



ASAMBLEA

Órgano de Difusión de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VII Legislatura



VII LEGISLATURA

Septiembre 2016-año-2
No. 12, VIII época
ISSN: 1665-1049



 **Mayor inversión, respuesta a crisis de movilidad**

 **Transporte sustentable, prioridad: expertos**

 **Accesibilidad total en transporte público**

 **Metro, 47 años como columna vertebral**

COMITÉ DE ASUNTOS EDITORIALES

Dip. Rebeca Peralta León
PRESIDENTA

Dip. Jorge Romero Herrera
VICEPRESIDENTE

Dip. Integrante de Morena
SECRETARIO

INTEGRANTES

Dip. Dunia Ludlow Deloya
Dip. Nury Delia Ruiz Ovando
Dip. Luisa Yanira Alpízar Castellanos
Dip. Integrante de Morena

SECRETARIO TÉCNICO
Lic. Carlos Alberto Ortega Vázquez

DIRECTOR REVISTA ASAMBLEA
José Luis Santiago Vázquez

DIRECTOR EDITORIAL
Carlos Iván Castro Maruri

DISEÑO EDITORIAL
Jorge Alberto Vega Hernández

JEFA DE INFORMACIÓN
Nadia Monteagudo Galeana

REDACCIÓN Y CORRECCIÓN
DE ESTILO
Rubén García Huerta

FOTOGRAFÍA
Revista *Asamblea*

REPORTERO
Sergio Chávez Segoviano

SERVICIO SOCIAL
Filiberto Granados Rodríguez
Anayeli Ramírez Vázquez

Asamblea, año 2, número 11. Es una revista de publicación mensual gratuita de la Asamblea Legislativa, distribuida por personal propio. Oficinas en Edificio Edison núm. 15, 1er. piso, calle Fray Pedro de Gante, colonia Centro Histórico, Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06010. Teléfono 5130-1900 Ext. 3128 y 3134.

ISSN: 1665-1049

Se autoriza la reproducción total o parcial de cualquier texto si se cita el título, el autor y la fuente.

El contenido de los artículos es responsabilidad de los autores y no refleja necesariamente la postura institucional de la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México.

revistaasamblealegislativa@gmail.com



Editorial



El conflicto de movilidad, que se traduce en congestiones viales, traslados de hasta dos horas para llegar a los centros de trabajo, contaminación ambiental, problemas de salud e inseguridad, así como en enojo y estrés de la población, no es privativo de la Ciudad de México, sino también lo padecen los habitantes de las grandes urbes como Guadalajara y Monterrey, entre otras.

Por esa razón, la movilidad se ha colocado como un tema principal en la agenda de los gobiernos y la Ciudad de México no es la excepción. De ahí que, las autoridades capitalinas hayan puesto en marcha una serie de programas y proyectos encaminados a tratar de solucionar el problema, tales como más líneas de Metrobús, uso de bicicleta del sistema Ecobici, la Línea 12 del Metro, el Corredor Cero Emisiones; sustitución de microbuses y taxis con antigüedad de más de 10 años, así como taxis eléctricos.

La palabra clave es inversión, es decir, destinar mayores recursos económicos para mejorar y ampliar el transporte público, articular los diferentes sistemas con que cuentan los capitalinos, con el objetivo de ofrecer un medio de transporte rápido, eficiente y de calidad para alentar a que la gente deje el automóvil en su casa, y que vaya seguro a su destino.

Los habitantes de la Ciudad de México -unos 8.5 millones-, esperamos que la política de transporte y movilidad que implementa la actual administración rinda frutos positivos en el corto y mediano plazos o al menos que se establezcan bases para que los futuros gobiernos eviten el colapso vial y de movilidad.

O invertimos en movilidad, o la Ciudad de México estará enfrentando un panorama desolador en menos de 10 años, porque la falta de un sistema de transporte público adecuado dejará un saldo negativo que se traducirá en descenso de la productividad, mayores niveles de contaminación ambiental, así como impactos en la salud y calidad de vida de los capitalinos.

En este número de *Asamblea*, se aborda el tema de la movilidad con opinión de funcionarios, legisladores locales y expertos en la materia cuya visión se centra en la urgencia de destinar una mayor inversión para eficientar el transporte público; ampliar las líneas del Metrobús y de Ecobici pero, sobre todo, integrar a los estados que conforman la Comisión Ambiental de la Megalópolis (Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, Morelos, Estado de México y la Ciudad de México) en el diseño, la planeación y ejecución de un proyecto común en la materia. Para ello se requiere crear una agencia oficial metropolitana con facultades para planear, presupuestar y programar en materia de movilidad. Los primeros pasos ya están dados pero se requiere consolidar el esfuerzo.

Inversión, respuesta a la movilidad



La movilidad de la Ciudad de México tiene su talón de Aquiles en la falta de inversión en transporte público sustentable, ya que durante dos décadas el presupuesto se destinó a crear infraestructura gris que privilegió a los vehículos particulares más que a las personas, asevera Laura Ballesteros Mancilla, subsecretaria de Planeación de la Secretaría de Movilidad.

En entrevista para *Asamblea*, la funcionaria agrega que hoy se está haciendo, como en ninguna otra administración, un trabajo de fondo para cambiar la inversión de infraestructura en segundos pisos y ampliación de vialidades a transporte público.

“Dos décadas de mala inversión no se borran rápido ya que es un proceso que pudiera tardarse hasta 10 años; sin embargo, la Ciudad de México está en el camino correcto al responder a la demanda y la crisis que se estaba viviendo en materia de movilidad.”

Asimismo, para la funcionaria es fundamental el financiamiento al transporte público sustentable, tanto en la capital del país como en el Estado de México, para atender los 23 millones de viajes metropolitanos que se generan diariamente entre ambas entidades.

¿Cuál es el talón de Aquiles de la movilidad en la Ciudad de México?

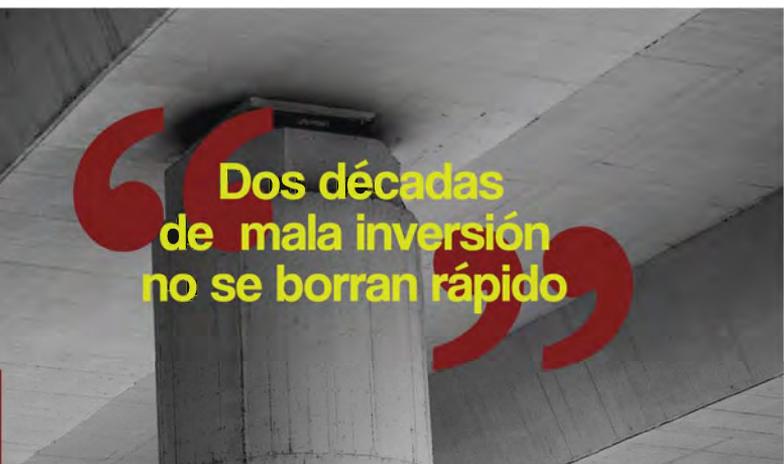
-La inversión sin duda. Fueron dos décadas dirigiendo mal el presupuesto de la ciudad donde cerca del 72 por ciento se destinó en infraestructura gris, como segundos pisos y ampliaciones de vialidades que privilegiaron el uso del automóvil, por lo que hay 5.5 millones de automotores - lo que equivale a que 85 por ciento de las vialidades de la ciudad estén ocupadas por el parque vehicular tanto de la capital como de la zona metropolitana- y se dejó olvidado el gasto en transporte público sustentable.

Por otra parte, tenemos un grave problema de cultura vial. Todos estamos acostumbrados a hacer lo que queremos, a obedecer o no la ley y el reglamento, lo que ha traído más de mil 90 muertos al año por hechos de tránsito.

¿Cómo han funcionado las políticas públicas para mejorar la movilidad en coordinación con entidades de la zona conurbada?

-Un tema en el cual se está concentrando la labor de la Semovi es a través de nuestro programa integral de movilidad, mandatado por la Ley de Movilidad, en el que tenemos el planteamiento de que con una inversión de 35 mil millones de pesos, se implementarán 29 líneas del Metrobús que abarquen el Estado de México y la capital, pero al ser una inversión de estas características, es complicado que un solo gobierno pueda hacerla.

Por lo anterior, es necesario que una figura como la Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME) que es del gobierno federal, tenga herramientas suficientes para planear, presupuestar y programar en materia de movilidad.



Dos décadas de mala inversión no se borran rápido

¿Hay planes para la inversión en transporte público?

Sí por supuesto. El titular de la Secretaría de Movilidad, Héctor Serrano Cortés, anunció la inversión de mil millones de pesos que provienen de un financiamiento internacional, para comprar 400 camiones del sistema M1, antes RTP, además de generar créditos para la renovación de 8 mil unidades de la flota de taxis por vehículos eléctricos.

Cabe destacar que el transporte eléctrico por excelencia de la ciudad es el Metro, seguido del trolebús para el cual se desarrolló el proyecto del primer corredor cien por ciento eléctrico de América Latina, que transitará sobre el Eje 8 Sur de Mixcoac a Santa Cruz Meyehualco, con camiones eléctricos que circulen en la calle completa e intersecciones seguras para tener un viaje de puerta a puerta.

Por otro lado, ya está en marcha el programa de chatarrización de microbuses que anunció el jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera Espinosa y se apoyará financieramente a los transportistas concesionados para que renueven su parque vehicular por autobuses sustentables.



