la población, o sea sitios más regulados, sitios cumpliendo las formalidades, también el transporte de pasajeros es importante el diálogo con todos y con todas ellas.

Lo que también hemos estado buscando es un mayor balizamiento que permita la seguridad del peatón, los cruces seguros en las escuelas y diversas acciones que estamos haciendo para garantizar el derecho a la movilidad, pero que sí tenemos retos. Yo creo que en esta mirada, por ejemplo sí tenemos que restringir un poco al transporte de carga y no porque no tengan la actividad, sino un poco de mayor regulación, no sé si en horarios o en lugares establecidos, porque los procesos de inseguridad que nos genera, respetamos la actividad económica, pero sí nos hemos encontrado en que es una de las mayores quejas que tenemos en las colonias, que estén colocados en los lugares en donde no puedan violentar nuestro tránsito.

Entonces, estamos trabajando en eso, ojalá que recojan estas miradas desde ahora la experiencia que tenemos en la alcaldía Azcapotzalco y con el espíritu de seguir colaborando desde nuestra trinchera.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias por este mensaje, alcaldesa, donde da cuenta acerca de las acciones de gobierno que se han hecho desde esta demarcación territorial.

Ahora continuamos con las participaciones del público que nos hace favor de acompañar este día. Este bloque, es necesario mencionar que vamos a estarle

dando el uso de la palabra hasta 5 personas participantes, para que en una intervención de no más de 2 minutos pueda estar haciendo sus aportaciones, mismas que se estarán recopilando también en la versión estenográfica de este foro, que va a ser también soporte, como mencionaba la alcaldesa, todo lo que se ha estado mencionando en este espacio, se estará retomando en el proceso correspondiente de dictaminación.

Vamos a hacer una ronda, como les comento, de hasta 5 personas, para que nos puedan hacer favor de acercarse de este lado, para que podamos estar midiendo el tiempo, también para respetar el tiempo de todas y de todos vamos a darles esta participación brevemente.

Gracias.

LA C. .- Mi participación será de un minuto y va en dos temas. Primero, cuando me hizo favor Julio de enviarme la invitación me pareció interesantísimo ver que perspectiva de género, maravilloso; pero ahora voy a hablar del género de las mujeres adultas mayores. Para mí, una mujer de mi edad es anciana, adulto mayor es a partir de los 60 años, y ahora hemos visto que han proliferado reconociendo su edad especialmente las mujeres, bueno los hombres también, porque el Estado les da la ligereza de subirse al transporte público sin pago. Pero entonces tenemos que hacer una aclaración, habemos adultos mayores, yo tengo 83 años, tengo la virtud de gozar de todas mis capacidades de movilidad; pero la mayoría de ellas están fuera de combate y tienen que soportar subirse el transporte público concesionado especialmente que no tiene las cualidades ergonómicas y que para subirte un escalón no cualquiera hace esto, ¿verdad? Entonces, es muy importante esa parte para la renovación del transporte público que ya debe estar en puerta.

La segunda parte que quiero tratar es que debemos diferir exactamente que transporte público uno es el concesionado y otro es el propiedad del Estado, y en el transporte público concesionado tenemos que los que se formaron como empresa, que son generalmente los corredores, funcionan más o menos bien, tienen los espacios para que los adultos mayores se puedan sentar; pero si hablamos de las

rutas y los ramales ahí es donde está la tragedia, son verdaderamente abusivos, inseguros, traen unos conductores muy jovencitos, muchos de ellos drogados.

Yo me he especializado en el tema de transporte público concesionado justamente porque mi primer tema de trabajo como periodista investigadora hace 20 años fue justamente el atropellamiento vial, y de ahí va uno aumentándose y entendiendo que es todo un concepto completísimo, importantísimo. Esos transportes de ramales públicos concesionados que no se han acogido a su obligación legal de volverse empresa hay que sancionarlos y hay que hacer algo ya.

Muchas gracias.

EL C. .- Qué tal, buenos días a todos. Yo pertenezco a un comité de motociclistas organizados en la Ciudad de México. Pensaba yo, a lo mejor voy a ir, voy a escuchar lo que quiero escuchar, pero como no lo escuché se los voy a decir. Circulan aproximadamente 1 millón de motocicletas en la Ciudad de México, ¿ustedes tienen idea de cuántas de ellas son mujeres? 200 mil son mujeres y no las hemos visto en ninguna de las políticas públicas de movilidad, en ninguna.

Entonces yo me pregunto: ¿Qué es lo que va a ocurrir en esa Ley de Movilidad cuando se está hablando de una perspectiva de género y cuando normalmente en las políticas de movilidad, en los dibujos incluso no las vemos representadas, está el camión, si ven ahí el vehículo particular, ahí en ese vehículo o en ese sector están las motocicletas.

Entonces, si hay una cantidad enorme de mujeres que se mueven en motocicleta en la Ciudad de México, cuándo van a ser atendidas. Sé que el tema es difícil, sé que ustedes piensan que contaminan, pero contaminamos aproximadamente el 3 por ciento de lo que contamina un automóvil; nosotros no manchamos o no desgastamos el asfalto excepto en 1 por ciento de lo que el vehículo más pesado lo destruye. Entonces ese es uno de los temas que yo quería dejar en la mesa exclusivamente.