Ballesteros Mancilla.
Responder a demanda de movilidad.

Hay que destacar que, por primera vez, se está haciendo política pública de movilidad especializada en la ciudad, teniendo como prioridad la Visión Cero accidentes; desde el enfoque micro al desarrollar un sistema de transporte público integral, que incluya infraestructura peatonal y ciclista, en el que las personas se trasladen de la puerta de su casa a la puerta de su destino, y viceversa, de manera segura y rápida.

Y la otra, es la escala macro o metropolitana, donde la coordinación tiene que ser un punto principal para desarrollar redes de transporte público sustentable que no terminen donde acaba la frontera administrativa entre el Estado de México y la capital del país.

Derechos del Peatón:

1.- El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física, emocional y mental.

2.- El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos organizados a la medida de las personas y no del automóvil, y a disponer de infraestructura incluyente a pie o en bicicleta.

3.- El peatón tiene derecho a que la ciudad le considere el uso y disfrute de amplias zonas urbanas, con paso accesible, continuo y seguro, que no sean meras "islas de peatones", sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.

4.- El peatón tiene derecho, en particular:

- *A transitar con libertad con una señalización incluyente y disfrutar la ciudad
- *A jugar y convivir en el espacio público
- *A la iluminación del espacio público y utilizar el arroyo vehicular de manera segura, con cruces seguros y accesibles.
- *A tiempos exclusivos en los ciclos semafóricos
- *A un rediseño vial
- *A banquetas amplias
- *A que las emisiones químicas no sobrepasen los límites
- *A la creación de "pulmones verdes"
- *A la prohibición de mensajes publicitarios y a la reducción de la contaminación visual
- *A sistemas eficaces de señalización
- *El mantenimiento y construcción de la infraestructura peatonal debe contar con la responsabilidad gubernamental en cuanto a limpieza, accesibilidad y buen estado, aun cuando pueda estar a cargo de particulares

5.- El peatón tiene derecho a una movilidad libre, segura, incluyente, continua y accesible.

Que pueda realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte.

6.- El Estado tiene la obligación de informar a la población:

Sobre los derechos del peatón a través de los canales idóneos, tanto a la población escolarizada como a la no escolarizada.



Reinventar la movilidad en la CDMX



La Ciudad de México atraviesa por una de sus mayores crisis en materia de movilidad en los últimos 20 años. La falta de inversión en transporte público sustentable, conjugado con la construcción de infraestructura vial que ha privilegiado el uso del automóvil, provoca que diariamente se saturen las vialidades de la capital del país con 5.5 millones de automotores provocando congestamientos, reducción de velocidad, contaminación y mayor tiempo de traslado en viajes metropolitanos con pérdidas económicas anuales por alrededor de 300 mil millones de pesos.

Pese a lo anterior, autoridades de la Secretaría de Movilidad (Semovi), descartan que la ciudad esté al borde de un colapso, y “aunque estaba destinada a tener una crisis de movilidad por la inversión que hicieron anteriores gobierno en infraestructura gris durante las últimas dos décadas”, es necesario que el 72 por ciento del presupuesto destinado a infraestructura se vaya a movilidad ya que, de otra manera, no se va a lograr un cambio. Puntualizan que en el último lustro se ha venido ejerciendo inversión en transporte sustentable.



Los viajes metropolitanos generan pérdidas económicas anuales por alrededor de 300 mil millones de pesos

Y es que de acuerdo con el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (Inegi), el parque vehicular en la capital del país y la Zona Metropolitana del Valle de México, prácticamente se duplicó en un periodo de ocho años (2005-2013), al pasar de 3.5 millones a 6.8 millones de automotores, cuya circulación en una red de 10 mil 200 kilómetros de vialidades primarias, secundarias y de acceso controlado genera cotidianamente, en “horas pico”, caos vehicular.

Bernardo Baranda Sepúlveda, experto en transporte y movilidad del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, señala que “en los años 60 se priorizaron las vialidades en función del automóvil, lo cual tenía sentido pues no había mucho tránsito”, y aún lleva a evocar imágenes de la ciudad en películas de la época, donde vialidades como Viaducto, y el Periférico, entre otras, lucían semivacías.

“En cuanto a diseño urbano, lo hecho en los periféricos, vialidades continuas y ejes viales, tuvieron consecuencias positivas y negativas, pero en los últimos 20 o 30 años la masificación de vehículos se ha convertido en un problema que genera embotellamientos y contaminación que afecta la calidad de vida de la población, aunado a la falta de una mayor inversión en sistemas de transporte público sustentable”.

Baranda, quien es director regional para Latinoamérica del referido instituto, coincide con autoridades del gobierno capitalino en la necesidad de priorizar la inversión que privilegie al transporte sustentable –Metro, Metrobús, trolebús, vehículos eléctricos, bicicleta, peatones y usuarios del transporte público– por sobre la infraestructura gris, es decir, la construcción de segundos niveles, ampliación de vialidades y estacionamientos.

Considera que los segundos pisos en la ciudad “son una aberración”, porque no representan una solución a mediano y largo plazos, pues terminan saturándose, como en el caso de tramo gratuito que va de San Antonio a Luis Cabrera. Refiere casos extremos en ciudades como Seúl, Corea del Sur, San Francisco, y Milwaukee, en Estados Unidos, donde han tirado los segundos niveles porque resultó muy costoso construir infraestructura para movilizar a la minoría de viajes en auto.

Opina que “en lugar de invertir en segundos pisos, se puede optimizar, por ejemplo, en la red de semáforos que ayudaría en la fluidez del tránsito”, ya que las recurrentes marchas, plantones y bloqueos que se registran en diversos puntos de la ciudad y en el Centro Histórico, agudizan el problema debido a un deficiente sistema de semaforización.

La inversión -añade-, debe encaminarse hacia sistemas de transporte público sustentable como el Metrobús -que actualmente tiene una red de seis líneas con una longitud de 125 kilómetros- así como promover el uso de la bicicleta. Una encuesta realizada en 2010, comprobó que el 15 por ciento de usuarios cambiaron sus hábitos de viajes en automóvil por Metrobús. “Es difícil que la gente se baje del auto, pero si empiezas a darle alternativas, lo va a hacer”.

Un estudio del referido instituto plantea que para el 2020 o 2024 debería haber 29 líneas de Metrobús y Mexibús tanto en la capital del país como en el Estado de México, las cuales tendrían un costo de 35 mil millones de pesos y se requeriría construir al menos tres líneas de Metrobús por año.

Para la subsecretaría de Planeación de la Secretaría de Movilidad (Semovi), Laura Ballesteros Mancilla, un gobierno por sí solo no puede realizar una inversión de esa magnitud e implementar el proyecto en las dos entidades, por lo que se requiere coordinación.

Sumado a que -de acuerdo con Baranda Sepúlveda-, se carece de una visión metropolitana pues se sigue hablando sólo de la Ciudad de México, y no hay una verdadera coordinación con los municipios conurbados, lo cual termina pagando la ciudadanía quien pasa diariamente de dos a cuatro dolorosas horas al día transportándose y gastando más del 40 por ciento de un salario mínimo.

Además, “el no tener un transporte que vaya del centro de la Ciudad de México a Ecatepec, y viceversa, es una falla, porque la gente no quiere transbordar en Indios Verdes, pero lo hace porque son los límites políticos,” señala el especialista.



Los viajes en el Valle de México consumen a diario de dos a cuatro horas, gastando más del 40% de un salario mínimo

A su vez, Ballesteros apunta que la Ciudad de México atiende diariamente a 23 millones de viajes metropolitanos de personas provenientes del Estado de México e Hidalgo, y a través del programa integral de movilidad, por primera vez se está haciendo política pública especializada en la ciudad.

Por un lado, el plan Visión Cero accidentes, enfocado a viajes puerta a puerta y a la infraestructura para realizarlos, y por otro, la movilidad metropolitana, que tiene que ver con redes de transporte público sustentable que inicien en una entidad y terminen en otra, que crucen el estado entero y no terminen donde acaba la frontera administrativa.

“Las fronteras no existen para las personas sólo para los políticos y creo que es el momento de cambiar eso”. La Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME) es un primer intento de gobernanza metropolitana y pese a que aún le “faltan dientes”, se requiere de ésta

Transporte sustentable

Una encuesta de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi), concluyó que sólo el 6 por ciento de la población considera importante invertir en ciclovías y el 49 por ciento en sistemas integrados de transporte, lo que no significa que la gente rechace las ciclovías sino que quiere verlas como parte de un sistema integrado de transporte que incluye infraestructura ciclista y peatonal.

Baranda apunta que cada vez hay más gente usando la bicicleta. El biciestacionamiento masivo que funciona en La Raza promueve la intermodalidad en viajes cortos, y las ciclovías de Paseo de la Reforma, Nuevo León y el Centro Histórico han sido exitosas, aunado a que los gobiernos delegacionales han empezado a asumir responsabilidad para impulsar este sistema y generar una cultura de respeto al ciclista.



para avanzar hacia una agencia oficial metropolitana impulsada por el gobierno federal para presupuestar, programar, planear e implementar lo que le hace falta a la gente: realizar sus viajes completos.

Considera que la movilidad inteligente va a ayudar a resolver estos problemas, porque “hoy, un teléfono soluciona la mitad de los viajes y, eso, aunado a la inversión tecnológica por parte de la iniciativa privada y del gobierno, nos va a poner al corriente”, puntualiza Ballesteros en alusión al sistema de taxis Uber y a la aplicación *Google Maps*.

En este contexto, la Semovi precisa que se invirtieron mil millones de pesos, mediante un financiamiento internacional, para adquirir 400 autobuses del sistema M1, antes Red de Transporte de Pasajeros (RTP), así como 8 mil taxis eléctricos y generar igual número de créditos para renovar la flota actual y chatarrizar a los que salgan de circulación.

Financiará también la sustitución de microbuses que serán retirados para remplazarlos por autobuses eléctricos, así como la compra de nuevas unidades de trolebús que operarán en el Eje 8 Sur, como parte de un proyecto para crear el primer corredor cien por ciento de autobús eléctrico de América Latina.

Necesario recuperar espacios públicos



**Obstaculizan paso peatonal
500 mil autos estacionados
en banquetas**



Pese a que las banquetas son las principales vías de tránsito de peatones en la Ciudad de México, diariamente se estacionan en éstas casi medio millón de automóviles obstaculizando el paso y poniendo en riesgo la vida de las personas al tener que caminar por el arroyo vehicular, señala Roberto Remes Tello de Meneses, coordinador de la Autoridad del Espacio Público, quien considera necesario desarrollar un programa de recuperación de estos espacios.

Además de que –agrega en entrevista para la revista *Asamblea*–, el objetivo del Gobierno capitalino es hacer más agradable la ciudad al promover la salud y el bienestar de peatones con la rehabilitación de plazas, banquetas, parques, jardines y ordenamiento del estacionamiento en la vía pública, entre otras premisas contenidas en la *Carta Mexicana de los Derechos del Peatón*.

¿Cómo ve al peatón dentro del espacio público?

- Hay un tema súper preocupante que es la liberación de banquetas para garantizar un tránsito seguro al peatón. Actualmente hay de 300 mil a 500 mil coches estacionados diariamente sobre las aceras, lo que se traduce en el 10 por ciento del parque vehicular de la Ciudad de México, eso está mal; en algunos casos hay que encontrar una solución que no es solamente multar, y es deber de la Secretaría de Seguridad Pública del DF realizar operativos para este fin.

El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México sanciona a quienes se estacionen sobre la banqueta con una multa de hasta mil 200 pesos, y tres puntos de penalización en la licencia de conducir, por obstruir el paso peatonal; sin embargo, en cualquier calle de la ciudad es posible encontrar un coche en la banqueta.

Por ello, en ciudades como Guadalajara y Zapopan, Jalisco, se realiza un programa de liberación de banquetas primero, con la socialización del espacio público y, posteriormente, la aplicación de una multa.

En Jardines del Pedregal, en la CDMX, por ejemplo, se prohíbe estacionar los coches en el arroyo vehicular, entonces todos se suben a las banquetas pero nadie los sanciona, por lo que hay que replantearse el espacio público. Analizar si caben dos automotores en circulación o se hacen calles de un solo sentido; si entran dos banquetas o una, además de fijar los criterios de convivencia y velocidad baja en calles en las que es imposible hacer banquetas.

Lo ideal es aprender a compartir el espacio público, en el que el peatón, bicicletas y automotores circulen sin que se les presione a avanzar, ni que se les toque el claxon, para ceder el paso, o esperar a que el otro avance.

¿Qué proyectos está realizando la Autoridad del Espacio Público en pro del peatón?

- Estamos trabajando el presupuesto asignado para este año, que consta de la rehabilitación de banquetas en ambos lados de la avenida Insurgentes, en el tramo Baja California-Río Mixcoac; el remate del proyecto de la avenida Masaryk en su conexión con Ferrocarril de Cuernavaca, además de la reconstrucción del jardín de las Artes Gráficas en la colonia Doctores, la plaza Pino Suárez, la unidad habitacional Vicente Guerrero, y la continuidad, con sus propios recursos, del programa de Ecopark, entre otros.

Luego, para el próximo año, continuará la rehabilitación de banquetas de Insurgentes, en el tramo Baja California-Buenavista; la idea es cubrir los 28 kilómetros que recorre la ruta 1 del Metrobús.

¿Qué debería hacer el Gobierno y la Asamblea Legislativa del DF para poder apoyar la construcción del espacio público y concientizar?

- Por un lado, se debe llevar a ley la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón, que tiene en su primer punto, garantizar el derecho de los peatones a vivir en un ambiente sano y a disfrutar del espacio público, en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física, emocional y mental. De ahí, replantear la figura de la Autoridad del Espacio Público, a fin de tener atribuciones para incidir en la resolución de diversas problemáticas en todos los rincones de la ciudad.

Por otra parte, se debe desarrollar el espacio público en donde no hay, al reasignar el presupuesto de la zona central a las áreas periféricas, en colonias populares de la capital como Cuauhtepac el Alto, San Miguel Teotongo, Parres El Guarda y San Lorenzo Acopilco, para lograr un mayor impacto, puntualiza Remes Tello de Meneses, también maestro en Políticas Públicas y Políticas de Transporte por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM).



Componentes para modernizar el transporte público

Rezago de 40 años en materia de transporte público

Profesionalización del gobierno, de las consultorías y transportistas, así como impulso de la banca comercial y de desarrollo a la industria del transporte y una nueva cultura del usuario, son el camino para mejorar el transporte público en la Ciudad de México, señaló Jesús Padilla Zenteno presidente de la Confederación Nacional de Transportistas Urbanos y Suburbanos de la República Mexicana.

En entrevista, Padilla Zenteno, también presidente de Movilidad y Vanguardia, AC señaló la importancia de desarrollar dichos componentes ya que existe un retraso de casi 40 años en materia de transporte público en la capital del país, respecto a otras ciudades como Puebla, Guadalajara, Monterrey y otras de América Latina.

Refirió que la Ciudad de México se quedó estancada en el uso del microbús, sin una política tarifaria, lo que impidió por mucho tiempo la renovación del parque vehicular hasta que se comenzó a invertir en el Metrobús que mueve diariamente a 1.2 millones de usuarios, lo que equivale a 1 millón de autos fuera de circulación.



Cuarto, se debe capacitar también a transportistas para la conformación de empresas y operación de las mismas y, quinto, cambiar la cultura del usuario, ya que está acostumbrado a levantar la mano en cualquier esquina, a la mitad de la cuadra o para que el transportista se pare frente a la puerta de su casa, del negocio o de la escuela; así como bajarse de la unidad cuando está en segunda o hasta tercera fila, poniendo en riesgo su integridad física con tal de llegar más rápido a su destino.

¿Qué política para el transporte público se requiere en la capital del país?

–Se requiere una política integral de transporte, donde se incluya el tema tarifario, la integración física y operacional, como en cualquier país desarrollado, donde el usuario deje su coche, pague el costo del viaje donde se le garantice su seguridad y una conectividad en toda la urbe.

La Ciudad de México está haciendo lo correcto con la guerra que el jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera Espinosa le declaró a los microbuses a fin de modernizar el transporte público, aunque aún falta mucho porque es una urbe que tiene problemas que van a 100 kilómetros por hora con soluciones que van a 20 kilómetros por hora.

¿En Latinoamérica, qué ciudad es nuestro modelo a seguir?

En términos de operación y servicio tenemos a Brasil, Santiago de Chile y Bogotá, que aún son concesionados, financieramente están subsidiados por el Estado, para que el servicio sea de calidad y la tarifa, que es más alta que en México, sea competitiva, refirió el también vicepresidente de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP)

¿Qué alternativas existen para usar transporte público en la Ciudad de México?

–El Metro es el primer eje articulador de la movilidad en la ciudad, y después es el Metrobús que da servicio a 1.2 millones de usuarios diariamente con una flotilla de 540 autobuses que circulan en 6 líneas, por lo que se debe ampliar esta red a zonas donde el Metro no llega.

Además, el Metrobús articula perfectamente las estructuras de la ciudad, por lo que debería implementarse en los ejes viales, así como en vialidades donde el ancho lo permita, y en algunos casos en una versión más simple de los biarticulados como en la Línea 4, con entrada a nivel de piso, que además aprovecha la tecnología de la tarjeta multimodal de prepago, indicó Padilla Zenteno, presidente y director general del Corredor Insurgentes SA de CV (CISA).

¿Qué se debe hacer para mejorar el transporte público de la CDMX?

–En primer lugar, el gobierno debe impulsar el apoyo de la banca comercial y de desarrollo para canalizar mejores y más recursos a la industria productora de autobuses, que cada día eleva sus costos al necesitar mayor tecnología para cumplir con la norma ambiental.

Segundo, las consultorías deben mejorar sus técnicas de análisis, ya que son quienes investigan y dan mediciones sobre el negocio del transporte y para la toma de decisiones. En tercer lugar, se debe trabajar en la profesionalización de las autoridades de gobierno en proyectos de transporte, así como para su planeación y ejecución porque “cuando las autoridades no saben, entonces estamos condenados a equivocarnos”.



Dip. Francis
Pirín Cigarrero

Accesibilidad total en transporte público

MOVI

En beneficio de las personas de la tercera edad, con discapacidad y embarazadas, el reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México debe garantizar la accesibilidad no del 20 por ciento como está establecido actualmente sino del ciento por ciento en el transporte público, consideró la diputada Francis Pirin Cigarrero.