El otro, el que acabo de vivir ahorita, no me recibieron la motocicleta en ninguno de los tres estacionamientos que están aquí cerca, no hay forma de estacionar una motocicleta en un estacionamiento en Azcapotzalco, no las reciben.

Me parece que entonces no porque sea hombre, sino porque el tema es de género y si se mueven muchísimas compañeras no van a encontrar lugar dónde estacionarse. Entonces es importante que tomemos en cuenta esta circunstancia.

Por último, si el 25 por ciento de los automovilistas tomara la decisión de circular en motocicleta se caería el tráfico en la Ciudad de México.

Muchas gracias.

EL C. NICOLÁS SALAS.- Buenas tardes. Gracias.

Mi nombre es Nicolás Salas, yo soy transportista de la Ciudad de México, especialmente de los corredores de la ciudad y nos hemos dado cuenta que hay un problema que estamos teniendo cotidianamente y es en referencia, con todo respeto, a los ciclistas, porque si bien es cierto en las administraciones pasadas se propuso la convivencia entre ciclista y el transporte público, lamentablemente la infraestructura que tenemos para circular especialmente en contraflujos o vías donde el transporte público circular no son las dimensiones adecuadas para tener esa convivencia.

Llama la atención porque hemos tenido una serie de accidentes en donde se expone principalmente al ciclista, en seguida al conductor, que muchos de los compañeros operadores, que ahora ya hemos ido profesionalizando nuestro oficio, tenemos ese cuidado porque la ley establece claramente 1.50 de distancia para poder pasar cerca de una bicicleta, ya que existe la biciescuela y gracias a la Secretaría de Movilidad, sí se nos obliga a los operadores a ir.

Ahorita quiero aprovechar la ocasión -para no alargarme- en referencia a los ciclistas y felicito a la alcaldesa porque es ahorita la primera vez que escucho que incorpora este tipo de programas de educación vial desde el uso de la bicicleta con los infantes y especialmente ahorita con la cuestión del género a las mujeres, porque nosotros como transportistas ya de los corredores de la Ciudad de México estamos capacitando a los conductores, programa que sí aparece, programa que nos incluimos, como ahorita el programa Violeta por ahí ya apareció y nuevamente con la cuestión de los ciclistas.

Entonces yo sí quiero hacer esa referencia y felicitar a la alcaldesa, porque nosotros como operadores no sabe usted la problemática que vivimos día con día porque se nos acusa a veces de que somos cafres, pero le puedo decir una cosa: muchos de nuestros compañeros operadores son expertos y hemos librado muchas vidas.

En ese sentido de armonizar el ciclista, el transporte público y sobre todo la seguridad vial, es importante que las recomendaciones para todos los clubes tanto de ciclistas como de motociclistas le vamos a pedir de favor que podamos seguir trabajando juntos de la mano, y agradecer, diputado Macedo, a todos los diputados, al diputado Alejandro, que nos permitan también a los transportistas poder seguir participando con ustedes, saben que venimos siguiéndonos ya anteriormente y vamos a seguirlo haciendo, porque la idea es que sumemos para seguir construyendo esa famosa transformación que es importante para que en la ciudad podamos convivir todos.

Y repito, me gustó su exposición, sabe que vivimos nosotros al lado de los ciclistas y es un riesgo total. Entonces, por seguridad hay que seguir educando a los niños y promover ese sentido de educación vial, y el respeto, porque un camión pesa arriba de 14 toneladas de peso y no puede haber comparación con una bicicleta.

Yo sí quiero cerrar -me robo 10 segundos más, por favor-, es que la iniciativa que sacó la Jefa de Gobierno en relación a la micromovilidad es un tema de mucho riesgo, quiero que tomen en cuenta esto, porque si bien es cierto y hablando de género, muchas mamás no traen un niño, traen dos niños o a veces hasta más y eso ya en un problema legal nos expone a los conductores, operadores a un problema que no tiene salida porque ya vienen problemas más serios. Por lo que sería importante que la alcaldía, es decir, todas las alcaldías hicieran un programa donde se le informe a todos los que están usando esos vehículos esa señalética que decía por allá el diputado Romo hace rato, donde por lo menos se le ponga un señalamiento que no pueden circular en vías primarias, porque pega a los niños, a la mamá y eso nos va a meter en mayores problemas, porque al rato el problema va a ser social por las lesiones. Disculpame, es que ya andamos trabajando en esto.

Gracias a todos.

EL C. ANTONIO RIVERA.- Qué tal, buenos días a todos. Estoy aquí por Gaby que nos invitó, soy ciclista activista, Antonio Rivera.

Quiero partir de la base de que las ciudades han sido diseñadas para que circulen los autos, y esa no es la base de una ciudad donde podamos convivir ciclistas, motociclistas, peatones y sobre todo automovilistas.

Lo que se ha visto en muchas ciudades del mundo es que se le está quitando espacio al auto para que haya senderos seguros para caminar, para que la gente pueda convivir, para que puedan circular los ciclistas y los automovilistas obviamente guardando el respeto a las reglas.