La también presidenta de la Comisión de Movilidad en la Asamblea Legislativa del DF, agregó que además del trabajo en dicho reglamento, se están impulsando iniciativas y gestiones en movilidad a favor de transeúntes, ciclistas, transporte público, autotransporte de carga y automovilistas particulares.

Dijo que el reglamento de referencia, está por publicarse y adelantó que se hicieron observaciones como cambiar del 20 al 100 por ciento de accesibilidad en el transporte público, el cual incluye que los animales ya no sean considerados como transporte de carga, así como el cambio de aviso de venta de vehículo privado a fin de tener actualizado el padrón de propietarios, y destacó que se está trabajando en iniciativas en favor de la movilidad entre estas:

- Impulsar la normatividad para el mejoramiento de las condiciones de seguridad en traslados de personas y mercancías, ya sea en transportes particulares, públicos o no motorizados.



- Incrementar las opciones de movilidad así como accesibilidad a la población vulnerable.

- Incorporar la perspectiva de género en la movilidad.

- Garantizar la prestación del servicio público de pasajeros y de carga en la Ciudad de México, para mejorar la movilidad.

- Promover el mejoramiento y modernización de los Centros de Transferencia Modal (Cetram), a fin de que funjan como ejes de la movilidad integral.

MOVILIDAD

Para la Comisión de Movilidad -comentó la legisladora-, existe la necesidad de ampliar la red de transporte público, sustentable, ecológico, económico y seguro para que la gente deje el vehículo en casa, por lo que se han dictaminado varios puntos de acuerdo que deriven en acciones a favor de ciclistas y peatones, así como crear un fondo para dicho fin. Además, se solicitó a la Secretaría de Movilidad (Semovi) destinar 20 unidades más a la ruta Indios Verdes-Lomas de Cuauhtépec, para mejora de la movilidad de toda la zona de Cuauhtépec, entre otros.

Por otra parte, la diputada por el Partido de la Revolución Democrática (PRD) refirió que se trabaja en una propuesta para homologar los padrones de vehículos de la Semovi, y las secretarías de Medio Ambiente, Seguridad Pública y de Finanzas, de la Ciudad de México, que incluya la inversión en una plataforma digital a nivel estatal, ya que actualmente tardan hasta 15 días en hacer los movimientos en las diferentes bases de datos.

Asimismo -añadió-, solicitamos que la Semovi otorgue dos tipos de placa para las motocicletas mercantil y privada ya que, en el caso de los

privados, cuidan el buen estado de la unidad, pero no siempre los mercantiles; entonces hay que garantizar que el propietario tenga en condiciones aptas la moto.

Consideró que uno de los retos de la movilidad es la seguridad de las personas, ya sea como peatón o usuario de transporte, "por lo que se debe seguir trabajando con la visión cero, es decir, cero muertes". Por ello, insistiremos en la velocidad de 20 kilómetros por hora en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en zonas de hospitales y escuelas, puntualizó.

Más de 18 mil mdp a movilidad sustentable



En los últimos ocho años el Gobierno de la Ciudad de México ha desarrollado políticas de movilidad con visión sustentable para lo que ha tenido que invertir más de 18 mil millones de pesos, lo que significa un incremento de 78 por ciento destinado a que los capitalinos vuelvan la vista al uso de medios alternos de transporte y dejen el automóvil, señaló el diputado local Antonio Xavier López Adame.

El legislador por el Partido Verde Ecologista de México en la Asamblea Legislativa, agregó en entrevista que el eje de sustentabilidad es el peatón, la bicicleta y el transporte público en el que se tiene que seguir invirtiendo para modernizarlo y ampliarlo, teniendo como columna vertebral al Metro, el transporte interurbano, el Metrobús y el trolebús.



¿Diputado, cómo debe invertir la ciudad para la mejora del transporte público?

-En primer lugar, el más importante de todos es el Metro, pero no se ha cumplido con las rutas originales, ni las ampliaciones para transportar a millones de usuarios de la zona metropolitana. Si no se le invierte al Metro, la ciudad no tiene futuro en materia de movilidad.

En segundo lugar, lo que representa un reto financiero elevado es la creación de un transporte interurbano eficiente y eficaz, en el que las rutas de camiones o trenes sea un servicio metropolitano. Se podría ocupar la infraestructura utilizada por los trenes de carga, mediante los derechos de vía en la Ciudad de México y adquirir trenes para pasajeros.

La tercera prioridad de inversión debe ser el Metrobús y el trolebús, este último necesita renovar su flota por una con tecnología más avanzada, que pueda usar la red de cableado existente, que tenga una batería que le permita moverse de manera autónoma, sobre todo en casos de emergencia.

Además, el uso de baterías del transporte eléctrico son menos contaminantes, tanto en su producción y su vida útil en la que genera menos emisiones contaminantes que la quema de combustibles fósiles, y al desecharlas, se recicla la mayoría de sus componentes

¿Qué está trabajando la Asamblea Legislativa en este tema?

-Nosotros proponemos que el gobierno de la Ciudad de México, partidos políticos y tribunales, entre otros, cambie su parque vehicular a vehículos eléctricos, mediante un programa que prevea la venta de sus automotores; después, que se financie la compra de nuevas unidades eléctricas y, con los ahorros que se generen al no consumir combustible, en un plazo de cuatro o cinco años se recuperaría la inversión, además de aumentar la demanda de vehículos eléctricos lo que bajaría costos para particulares y empresas.

Asimismo, se desarrollarán las estaciones de recarga para transporte público y general, porque los costos de esta tecnología no son exorbitantes, sobre todo porque será también una inversión al transporte público.

La política de movilidad del gobierno ha cambiado su inversión al transporte público, a rutas tanto ciclistas como de camiones, trolebuses o de tren, exclusivas. No podemos seguir apostando a construir más carreteras, lo único que vamos a lograr es tener más autos y menor movilidad.

Es importante obligar al ciudadano a dejar el auto particular, y por eso estamos poniendo alternativas en el transporte público, que sea eficaz, seguro, amplio y accesible, y se tienen que elevar los costos del uso del automóvil.



Gobierno, legisladores y ciudadanos deben construir movilidad

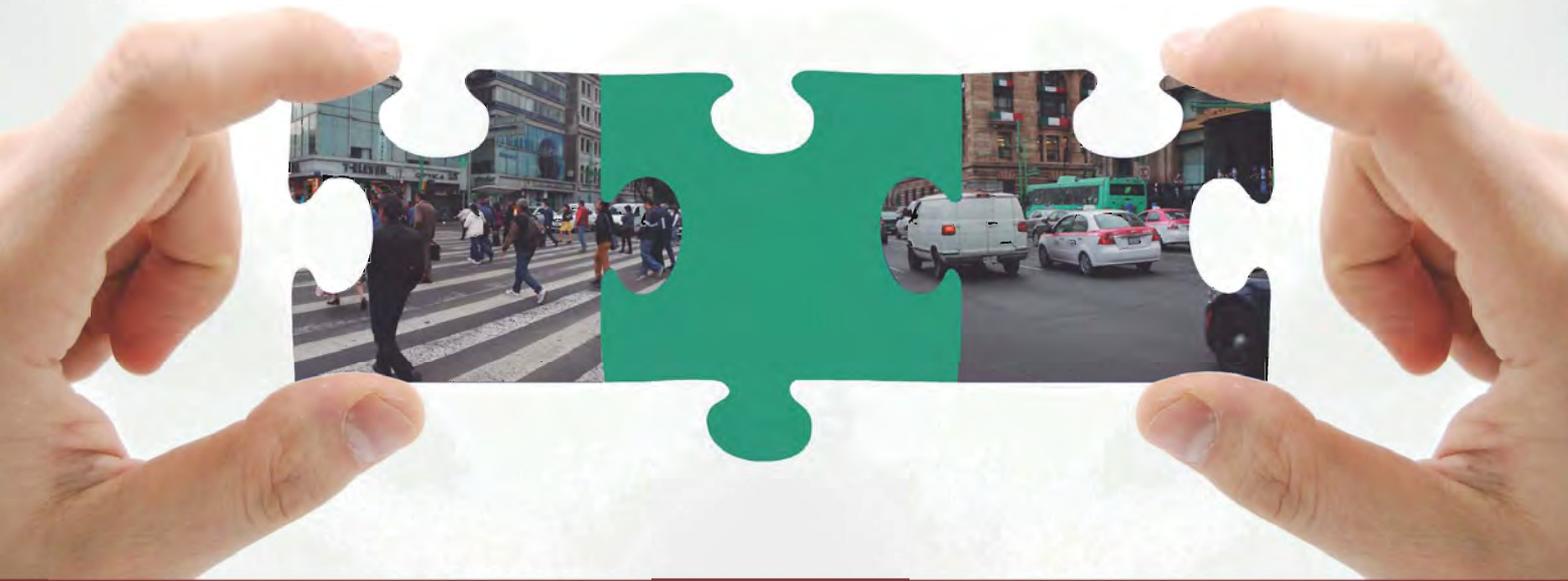


La movilidad en la Ciudad de México se debe construir de manera transversal, con metas a mediano y largo plazos, en las que participen gobierno, legisladores y ciudadanía, y la prioridad sea la inversión para ampliar y mejorar el transporte público, afirmó el diputado local Néstor Núñez López.

El legislador por el partido Morena refirió en entrevista con *Asamblea* que el Gobierno de la ciudad ha abandonado la política de movilidad, ya que sólo está reaccionando con acciones aisladas a emergencias, como el programa doble *Hoy no circula* ante la problemática de la contaminación ambiental.

Dijo que la movilidad es un tema relevante en la ciudad, transitada por millones de peatones, por el transporte privado, público, y compartido, así como bicicletas y vehículos ecológicos que generan tráfico e inseguridad, por lo que la tarea para definir una política pública en este tema debe ser entre legisladores, gobierno y ciudadanía.





Núñez López reconoció que el gobierno capitalino se ha visto envuelto en situaciones complicadas en materia de transporte público, como el caso de la Línea 12 del Metro, el aumento de precio en el pasaje y la contingencia ambiental, entre otros, que lo ha obligado a tomar decisiones emergentes pero no a planear políticas públicas con metas a mediano y largo plazos, para impulsar una eficiente de movilidad en la ciudad.

Por lo anterior, consideró que es necesario priorizar la inversión en transporte público, desalentar la compra de automóviles e incentivar, modernizar, renovar y ampliar el transporte público, además de establecer tarifas competitivas y accesibles. Ya que actualmente, “muchas personas no utilizan el Metro porque en coche hace una hora pero en Metro tarda 35 o 45 minutos tan sólo para subirse a un vagón, situación que empeora cuando se aplica el doble *Hoy no circula*”.

En este sentido, se pronunció por impulsar la movilidad sustentable con la ampliación de la red de Ecobici, para trayectos cortos, así como el cambio del transporte a vehículos híbridos o eléctricos, tanto públicos como privados, aunque estos últimos todavía no son una opción debido a su costo por arriba de los 350 mil pesos y elevado pago de tenencia.

Puntualizó que en la Ciudad de México se han aplicado medidas parciales para atender el problema de movilidad, “porque estamos parchando por todos lados, en lugar de hacer una política pública integral que permita tener un camino trazado de a dónde queremos ir, y que priorice el transporte público”.

El diputado por Morena subrayó que los gobiernos local y federal no pueden resolver todo sin la participación de los ciudadanos, por lo que es importante generar acciones de manera individual o colectiva, como los hacen los comités vecinales, para inducir a las autoridades a resolver las necesidades de movilidad y generales de cada colonia.

Respecto a la posible desaparición del trolebús, como medio de transporte, señaló que éste ha sido eficiente y amigable con el medio ambiente, por lo que sería importante analizar el tema antes de remplazarlo por otro sistema. “Se debe explicar si es conveniente su rehabilitación o modernización para las actuales condiciones de la Ciudad de México”, apuntó.



CDMX

tiene la tarifa
de transporte
público más
económica
del país

Dip. Rebeca
Peralta León

•Acertada la decisión de sacar a los micros, pero el gobierno tiene que garantizar el precio más bajo para apoyar a estudiantes, trabajadores, amas de casa y a la población en general

La decisión de las autoridades capitalinas de sacar de la circulación a los microbuses es acertada porque ayudará a bajar los niveles de contaminación, pero es necesario establecer un mecanismo para garantizar que el precio del transporte público en la Ciudad de México siga siendo el más económico en comparación con el resto del país, afirmó la diputada por el PRD en la Asamblea Legislativa, Rebeca Peralta León.

Por ello, la legisladora solicitó al Gobierno de la ciudad realizar un estudio para ver las alternativas que permitan cambiar el parque vehicular pero manteniendo la tarifa más económica pues de esa manera seguirá apoyando a estudiantes, trabajadores, amas de casa y a la población en general que utiliza el transporte público para trasladarse diariamente a sus actividades.

En entrevista, Peralta León señaló que “respaldamos la decisión del jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera de modernizar el transporte público, de sustituir los microbuses que ya cumplieron su vida útil de 10 años, pero se debe continuar con la tarifa más baja del país, por lo que sería benéfico para los bolsillos de los mexicanos establecer una tarifa única metropolitana y hacia allá deberán encaminarse los esfuerzos de los gobiernos que conforman la Megalópolis” -CDMX, Estado de México, Hidalgo, Tlaxcala, Morelos y Puebla.

Añadió que se necesita generar estrategias que beneficien a los ciudadanos ya que el tema del transporte público resulta muy inequitativo, pues mientras en la capital del país el costo del transporte es económico, los demás estados de la Megalópolis mantienen costos elevados. Además, cruzar de la ciudad a alguna de las entidades aledañas, significa que la población pague 3 ó 4 veces más por su pasaje, con un transporte en mal estado, inseguro y contaminante.

Refirió que durante el presente año en varios estados del país se incrementó el precio del transporte, sin embargo, en la Ciudad de México se mantuvo la tarifa del Sistema de Transporte Colectivo (Metro) en 5 pesos el viaje, y el Metrobús cobra 6 pesos; además de incorporar la Línea 6 que corre de El Rosario a Aragón, lo que sin duda es un gran esfuerzo del Gobierno capitalino para continuar con esas tarifas, en comparación con las de otras entidades de la Megalópolis.

En este sentido, detalló que en la zona metropolitana de Pachuca, Hidalgo, los usuarios tienen que pagar 8 pesos por utilizar el transporte público; en Tlaxcala la tarifa está en 6.50 pesos, en Puebla se cobra 6 pesos por el transporte ordinario y 7.50 pesos si los poblanos utilizan la Red Urbana de Transporte Articulado, -Metrobús-, y en Morelos, el precio oscila entre 9.50 y 11.50 pesos en la modalidad de tarjeta de prepago.

En el Estado de México -prosiguió-, la situación es más complicada debido a que la tarifa es de acuerdo a la distancia de los recorridos; por ejemplo, la tarifa del Tren Suburbano es de hasta 16 pesos por todo el recorrido y 7 pesos por viajes cortos. Asimismo, en esta entidad la tarifa varía entre 8 pesos, como pasaje mínimo, hasta los 30 pesos en un recorrido que va de Indios Verdes al municipio de Zumpango.

En el norte del país se tienen las tarifas más altas pues en ciudades como Tijuana, Mexicali y Nuevo León, el pasaje está en 12 y hasta 13 pesos, de acuerdo al tipo de servicio que presten. Asimismo, en Chihuahua el precio del transporte público está en 8 pesos, y en Tamaulipas y Coahuila en 9 pesos, mientras que estados del sureste como Guerrero, el Acabús cobra 10 pesos y en Oaxaca, 7 pesos, entre otros.

En tanto, en la ciudad de Guadalajara la tarifa para transporte de lujo se mantuvo este año en 12 pesos y la del servicio regular en 7; en Querétaro, el pasaje en transporte público colectivo urbano está en 8 pesos con tarjeta de prepago y 8.50 pesos en pago en efectivo para la capital, mientras que la tarifa para el resto del estado es de 7.50 pesos y para estudiantes y personas de la tercera edad se ubica en 6 pesos.

Comparó que en San Luis Potosí se cobra entre 7.80 pesos en efectivo y 7.60 en prepago; en Hidalgo, en su zona metropolitana, se cobra 8 pesos en el servicio de ruta fija, mientras que en el caso de Tulancingo, Tula, Tepeji y Tizayuca, el costo del pasaje es de 7.50 pesos. En suma, el precio del transporte en estas entidades supera en promedio al de la Ciudad de México.

•En ciudades como Tijuana, Mexicali y Nuevo León, el costo del transporte público está en 12 y hasta 13 pesos; en el Estado de México oscila entre los 8 pesos y 30, en recorridos largos

Seguridad pública, asunto de todos

Dip. Gonzalo Espina Miranda

Presidente de la Comisión de Seguridad Pública de la ALDF

La seguridad pública es la principal función del Estado y consiste en salvaguardar la integridad, patrimonio y derechos de las personas; preservar las libertades, el orden y la paz pública, diseñar estrategias contra la delincuencia, la prevención del delito, así como proteger a las instituciones públicas de amenazas de violencia física tanto interna como externa.

En este sentido, el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Asamblea Legislativa considera que la seguridad pública en la Ciudad de México es el tema más sensible de la agenda del jefe de Gobierno Miguel Ángel Mancera Espinosa, ya que la percepción de inseguridad por parte de los ciudadanos es alta, de acuerdo con la *Encuesta nacional de victimización y percepción sobre seguridad pública* elaborada por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (Inegi), en la cual los capitalinos consideran a la inseguridad el problema más importante de nuestra ciudad por encima del desempleo, la inflación, la pobreza y la salud.



Además, es indispensable que la policía cuente con nuevas metodologías y capacite a sus elementos de manera efectiva, a fin de que puedan responder de manera rápida y efectiva no sólo para prevenir el delito sino también para atender a la población en el momento de presentarse un asalto o después de sucedido, además de invertir más recursos en tecnología.



“Veo con preocupación que la mayoría de los delegados transfieren la responsabilidad de la seguridad pública al Jefe de Gobierno, escudándose en que no está dentro de sus facultades; lo cual, parcialmente, es cierto, pero tener luminarias funcionando, árboles podados y una vía pública despejada, contribuye de manera determinante a inhibir el delito”. Por eso, reitero que el asunto de la seguridad es de todos: Jefe de Gobierno, diputados, delegados, miembros del Poder Judicial, y sociedad civil.