Lo que les quiero comentar es que he tenido la oportunidad de participar en varios foros y apoyar en algunas iniciativas en otros Estados, donde estamos implementando programas a través de la bicicleta, donde pueden las mamás llevar a sus hijos en forma segura, pero que también entiendan los transportistas, los automovilistas y los motociclistas, que los ciclistas también tenemos derecho a circular en un carril completo y podemos ir a 20, 25 kilómetros por hora que es la velocidad promedio con la que se circula en la ciudad y que no debe de haber ningún riesgo.

Entiendo que los transportistas del servicio público de autobuses tengan la prisa o a veces van a exceso de velocidad y que vean a los ciclistas como un obstáculo, que lo vean como algo que les estorba y que realmente de ahí tendríamos que partir porque todos tenemos derecho a la movilidad.

La Ciudad de México es la tercera o cuarta ciudad más contaminada del mundo, la única forma en que podemos reducir la contaminación es eliminando o bajando el uso del automóvil y del transporte público, el 70 por ciento de la contaminación en la Ciudad de México la generan los automotores. Y discúlpeme el amigo motociclista, yo lo respeto mucho, yo algún tiempo anduve en motocicleta, las motocicletas de la Ciudad de México no cumplen con ninguna norma de regulación ambiental, contaminan más que un automóvil porque no tienen ningún sistema de convertir catalítico y son motores de hace muchos años, que una motocicleta puede

contaminar más que un automóvil con todas las normas, y de esas sí que no pasan ninguna verificación y muchas de ellas son motocicletas de dos tiempos.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- Gracias. Escuchamos ya las voces de los vecinos. No es debate, vamos a escucharnos todos con respeto y vamos a terminar la ronda, por favor. Recordando la participación que es escuchar los planteamientos de todas y de todos hasta por 2 minutos, por favor.

LA C. .- Hola, muy buenos días. Yo también vivo aquí en la alcaldía, vino en avenida Ceylán, y ahí se estacionan muchos tráileres y está CEMEX y vienen muchos que son foráneos obviamente y hacen pipí, es un espacio donde al pasear yo a mi perro me encuentro muchas botellas.

Entonces, yo lo que procuro es sensibilizar a los conductores, a los operadores de los tráileres para que no nos hagan eso. Es comprensible que luego en el viaje lo tengan que hacer y es una manera de resolver, pero siempre los invito a que vayan cambiando por lo menos de arbolito, pues sí, ¿no? Pero yo creo que ahí en ese sentido es muy bueno ese trabajo con las empresas, tenerles espacios a los operadores para que puedan entrar, que se les ponga botes para que también la basura ahí la puedan poner, porque no se les da ese servicio a los operadores. Eso es por ese lado.

Por el otro, es el uso de la vía pública por parte de los vendedores, de la Dirección de Gobierno, yo sí sería de la sugerencia un poco que se les condicione al darles el permiso de venta en el espacio público para que limpien, porque a mí me ha tocado trabajar en la Dirección de Gobierno de aquí de Azcapotzalco, y llegan muy monos pidiendo su espacio y sí se les otorga, pero a la hora que están ahí se confían que el martes es el día de limpia y nada más el martes limpian, entonces es de pronto decir tú recibes, tú vendedor de tamales recibes aquí dinero de parte de toda gente, tú tienes no nada más que lavar, limpiar tu espacio, sino extenderte.

Entonces, sí invitar a la gente, es una educación cívica sí que se hagan cargo, que no nada más lleguen y le pidan al gobierno dame, dame y abro el pico, sino es tú qué vas a dar, tu vendedor para lo que recibes, porque tiene que ser una estira.

Por otro lado, yo estuve casi dos meses y medio sin auto y anduve en bicicleta y me encantó ver que si hay espacios para que andemos en bicicleta, yo que hay cosas que se puedan mejorar, pero sí hay y yo creo que también está muy bien esos talleres que dan, se les dan a las personas mayores, que me tocó que mucha gente no sabe andar en bicicleta y es una forma de hacer ejercicio y de fomentar.

Por otro lado, tenemos una calle que corre desde avenida Jardín hasta avenida Ceylán que está tremendamente horrible, ya llegando a avenida Ceylán se ha caído gente en los hoyos. Pero bueno, recordar que ahí está.

Otra cosa más es, pues nada más, creo que en general son esas cosas.

Les agradezco.

EL C. MODERADOR.- Vamos a cerrar ya la ronda de participaciones con estos vecinos y ya para darle el uso de la palabra y concluir con este conversatorio. Por favor.

EL C. .- Buenos días. Hay varios temas en este foro, que son bastantes, pero para no quitar mucho tiempo, desgraciadamente yo manejo un taxi, tuve un accidente el lunes pasado donde un motociclista se estrella contra de mí, me bajo para darle el auxilio y se me da a la fuga, afortunadamente no pasó otra cosa, pero ahí se ve que en realidad no hay cultura misma de ellos o no hay ley para ellos.