Desde el PAN, trabajaremos en varios ejes para fortalecer el marco jurídico que le dé mayores herramientas físicas y presupuestales, que empodere a las delegaciones y a la Secretaría de Seguridad Pública del DF para que sea salvaguarda de la integridad y los derechos de las personas, así como de preservar las libertades, el orden y la paz pública en esta gran ciudad.



El derecho a la ciudad en la nueva Constitución

La nueva Constitución de la Ciudad de México abre un importante debate sobre lo que es esta gran urbe y lo que queremos ser. En términos de desarrollo urbano esta ciudad es el corazón de la zona económica más importante del país; y al mismo tiempo es un territorio de grandes contrastes: una fuerte polarización entre zonas beneficiarias de este crecimiento, y zonas excluidas con profundas desigualdades y un alto nivel de conflicto.

Dip. Dunia Ludlow Deloya*

Algunos datos ilustran la dimensión de los retos que enfrentamos. La Zona Metropolitana del Valle de México concentra la mayor riqueza en el país, con un Producto Interno Bruto (PIB) per cápita de 180 mil pesos, y un nivel de inversión por trabajador de 82 mil pesos. Esta región aporta casi una cuarta parte del PIB nacional y es la que tiene una mayor diversificación productiva.

Sin embargo, uno de los componentes de este crecimiento fue el aprovechamiento del suelo barato de la periferia para crear nuevas colonias y centros de población. Este modelo, disperso y horizontal, ha generado una expansión territorial que incrementa el costo ecológico, encarece la infraestructura urbana y la prestación de los servicios públicos, prolonga las horas dedicadas a los traslados e incentiva el uso del automóvil. Todo ello en perjuicio de la calidad de vida de las familias que viven o transitan en esta capital.

La segregación ocurre porque en las delegaciones centrales de la ciudad el costo del suelo, de la edificación y de la renta, aunado a las profundas diferencias en el ingreso, las convierten en zonas inaccesibles para miles de familias.

Por ello, la pertinencia de plasmar en la Constitución el derecho a la ciudad, el cual tiene dos grandes acepciones. Primero, se entiende como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social.

Y segundo, se asume como el conjunto armonioso y sistemático de todos los derechos reconocidos y concebidos integralmente -derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales-, que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos.

Los contrastes y problemas que padece la Ciudad de México no le son exclusivos. Particularmente en América Latina, el desarrollo urbano se ha integrado por esta amalgama de oportunidades económicas y exclusión social.

De hecho, el Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (CNUAH-Hábitat) ha comprobado que la prosperidad de las ciudades no puede avanzar mientras subsistan las condiciones que alienan la desigualdad.

Por todo ello, la pertinencia de incluir en la nueva Constitución los lineamientos que propicien y obliguen a impulsar un desarrollo urbano incluyente, sustentable, con instrumentos sólidos de planeación y coordinación interinstitucional y metropolitana. El objetivo es revertir los defectos del modelo actual e impulsar nuevas condiciones para promover el bienestar de los habitantes y transeúntes de esta gran ciudad.

*Presidenta de la Comisión de Vivienda de la Asamblea Legislativa del DF. Maestra en Gobierno y Administración Pública por la Universidad Complutense de Madrid, España.

Cambio climático y agua

Dip. Armando López Campa

Coordinador del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la Asamblea Legislativa del DF

El cambio climático se percibe en la disminución de días fríos y en el aumento de las olas de calor. Como consecuencia hay periodos prolongados de sequías o bien de grandes cantidades de lluvia que caen en zonas inesperadas, provocan que especies animales se desplacen de su hábitat y que la flora sufra cambios en su desarrollo, poniendo en peligro de extinción algunas especies.

Sequías prolongadas, disminución en la productividad agrícola, pérdida de biodiversidad y cambio en la composición de ecosistemas; alteración de ciclos biológicos y distribución geográfica de flora y fauna, así como la alteración de los vectores de enfermedades infecciosas.

El calentamiento de los océanos ha aumentado por la absorción de más del 30 por ciento de CO2 atmosférico que causa su acidificación. Los mantos de hielo en Groenlandia y la Antártida han perdido masa y los glaciares continúan disminuyendo. Las cubiertas de nieve se retraen mucho más pronto en la primavera y la elevación del nivel del mar ha sido superior ya que se calienta y expande.

Como causa natural del cambio climático encontramos las modificaciones en la rotación, la órbita y la inclinación de la Tierra o por eventos extraordinarios como erupciones volcánicas, y el efecto invernadero que resulta de la interacción entre la energía solar y algunos gases de la atmósfera.

La otra fuente que provoca el cambio se asocia con la actividad humana. Desde la Revolución Industrial sus procesos se desarrollan quemando combustibles fósiles de manera desmedida lo que provoca cambios en la composición de la atmósfera debido a la existencia de más gases de efecto invernadero.

Los efectos que seguiremos experimentando mientras se explotan combustibles fósiles serán el aumento en la temperatura global, en el nivel del mar, alteración de la abundancia de algas, plancton y peces, modificación de patrones de precipitación, inundaciones recurrentes e incremento en número e intensidad de huracanes.

El problema se agrava con la escasez de agua potable, los mantos acuíferos se agotan ya que se sustrae mayor cantidad de agua de la que se filtra por lluvias; asimismo, la contaminación en suelos que penetra mezclándose con aguas subterráneas dulces, impidiendo su uso para consumo humano. Destino similar sufren los ríos que se utilizan para descarga de residuos tóxicos.

En México se observan cambios en el aumento de la temperatura, desde los años 60, el país se ha vuelto más cálido, las temperaturas aumentaron 0.85°C y las invernales 1.3°C; se ha reducido la cantidad de días frescos y las noches son más cálidas, además de comprobar la disminución de precipitaciones pluviales en el sureste del país.

En la Ciudad de México hemos observado altos niveles de contaminación que a últimas fechas, han llevado a las autoridades a revisar los mecanismos de contingencia ambiental.

Es tiempo de tomar decisiones serias. Pareciera que todo se centra en el programa *Hoy no circula* y éste, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), es tan sólo un paliativo. Debemos enfocarnos en medidas que permitan reducir emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero. Atacar las causas desde su origen y las medidas que se adopten, deberán ser democráticas sin discriminar a la población más desprotegida como suele suceder.

Dip. Leonel Luna

Presidente de la Comisión
de Gobierno de la ALDF

Impulsará ALDF

seguro para familiares de víctimas de accidentes viales

Con el objetivo de avanzar en materia de movilidad y contribuir para alcanzar la meta de la política pública *Visión Cero* accidentes, desde la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) propondremos al Gobierno de la Ciudad de México la creación de un seguro para los familiares de las personas que pierden la vida a causa de accidentes en vía pública.

Debemos recordar que más del 70 por ciento de las personas que usan el transporte público caminan para tomar uno u otro medio a fin de poder llegar a su destino.

Por ello, es fundamental analizar la viabilidad de contar con un seguro por parte del Gobierno capitalino, para que las familias de todas aquellas personas que mueren en la vía pública puedan recibir un recurso con el fin de protegerlos.

Es común que pensemos siempre en la persona que sufre un accidente, pero no en las repercusiones que tiene la familia, por eso considero necesario que debería ser una obligación también del Estado, que lo anterior forme parte del esquema de movilidad que se está construyendo.



800 mil
personas actualmente viven
con discapacidad permanente
producto de accidentes
de tránsito

Recientemente la subsecretaria de Planeación de la Secretaría de Movilidad, Laura Ballesteros, sostuvo que hoy en la Ciudad de México hay más movilidad con menos vehículos automotores, es decir, que camina con un rumbo más humano, de tal forma que el 72 por ciento de presupuesto que se destinaba a la infraestructura para automóviles, ahora pueda invertirse a favor del peatón.

En este sentido, es también indispensable incrementar los recursos del Fondo de Movilidad y una de las formas que consideramos pertinentes, es que los recursos obtenidos de las fotomultas se reflejen en obra pública, acciones, programas y proyectos a favor de la infraestructura peatonal y ciclista.

A nivel mundial, México ocupa el séptimo lugar en accidentes de tránsito, es la primera causa de muerte en niños y jóvenes entre cinco y 30 años, además de que 800 mil personas actualmente viven con discapacidad permanente producto de estos hechos, situación que debe revertirse y nuevamente la Ciudad de México busque ponerse a la vanguardia en políticas públicas encaminadas a proteger y salvaguardar la vida de sus habitantes.

Los pendientes son muchos, pero trabajando en coordinación con el Gobierno de la Ciudad de México, las 16 jefaturas delegacionales, y la ALDF, se avanzará por el camino correcto para alcanzar las metas establecidas a favor de los peatones.

Movilidad enfocada a modelo sustentable

Un estudio realizado por el Ministerio de Medio Ambiente español y la organización civil Ecologistas en Acción, arrojó que uno de los principales problemas de movilidad que padecen las grandes ciudades es la herencia del desarrollo urbano centrado jerárquicamente en el automóvil.

Dip. Luisa Alpízar

Algunas de las estrategias deben incluir la generación de grandes zonas peatonales en sitios turísticos, de interés económico y social; mejorar las zonas para transeúntes y equipar la infraestructura urbana para que el transporte en medios no motorizados crezca y genere nuevos detonantes de desarrollo.