Ya lo decía el licenciado hace rato, ¿es público o no es público? Claro que es público, que no se ha dado o no ha aceptado ahorita en la Cámara de Diputados y en la Cámara de Senadores la nueva ley para los triciclos, los eléctricos, es un peligro también para nosotros, a todo objeto en un auto rebasan por donde a ellos se les antoja, se meten como ellos quieren, no sé hasta qué cilindraje pueden andar en vías primarias, son automotores también y deben ir en su ene, no, los señores agarran y se molestan y ¿qué es lo que hacen ahora? Le sacan la pistola a uno o le arrancan el espejo a uno. Entonces, ¿para cuándo va a haber la autoridad que los reactiva también ahí?

Por otra parte, entrando a las palabras de la alcaldesa, que son acosadas las mujeres, pues nosotros también somos acosados, por qué saben qué, no estamos en servicio como ellas quieren que vámonos rápido, se me hace tarde y quiero llegar y si no le dicen que le está uno haciendo de cosas.

Creo yo que tanto ellas tienen derecho como nosotros también tenemos derecho como hombres y creo yo que, no generalizo, eh, no quiero decir que todas las mujeres ni todos los hombres, habemos buenos y habemos malos, pero sí yo quisiera que por medio de la alcaldía pusieran atención.

Otra cosa, con respecto a la movilidad, alcaldesa, hay muchos baches, en el Rosario hay muchos baches todavía, topes que no han sido reparados bien. Entonces, para que traiga uno una unidad bien en suspensiones, tenemos también derecho a pedir que haya buenos pisos.

Eso es todo. Gracias.

EL C.

- Muy buenas tardes a todas a todos.

Nada más quisiera hacer algunas precisiones y algunas observaciones. El problema de la movilidad y de la Ciudad de México es que hace enfocada al tema del neoliberalismo, o sea, la ciudad neoliberal ve el transporte público, el espacio público, el desarrollo urbano como una mercancía, ese sería el problema de la movilidad aquí en la ciudad, que históricamente se ha adelgazado el Estado, hoy ya la Presidenta Claudia Sheinbaum cuando fue Jefa de Gobierno se invirtió bastante en los transportes eléctricos, por ejemplo, recuperó el tema de los transportes eléctricos como el Trolebús, invirtió también en el tren que va hacia el sur, pero el problema es que justamente se tiene que ver, tener una visión para poder involucrar un problema de política pública para el desarrollo del transporte público, pero que no sea visto como una mercancía, sino como un derecho humano que debe estar plasmado en la Constitución.

También es importante decir que creo que se ha dejado a un lado el tema de la visión metropolitana, no nada más la Ciudad de México debe de tener su ley, sino debe estar vinculada con toda la población flotante que todos los días visita la Ciudad de México, del Estado de México y de otras demarcaciones.

Entonces, eso es fundamental, no nada más dejarlo a los límites territoriales en nuestra demarcación o de la Ciudad de México, sino también involucrarlo en esa escala y debe estar alineada también hacia la Ley de Medio Ambiente.

O sea, el C2 equivalente a todas las que tiene emisiones de gases de efecto invernadero o de C2 que se generan por los combustibles fósiles de las convulsiones de los rodamientos vehiculares tiene que ser visualizado justamente a nuevos modelos de transporte.

Entonces, sí debemos de involucrar ese tipo de mecanismos.

Sería todo, nada más como información.

EL C. - Muy buenas tardes.

Sin duda, aquí se ha expuesto el problema de la movilidad, es un problema multifactorial, sin duda, hay sujetos y hay objetos, sin duda los más afectados somos nosotros, los sujetos. Este es un problema que traemos desde hace muchísimos años, ya lo señalaba aquí el arquitecto, un problema de desarrollo urbano, un problema que día a día se nos va a complicar.

Todo mundo hemos hablado desde hace muchos años sobre la política metropolitana y en específico sobre la movilidad, pero no hay planteamientos específicos sobre movilidad en política metropolitana.

Efectivamente, en Azcapotzalco tenemos el vínculo en 2 municipios bastante desarrollados, bastante crecidos en su población, Naucalpan y Tlalnepantla, pero paralelamente a esos 2 municipios circulan cerca de población de 15 municipios adicionales.

Entonces, Azcapotzalco se convierte en un problema severo y que requiere un planteamiento de política metropolitana en donde inclusive en esta ley respectiva de género debe de señalarse porque, repito, el discurso sobre política metropolitana ha sido complejo y nada preciso, ahora que se presenta la oportunidad para los legisladores que se plantee con precisión en la ley las responsabilidades de las alcaldías, en el caso de la Ciudad de México y de los municipios en el caso del Estado de México.

Otro elemento fundamental y con esto concluyo, sin duda es la infraestructura, en Azcapotzalco el 80 por ciento de las banquetas están diseñadas para los automóviles y no para los peatones y una gran cantidad de accidentes, de accidentes por parte de las mujeres ha sido por el problema de las banquetas y por los baches que se presentan en las banquetas y esta es una situación que hay que corregir, pero para poder corregir este problema se requieren recursos y estos recursos, sin duda, se van a tener que dar por otra temática y no por un planteamiento de movilidad y que la ley debe de establecer con precisión cómo vamos a corregir este problema de infraestructura, de movilidad que afecta sin duda a toda la población, pero en específico a las mujeres.

Esto es cuánto.

EL C. MODERADOR.- Vamos a concluir la ronda de intervención con la participación de la vecina.

LA C. - Hola, buenas tardes.

Gracias por el espacio, me parece muy valioso que estemos hoy aquí hablando sobre movilidad y sobre todo con perspectiva de género, pero me parece necesario señalar que no es suficiente con que se hable en los foros sobre la forma en la que se percibe la movilidad para las mujeres, me parece sumamente necesario que de forma estructural se tome el tema para modificarlo desde la forma en la que se desarrollan políticas de movilidad, no solamente como un análisis, sino la inclusión desde el gabinete, yo aplaudo bastante que el gabinete de la alcaldía esté conformado por personas que se preocupan por la movilidad sustentable y además de con respectiva de género y me gustaría invitar a las personas presentes, me parece bastante curioso que es un foro de movilidad con respectiva de género y el 90 por ciento de asistentes son hombres.

Entonces, me gustaría invitarlos a ustedes como jefes de ruta, como empresarios o activistas a que escuchen las voces de las mujeres en sus equipos, de las mujeres en sus familias, de las mujeres cercanas a ustedes, porque después de todo son sus usuarias, son sus clientas, son personas cercanas a ustedes que también tienen una voz que merece ser escuchada y que tiene una importancia muy relevante en

la toma de decisiones, desde gabinete, desde las cámaras hasta las asociaciones o rutas.

Es todo. Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Agradecemos las participaciones de las personas asistentes. No omitiendo señalar que existe una página de estos foros que se le ha dado a conocer en sus registros, donde pueden permanentemente dar a conocer sus planteamientos.

Sin más vamos a escuchar a la alcaldesa, por favor, con este mensaje a estas participaciones.

LA C. LIC. NANCY MARLENE NÚÑEZ RESÉNDIZ.- También si los compañeros diputados, diputadas, ahorita tienen que decir algo.

Me parece muy importante este tema, conocemos también muchos grupos de motociclistas y tratamos de establecer un puente con ello, incluso aquí hicimos una acción, yo creo que es importante, muchas veces, yo no manejo carro, o sea, viajo en el transporte público, la verdad es que me estresaría mucho manejar, no lo hago, pero cuando vas a manejar alguien te enseña, un curso, tu familiar o alguien, pero como que la motocicleta aprendes de forma más empírica, o sea, muchos yo he visto van agarrando.

Aquí lo que hemos buscado, hicimos una acción hace 2 meses para repartidores en motocicleta, en donde cuando tomaban el curso de una plataforma de esta, no voy a hacer el comercial, con una de las plataformas que reconocemos su compromiso de hacerlo, se regalaron los cascos después de tomar el curso, porque nosotros sacamos incluso la estadística de accidentes y en Azcapotzalco teníamos un número alto de accidentes en motocicleta, incluso estamos nosotros mapeando y ojalá lo podamos hacer con ustedes, porque hay puntos donde incluso a mitad del año llevamos en la misma calle, en el mismo cruce 6, 7 incidentes y 2 han terminado en una defunción.

Entonces, es qué está pasando con ese cruce, cómo lo trabajamos con la Secretaría de Movilidad, yo creo que se tienen que incentivar muchos estos cursos, porque

nosotros veíamos, cómo dicen: “a ver, qué tienes que ver si alguien abre la puerta, si alguien no abre la puerta, los conductores que luego van”, o sea, todas estas previsiones que se tienen que tener tanto de motocicletas y también en el tema de la biciescuela, no nada más es andar en bicicleta, ya cuando vas a salir a otras vías, pues tienes que tomar las previsiones necesarias.

Entonces, creo que esto sí desde el Estado, desde las diversas dependencias pues profundizar estos esquemas de cómo enseñarle a la gente evitar principalmente accidentes tanto el motociclista como para otras personas, porque luego puede ser que por querer esquivar un auto o algo se termine también en una tragedia.

Estacionamientos para motociclistas, vamos a ver, pues sí tenemos que revisar que tengamos espacios y también hacer la sensibilización, nosotros sí nos hemos topado también mucho, o sea, las motos estacionadas en banquetas, en todas las colonias y eso estamos lidiando y haciendo, es que no hay dónde irse.

Entonces, sí, esto nos lleva, justo al análisis porque te reclama el peatón y nosotros recordemos que la pirámide de priorización primero tenemos al peatón y después vamos, va la pirámide hacia abajo.

Entonces, sí tenemos que verificar porque incluso aquí en Avenida Azcapotzalco, que es nuestra avenida principal, que es nuestro corazón de la alcaldía, hay tiendas en donde los trabajadores empiezan a estacionar sus motocicletas en la banqueta. Esto lo estamos trabajando con la Subsecretaría de Tránsito, pero también verificar, aquí están nuestros compañeros del área de gobierno, del área de desarrollo económico para checar en estos estacionamientos que podamos invitarlos, así obviamente recibir estos espacios y que a la mejor desde la legislación se diga que un estacionamiento no puede prohibir el estacionamiento de motocicletas.