Hoy, la CDMX se perfila como uno de los modelos de movilidad más progresista del país, donde el traslado de un lugar a otro por medios tradicionales y no motorizados como caminar, se convierta en una experiencia grata y que detone nuevos paradigmas económicos y sociales que permitan un desarrollo sustentable en temas de movilidad.

La Ciudad de México puede convertirse en ejemplo de movilidad peatonal, con grandes corredores turísticos, culturales y comerciales que se puedan recorrer en transportes no motorizados o de forma peatonal, con mejores prácticas y el crecimiento de las políticas públicas de movilidad enfocadas a generar estos nuevos horizontes, con pleno goce y disfrute de derechos.

A partir de la primera década del presente siglo, las políticas públicas y los modelos de desarrollo, comenzaron a considerar a la movilidad como esquema para la solución a los problemas de transporte urbano en las grandes ciudades, toda vez que el crecimiento desmedido del uso de vehículos privados por encima de transporte público, sometió en una crisis de espacio y capacidad instalada a las grandes ciudades, asimismo, se detonaron cifras negativas en el tema ambiental.

Las grandes ciudades del mundo en países como Brasil, Colombia, Chile, EUA, Reino Unido, Corea del Sur, China y México; han adoptado dentro de sus políticas públicas y sus prácticas de gobernanza, la implementación de programas de gestión de la movilidad.

Éstas se han implementado con la creación de ciclovías, un día al año sin autos, transporte público de alta calidad y capacidad; restricciones de uso del automóvil según su número de placas, mayores cuotas de estacionamiento, autobuses y rutas rápidas, planeaciones ciclistas y de corredores verdes; asimismo, la creación de corredores para transeúntes y construcción de amplias zonas peatonales, detonando mejores prácticas de movilidad.

En este contexto, la CDMX deberá comenzar a generar proyectos de movilidad que den alternativas sostenibles y sustentables, en lo que se considera transporte no motorizado o activo, en este rubro se encuentran incluidas como alternativas de movilidad el caminar y andar en bicicleta.

Medición correcta de pobreza, una prioridad

Dip. Iván
Texta Solís

La obtención de datos útiles en la toma de decisiones es un factor importante para la correcta aplicación del recurso público. Bajo esta idea, en México se realizaron reformas constitucionales que buscaron brindar cierta autonomía a la institución ocupada en establecer la captación, procesamiento y difusión de información acerca del territorio, la población y la economía.

De esta manera, se buscó brindar mayor precisión a la medición de la información mediante la aplicación de los instrumentos confiables, siendo los mayores beneficiados con esta correcta medición los sectores más desprotegidos.

Recordemos que partir de 2001 se empezaron los trabajos para poder desarrollar la metodología oficial de la pobreza y evitar confrontaciones al respecto; ese año se constituyó el Comité Técnico para la Medición de la Pobreza.

Para el 2002, dicho comité presentó una metodología preliminar basada sólo en los ingresos, la cual fue severamente cuestionada en el Congreso de la Unión y los estados; por lo cual, en 2004, se aprueba por unanimidad de todos los partidos políticos la creación del Consejo Nacional de Evaluación de Política de Desarrollo Social (Coneval) como un organismo público con autonomía técnica y de gestión.

En 2006 el Coneval inició sus funciones y en 2009, después de cuatro años de estudio, se aprobó la metodología para la medición de la pobreza en México; base para la realización de las políticas públicas y la distribución del ingreso para los estados.

Es así que la medición de la pobreza en México ha permitido tomar mejores decisiones en la implementación de políticas públicas para disminuir el rezago social, beneficiando el destino del recurso público en áreas de atención prioritaria.



En este contexto, la medición de la pobreza se ha vuelto una herramienta de extrema utilidad y su mal uso puede generar visiones sesgadas como la reciente alza estadística por parte del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) que reportó “estadísticamente” un alza de 33.6 por ciento del ingreso en los hogares más pobres en un año, una vez descontada la inflación, “lo cual no es congruente con la tendencia manifestada en otros instrumentos del Inegi y con otras variables económicas”.

En conclusión, la correcta medición de la pobreza en México es una actividad primordial que no puede ser manipulada para mejorar las estadísticas en la materia.

Sus repercusiones abarcan temas de continuidad histórica de la medición, participación en la toma de decisiones para el desarrollo de las políticas públicas de las familias más pobres del país, y el impacto presupuestal que se destina a disminuir la brecha de pobreza.

Ley de donación de alimentos, acto de justicia social

Dip. Mauricio Toledo

En el pasado período ordinario de sesiones de la Asamblea Legislativa presenté la iniciativa para crear la Ley de Donación Altruista de Alimentos de la Ciudad de México.

Los números no mienten. De acuerdo con el tercer boletín de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) sobre *Pérdidas y desperdicios de alimentos en América Latina y el Caribe*, publicado en febrero de este año, señala que en América Latina se pierden o desperdician hasta 127 millones de toneladas de alimentos al año.

Esto supondría el desaprovechamiento diario de 348 mil toneladas de productos comestibles, es decir, cerca de 10 veces la capacidad de la Central de Abasto de la Ciudad de México, la más grande del mundo. Si se considerara a toda la población de la región –según el boletín–, esto equivaldría a que cada persona desperdicia, en esta parte del continente, 223 kilogramos de comida al año.

En el caso del viejo continente la situación es similar. Según cifras de la Unión Europea, se desperdician

anualmente 179 kilos de comida por persona; tan sólo con los alimentos que se desperdician en América Latina –dice la FAO–, se podrían “satisfacer las necesidades alimenticias de 300 millones de personas”.

El problema del hambre y la falta de alimentos en México y el mundo, no es que no haya en cantidad y calidad suficiente, sino que el problema radica en cómo se distribuye, entendida la distribución no como un mero asunto de transporte, sino en un sentido económico.

En varios países del mundo se están tomando acciones urgentes ante esta grave situación, Francia e Italia encabezan la lista de naciones que están legislando en la materia. En el caso de México, ocho entidades del país han hecho lo propio: Sinaloa, Colima, Chihuahua, Durango, Quintana Roo, Baja California, Coahuila y Puebla, recientemente. No obstante, hasta ahora esos esfuerzos han tenido un carácter testimonial.

Para el caso de la Ciudad de México tengo confianza en que dicha ley tenga un mejor destino,

pues nace de la coordinación y el acuerdo con el Gobierno de la capital. El carácter y orientación de la ley que propone es crear conciencia y una cultura de no desperdicio de alimentos, así como fomentar su donación a la población menos favorecida o vulnerable.

Con la ley se posibilita la adopción de medidas eficientes, incluyendo la reutilización o el reciclaje de alimentos en lugar de tirarlos a la basura, lo que generaría grandes ahorros y ayuda a la lucha contra el hambre. Otra de las aristas que se busca apoyar es la que tiene que ver con el robo famélico, que lleva a la cárcel principalmente a mujeres que no tienen el recurso económico necesario para alimentar a sus familias.

Donar alimentos no es un acto de generosidad sino de necesidad y de justicia social. Como en otros temas, la Ciudad de México debe ser vanguardia para establecer el camino y atender un problema que ya es de orden mundial y que puede alcanzarnos, en un futuro no lejano.

Dip. Elena Edith
Segura Trejo

Nueva Constitución deberá garantizar derechos de personas discapacitadas

Una capital social, igualitaria e incluyente, debe distinguirse por garantizar a sus habitantes el pleno ejercicio de los derechos, en igualdad de condiciones y oportunidades; además de apoyar, de manera digna y corresponsable, a las personas en situación de vulnerabilidad.

Así, entre otros rubros, es urgente brindar atención al sector con discapacidad, mismo que, según datos de 2013 del Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del DF (Indepedi), registra una población de 483 mil 45 personas.

En la Asamblea Legislativa, nos concentramos en detectar las necesidades de este sector, para fortalecer las políticas integrales, operadas por el gobierno capitalino y las delegaciones. En marzo pasado, buscamos abonar de manera más contundente, mediante Capital Social CDMX, solicitar que las personas con discapacidad gocen, desde el nacimiento, del beneficio integral de una tarjeta de acceso gratuito a los servicios públicos de movilidad, salud, educación, recreación y cultura.

También pretendemos mejorar los esquemas de atención, con la creación de un Instituto para la atención integral de personas con síndrome de Down de la Ciudad de México, cuyo propósito es mejorar los protocolos de desarrollo, inclusión social y los mecanismos para detonar su productividad.

Ahora bien, en el marco del momento histórico que vive la capital del país, durante este período ordinario presentaremos propuestas a los asambleístas constituyentes, cuya consecuencia será dotar de las garantías para el ejercicio efectivo de los derechos de este sector; así como el acceso, por ley, a educación, empleo, subsidios y movilidad.

En este sentido, promoveremos reconocer, desde la Constitución capitalina, la implementación de modelos de atención y desarrollo, con beneficios como: rehabilitación integral, formación laboral o profesional, además de establecer la obligación para que las instituciones gubernamentales faciliten préstamos y/o subsidios.

Los planteamientos se enfocarán a consolidar un apartado constitucional que ofrezca las condiciones legales a desarrollar en la ley secundaria, para proporcionar rehabilitación médica y funcional continua y gratuita; así como el suministro de prótesis, cuyo gasto estaría cubierto y garantizado por los esquemas de salud a través de convenios y otros. Con ello, brindaríamos alternativas de bajo costo para las zonas más desprotegidas de la ciudad.