También comentar sobre, el tema de infraestructura obviamente es vital, estamos trabajando junto con la Jefa de Gobierno, no ha sido fácil, el programa de Bachetón, o sea, tenemos un rezago impresionante porque además, al igual que las podas, aunque hagas el servicio destapas un bache y mañana tienes otro, porque a veces es un tema hasta de las condiciones de las calles, pero ahorita el mayor, les quiero decir que en Azcapotzalco en materia de obra pública en donde se invirtió más fue

en bacheo, o sea, y durante todo el año estamos haciendo la acción, o sea, tenemos no solo el bacheo por administración, sino también se consideró un presupuesto para tratar de ir minimizando esta problemática.

A veces de una colonia a la mejor tenías 2 o 3 SUACS, pero ahora nosotros hacemos el diagnóstico y no solo atendemos 3, sino salen 100, pues son 100 baches en una colonia, esto es más lento, pero es más seguro porque no es lo mismo ir a atender 3 SUACS a atender 50 o 100 que nos encontramos en una colonia y hay calles en las que se tienen que analizar, el rodamiento de transporte pesado en algunas de nuestras avenidas es lo que nos ha complicado y este es el caso de varias de las avenidas de nuestra zona industrial, en donde aunque se haga bacheo, pavimentación, pues a la vuelta de la esquina está igual.

Es uno de los casos muy emblemáticos, es lo que está al costado del Deportivo Ceylán, que saben que nadie se mete sobre esa calle. Ahí se está realizando una mecánica de suelo, porque además ahí vamos a construir nuestra UTOPIA, porque aunque le echas y yo creo que aquí Alejandro, que ya tuvo la experiencia de gobernar también esta alcaldía, aunque pavimentos te dura, porque el tipo de suelo y una falla geológica que nos corre por la zona, pues es lo que nos lleva a que esta sí, incluso vemos esa falla sobre Avenida Ceylán, Avenida Ceylán fue recuperada en el periodo de nuestra ahora Presidenta Claudia Sheinbaum y se le metió concreto hidráulico y si ahora corremos por Avenida Ceylán, o sea, no es que la obra haya estado mal hecha ni nada, es el tipo de suelo que tenemos sobre esa avenida y el rodamiento del transporte de carga.

Entonces, si vemos, o sea, con todo y concreto hidráulico, o sea, ya tenemos fracturas en el pavimento y eso no queremos nosotros en esta calle que está al costado del Deportivo Ceylán, pues nada más invertir recursos por invertir, porque miren, lo de menos sería de: “ay, otra vez ahí échale pavimento”, pero al final cada peso del recurso público tiene que ser eficientado porque viene de sus impuestos.

Entonces, lo que estamos buscando con la Secretaría de Obras de la Ciudad es hacer un proyecto de largo alcance y ahí sí debo de reconocer la voluntad de las empresas que se encuentran sobre esa calle, porque incluso ellos han ofrecido y

aquí hemos buscado sumar esfuerzos, a colaborar, pero que también es algo que tenemos que hacer en la zona industrial, al final se desgasta mucho la infraestructura por el transporte de varias empresas.

Entonces, también es hacerles cargo y ahí sí debo reconocer que Heineken, Femsa, Nefarma, están con la voluntad de apoyar a la pavimentación de esa calle, entre alcaldía, Gobierno de la Ciudad y empresas, vamos a intervenir, pero queremos hacerlo bien, no tirar recursos a la basura, ah, nada más porque sí, sino hacerlo bien.

Sería lo que tendríamos que decir.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Gracias, alcaldesa.

No sé si algún otro integrante de la mesa desea dar un mensaje.

Diputado Carbajal, adelante, por favor.

EL C. DIPUTADO ALEJANDRO CARBAJAL GONZÁLEZ.- Solo el compartir con ustedes, hemos tomado nota de cada una de las intervenciones, pero yo quiero hacer especial énfasis en un tema que hoy leí en El Reforma respecto al tema del motociclismo, 400 accidentes al mes, se están colapsando el tema del Hospital Xoco, el Hospital de Xoco y esto no lo digo con la intención de estigmatizar ni mucho menos el satanizar el uso de la motocicleta porque no va en ese sentido el comentario, sino por el contrario, lo que pretendemos es que busquemos las políticas públicas para que se pueda sensibilizar a quienes utilizan hoy la motocicleta, yo en alguna época de mi vida también me subí a la moto, ya cuando tuve a mis hijas, bueno, me obligaron a bajarme de la moto y la verdad es que es una muy grata experiencia, pero sí lo cierto es que hoy tenemos una problemática que se está desbordando en un problema social, es justo lo que tenemos que ver y es parte de lo que ahorita en esta mesa nosotros tenemos que retomar, la micro movilidad, platicábamos hace un momento, la verdad es de que en el Centro Histórico, estamos allá en el Congreso y anda uno caminando por Madero, por las calles y te encuentras a las motos eléctricas de repente sin ningún aviso, sin ningún

tipo de circunstancia, lo cual es parte de lo que tenemos que retomar, con la intención de que construyamos cultura en el ámbito del uso de este tipo de transportes, que ese es el objetivo nada más.

Insisto, no es estigmatizar y satanizar a nadie, por el contrario, la idea es que podamos aquí estrechar lazos de que podamos y debamos aprender a convivir entre nosotros porque además son realidades que hoy en día ya están dándose en la ciudad y todos y todas tenemos que aprender a vivir con ello, pero en armonía, que esa es la gran diferencia, porque sí de verdad luego nos encontramos con el tema de esa pugna entre cada una de las distintas formas de movilidad.

Eso es lo que queremos plasmar aquí en esta ley, para efecto de que justo la nota periodística no sea 2 accidentes diarios de motociclistas y que mueren tristemente y al mes 400, me llamó sobremano la cifra, eh, somos mucho de datos estadísticos y la verdad es que me llamó sobremano el tema de la cantidad de accidentes por mes.

Por ello es que sí necesitamos generar una cultura que a todas y a todos nos protegen.

Es cuanto, diputado Presidente.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Adelante a los diputados, por favor.

EL C. DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN.- Quiero primero saludar a Antonio, a Fernando Amezcua Castillo, saludar a Daniel Medina que están aquí presentes y que siempre han estado atentos con su servidor y que las aportaciones que han dado con el tiempo mientras nos hemos sentado, hemos buscado soluciones.

Aquí están 4 diputados, con su servidor, y buscamos, yo tengo fe en Romo, en los que estamos aquí y vamos a buscar la forma de hacer la iniciativa en la cual precisamente le entremos a los estacionamientos y haya espacio para que no suceda esto, al contrario, lo acaba de decir nuestro diputado que es armonizar, estar juntos, es participar todos.

A la señorita que habló de perspectiva de género, no dijo el nombre, pero me parece, me parece muy vital que en las siguientes participaciones que tengamos en las siguientes alcaldías, podamos, podamos mencionar, Julio, y llevarlo en cuenta a donde participe la mujer, invitar más, hay asociaciones, efectivamente, lo decían, en un mundo de 1 millón 100, 100 mil, en motocicleta, nada más 200 mil son mujeres. Vamos a entrarle con más ganas todos, a donde tengan mayor participación.

El joven de gorra que habló, de gorrita blanca, de rojo, que tampoco me dio su nombre, pero apunto así, de la movilidad flotante, le vamos a entrar.

Yo creo que cada uno de ustedes ha aportado lo que tiene que aportar y sí de eso se trata precisamente, de escuchar, de aportar, pero si alguno tiene algo que aportar, yo me comprometo con Julio a que ahorita les des el número telefónico y hagamos lo que hemos venido haciendo precisamente, citarlos en la oficina, en Gante y platicar más concretamente y sacar perfectamente la visión que queremos para salvar vidas.

Muchas gracias.

LA C. DIPUTADA YOLANDA GARCÍA ORTEGA.- Muy brevemente escuchando todo, pues llego a la conclusión que este es un tema de mucha sensibilidad, ya lo dijo el diputado Alejandro, de mucha disposición, de mucho respeto y porque hace rato decían: “hay un margen, hay una línea muy pequeña entre lo público y lo privado” y yo escuchaba decir: “nada va a funcionar si no se parte de lo individual”, debemos de partir de lo individual para servir en lo colectivo.

Entonces, cada quien habla como le va en la feria, quienes viajamos en transporte, pues hablamos y nos quejamos de los taxis, de los mototaxis, de los bicitaxis, no podemos hacer comerciarles, ¿verdad? Pero bueno, de los Uber, de los Didi, de todo este tipo de plataformas y depende, como nos vaya en la feria es como lo vamos a platicar, pero sí, en el tema de movilidad sí se requiere de mucha objetividad y de aceptación en qué podamos coadyuvar para que sirva en la colectividad, porque de otra manera vamos a tener quejas de todo mundo y nada

más vamos a querer que nos resuelvan nuestros propios intereses y nosotros tampoco dar también una aportación.

En el caso de las motocicletas hace rato le estábamos comentando, los estacionamientos públicos no tienen una prohibición de aceptar motocicletas y se rige por la Ley de Establecimientos Mercantiles, porque finalmente un estacionamiento es un establecimiento mercantil que debe de cumplir, se debe de alinear a la Ley de Establecimientos Mercantiles y ahí no tiene una prohibición, se dice estacionamiento público, entiendes que recibe vehículos motorizados y ya lo dijo hace rato el compañero, la motocicleta está considerada dentro del Reglamento de Tránsito como un vehículo motorizado que debe de cumplir con los mismos parámetros que un vehículo o un auto. Eso por un lado.

Ahora, respecto de que si no hay alrededor, bueno, habría que ver también donde sabemos que ni los propios autos tienen a veces dónde estacionarse cuando se trata de vía pública, entonces, ahí también habría que checar si los establecimientos mercantiles, como farmacias, Oxxo y todos también deben de cumplir con sus cajones de estacionamiento.

O sea, hay que ver qué ley se tiene que revisar para a la mejor tener un poco más de accesibilidad en este tema, a la mejor no es como que exista una ley específica en estacionamiento para motos, pero sí a la mejor revisar la legislación en materia de establecimientos para poder abordar el tema.

Entonces, yo considero que sí debe de haber disposición, sensibilidad, aportación de todos los sectores para que se pueda llegar a una armonización, de otra manera cada quien va a defender sus intereses y entonces ahí no vamos a llegar a nada, respecto a los legisladores, yo creo que ya no armonizaremos nada.

Entonces, aquí siempre del lado del Congreso se tendrá el apoyo y justamente, yo también siempre he dicho que zapatero a tu zapato, yo no les puedo decir cómo resolver un tema en cuestión de transporte porque yo no me dedico a eso, quienes saben el problema real y a lo que se enfrentan, pues son ustedes que conocen el tema, que saben que lo viven el día y a día y que hay gente que tiene años en este tema, 30, 40 años.

He sabido de asociaciones que toda su vida se han dedicado a esto, entonces, por eso es este foro, para escucharlos y de sus peticiones, de sus propuestas, pues plasmarlos en esta ley.

EL C. DIPUTADO VÍCTOR HUGO ROMO DE VIVAR GUERRA.- A mí me ha tocado ser tanto peatón, corredor, como ciclista, también manejo, también uso motocicleta, en fin, bajo mi perspectiva y bajo también los teóricos de la movilidad, viejos, modernos, David, Peñaloza, ellos establecen una regla básica, que es el 8-80, dicen que el 8-80 es que un niño de 8 años y un adulto mayor de 8 años pueda irse de un lugar hasta el otro de manera segura, si eso pasa, en cualquier tipo de modalidad de transporte, es que está muy bien el transporte o los sistemas de transporte o el espacio público o las banquetas o los cruceros, es que están trabajando bien.

Ese ejemplo pasa no solamente con el niño, sino también con el adulto mayor, sino también con una persona con discapacidad, sino también con mujeres, que es emotivo.

Por eso ellos establecen en la teoría de la movilidad como, ya saben, como Tomás Moro lo decía en lo utópico, ahora que están de moda las UTOPIÁS, pensar en UTOPIÁS es pensar en lo ideal, y ¿cuál es lo utópico en la movilidad? Bueno, primero que sea ordenado, todos los sistemas, o sea, yo no estoy diciendo que uno sea más que otro, a mí me encantaría que todos usaran bici, pero hay barreras urbanas, etcétera, etcétera, el que usara motocicleta, en fin, que todos los transportes fueran eléctricos o híbridos y no contaminaran, que hubiera más mujeres, hasta que en un futuro haya cabinas para que puedan tener o amamantar a los niños, en fin, lo que sea.

Pero ese orden simplificar genera un sistema, un modelo donde todos quepan de manera correcta, donde existan reglas, debe de haber seguridad, debe de ser público, o sea, aquí por eso es el sello de la 4T, no hoy el programa social de los más grandes es el Metro, saben que es de los metros más subsidiados en el mundo y con más beneficiarios en el mundo, pues nada más se le subsidia a 5 millones de manera diaria, por eso es fundamental, no como en otros modelos, uno puede decir: “no, es que en Suiza hay más orden, no, es que en Estados Unidos hay más orden”,

sí, puede ser, tendremos que replicar cosas de orden y de sistema, pero allá casi todo está concesionado y vean el precio.

Aquí el transporte sigue siendo accesible, accesible, iniciando con la madre o el corazón de la movilidad, pues que es el Metro, debe de estar, como dicen los teóricos de la movilidad, en todos lados, en todos lados, o sea, tú debes de salir de tu casa y debe estar a dos cuadras o a una cuadra, ya o el sistema de bici, transporte o el Cablebús, otra modalidad.

O sea, eso es tener y llegar al acceso perfecto, deben de estar limpios, o sea, una cosa tan sencilla que es limpieza, lo dicen los teóricos de la movilidad en los escritos, debe de ser económico y también debe de ser rentable y autosustentable, tenemos que pensar los que estamos aquí que un día el Metro se sostenga solo, tenemos que pensarlo, no estoy diciendo que mañana, pero cómo le quitamos carga al Estado, si es una empresa pública y debe de ser eficaz y debe de ser rápido, imagínense que ustedes vayan en un transporte acostados a todo dar, pero hagan dos horas, pues no, ¿verdad? Debe ser rápido, el lugar donde vas tiene que garantizar un diseño de rapidez.

Entonces, en conclusión, lo que hoy hablamos todos los que estamos aquí, pues se va a hacer ley, o sea, lo que nos podamos comprometer los legisladores, la alcaldesa, que también puede ser legisladora siendo alcaldesa, porque puede promover leyes que iniciativas, todos los que estamos aquí nos comprometemos a sacar la ley, lo más rápido que se pueda, pero el Presidente de la Comisión hizo a bien consular, o sea, aquí yo escuché con mucha precisión, hubo hasta debate, qué bueno, qué bueno que hay debate porque nadie es dueño de la verdad absoluta y por eso recogemos los sentimientos de ustedes y nos vamos a hacer una ley lo más acorde a la fotografía social que estamos sacando en estos foros.

Es cuánto.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Diputado, bueno, creo que con estas intervenciones hemos concluido este foro. Agradeciendo a todas y a todos su asistencia y sus

participaciones, para lo cual vamos a solicitarles tomar una foto oficial de esta actividad.