Dichos instrumentos se entregarán a los encargados de la discusión y análisis del proyecto de Constitución para que, una vez aprobada, propongamos y desarrollemos la ley secundaria desde la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Sabemos que este esfuerzo no resuelve de manera inmediata ni definitiva la condición de discapacidad, pero favorece las condiciones laborales, económicas, de inclusión y desplazamiento; factores que, en algunos casos y ante la ausencia de herramientas, impiden que sean socialmente productivas y mejoren, paulatinamente, su autosuficiencia y calidad de vida.

GPPAN

Impulsar movilidad como derecho humano

Dip. Andrés
Atayde Rubiolo

Presidente de la Comisión
de Hacienda de la ALDF

El Grupo Parlamentario del PAN en la Asamblea Legislativa del DF (ALDF), tiene un paquete de iniciativas en materia de movilidad, que impulsará en el primer periodo ordinario del segundo año de ejercicio de la VII Legislatura.

El gobierno de la ahora Ciudad de México tiene como uno de sus principales retos garantizar la movilidad de esta gran urbe donde el paradigma situaba su total atención en el movimiento de los vehículos, es decir, se centraba en el transporte.





Entendía que su objetivo era reducir la congestión vial a través de aumentar el número de carriles, incrementar la cantidad de estacionamientos y acrecentar la velocidad a la que los automóviles circulaban. Dicha hipótesis se descarta viendo los colapsos viales cotidianos en nuestra ciudad en los últimos años: inducíamos más vehículos en vez de inhibirlos.

El mismo error lo comete el gobierno capitalino en materia presupuestal, dedicando el 86 por ciento de su presupuesto de movilidad en infraestructura para vehículos, a pesar de que el 79 por ciento de la población se mueve en transporte público y sólo 19 por ciento en vehículo particular.



Hoy, desde el PAN, se propondrá un cambio de modelo en donde buscamos que los protagonistas sean las personas: que se muevan con seguridad, libertad y tarifas justas. La movilidad es una práctica social de desplazamiento de personas a través del tiempo y del espacio para acceder a bienes y servicios.

El PAN en la ALDF centrará su atención en un programa integral para brindar certeza en movilidad, concepto que hoy entendemos en función de varios elementos como los siguientes:

• **Accesibilidad.** Toda la infraestructura urbana debe estar preparada para atender las necesidades de personas con discapacidad, peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga, motociclistas y automovilistas.

• **Seguridad.** Objetivo que nos debemos plantear para alcanzar cero muertes por hechos de tránsito, además de que la infraestructura sea segura para todas y todos.

• **Vulnerabilidad.** Proteger al más desprotegido para compensar los costos que tiene.

• **Multimodalidad.** La posibilidad de usar varios medios de transporte para completar nuestro recorrido.

Dichos elementos se fundamentan en conceptos como el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y de Ciudades Compactas, entre otros. Aunque estos cambios de patrones representan algunas incomodidades en el *statu quo* de la sociedad, la acción colectiva en beneficio de la movilidad está por encima de todo.

Asimismo, hay que considerar que en las unidades de transporte público viajan muchas más personas. Es decir, el espacio que ocupa una persona en su vehículo particular es mucho mayor al de un usuario del transporte público, por lo que el tránsito lento lo generan los vehículos particulares.

Imagine el espacio que utilizarían el mismo número de personas, pero en bicicleta, ¿cree que habría una mejor movilidad? Y, finalmente, piense que todos estuvieran caminando, ¿habría espacio de sobra? Para ambas preguntas, la respuesta es afirmativa. Simplemente hagamos matemáticas.

Queremos ayudar a crear una ciudad capaz e inteligente, para enfrentar los retos y emergencias que cotidianamente presenta la capital. Ningún problema es unidimensional y, por lo tanto, su solución tampoco lo es. Desde el PAN, trabajaremos en varios ejes para ofrecerte una movilidad ordenada, eficaz y sustentable.

Leyes para garantizar

un entorno ordenado

Dip. Jorge Romero Herrera

Coordinador del GPPAN, y secretario de la Comisión de Gobierno
@JorgeRoHe

El trabajo que el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (GPPAN) realizó durante el segundo período ordinario del primer año de ejercicio en la VII Legislatura de la Asamblea Legislativa del DF, impulsó iniciativas de ley para transparentar y ordenar el desarrollo urbano con una visión de corto, mediano y largo plazos.

Durante los últimos 18 años, los gobiernos del antes Distrito Federal, hoy Ciudad de México, han sido incapaces de enfrentar el reto de planear con visión de largo plazo y gestionar efectivamente un desarrollo urbano que dé certeza legal a los actores y opere con criterios de seguridad jurídica.

Asimismo, el GPPAN ha manifestado que en las políticas de desarrollo urbano para la capital, se requiere establecer criterios "claros y estrictos" por lo que hemos presentado las siguientes iniciativas:

1. Derogar los artículos 41 y 42, y modificar el 40 de la Ley de Desarrollo Urbano que facultan al Jefe de Gobierno para realizar los cambios de uso de suelo sin consulta previa.

2. Facultar a la Asamblea Legislativa para iniciar la revisión, modificación o cancelación del Programa General y los programas regionales cada seis años, así como los programas delegacionales, zonales y microregionales cada tres años.

3. Constancia de Publicitación Vecinal, mecanismo que garantice que previo al inicio de los desarrollos de alto impacto, se hagan públicos y del conocimiento de la población los datos de las construcciones.

4. Reformas a la Ley de Desarrollo Urbano para obligar a contratar una póliza de responsabilidad civil y riesgos profesionales por daños por obras a terceros, así como establecer un procedimiento para que los afectados tengan seguridad jurídica.

5. Desaparecer al Instituto de Verificación Administrativa (INVEA-DF) para empoderar a las autoridades delegaciones que son las más cercanas a los ciudadanos, las que conocen realmente su problemática y, consecuentemente, están mejor capacitadas para atender sus necesidades, sobre violaciones al uso de suelo y construcciones en sus colonias.

Proponemos dotar a las delegaciones de todas las facultades que permitan sustanciar y resolver el procedimiento administrativo, que la sociedad tenga en ellos a la única autoridad en materia de inspección y verificación en todas las materias que prevé el Reglamento de Verificación.

En Acción Nacional propugnamos por los derechos de la población y tenemos clara la gran responsabilidad que nos lleva invariablemente a conducirnos con objetividad, rectitud y coherencia, frente a las decisiones legislativas que den certeza jurídica para el marco normativo de la Ciudad de México en materia de desarrollo urbano.

Riesgos de la obesidad en CDMX

Dip. Nora Arias

Presidenta de la Comisión de Salud y Asistencia Social de la Asamblea Legislativa



El consumo de bebidas azucaradas, representa el 75 por ciento del problema de obesidad y sobrepeso, además de la elevada ingesta de harinas y alimentos *chatarra* en la Ciudad de México.

Lo anterior ha provocado que en la capital del país el 35 por ciento de niños en edad escolar, padezcan obesidad y sobrepeso, lo cual representa casi 500 mil menores en una situación muy complicada.

Al problema de la obesidad -que ha crecido en 300 por ciento en los últimos 20 años-, se le suman aceleradamente, padecimientos como la diabetes, la esterilidad, enfermedades respiratorias, gastrointestinales y cardiovasculares, incluso cáncer.

Es por ello que el pasado 4 de mayo, la Comisión de Salud y Asistencia Social de la Asamblea Legislativa del DF, aprobó reformas a la Ley para Prevenir y Atender la Obesidad y los Trastornos Alimenticios.

El fondo de dicha reforma consiste en establecer programas de prevención y orientación especializada relacionados con el sobrepeso y los trastornos alimenticios.

Además, se busca que el Instituto del Deporte de la Ciudad de México y las 16 delegaciones, pongan en marcha un programa de acondicionamiento físico, cuyo objetivo sea combatir el sedentarismo, la falta de actividad física y mala alimentación.



Adicionalmente, se propuso un punto de acuerdo para exhortar a la Secretaría de Educación Pública (SEP) a que con base en la situación que atraviesa la Ciudad de México en materia de obesidad infantil, se incluya en los planes de estudio de preprimaria, primaria y secundaria, la materia de *Salud y autocuidado alimenticio*.

La educación es fundamental para lograr un cambio en el estilo de vida, pues actualmente de cada 10 adultos siete tienen sobrepeso y obesidad; de cada 10 niños, cuatro están en esa condición por demás alarmante, lo que puede llevar a disminuir la esperanza de vida en al menos una década.

Por ello, es urgente seguir concientizando a la población en general sobre los buenos hábitos alimenticios y la importancia de realizar ejercicio físico.

Aprueba CNDH respeto a derechos humanos en cárceles capitalinas

**Dip. Rebeca
Peralta León**

**Vicepresidenta de la Comisión Especial de Reclusorios de la Asamblea Legislativa del DF*

Después de calificar como "muy positiva" la calificación aprobatoria de 6.84 otorgada por la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH), en su observancia de respeto a los derechos fundamentales de internos e internas en las cárceles de la Ciudad de México, la diputada por el PRD en la Asamblea Legislativa, Rebeca Peralta León, aclaró que existen asignaturas pendientes como la sobrepoblación, hacinamiento, insuficiencia de custodios y presuntos casos de corrupción, las cuales deben atenderse.

Refirió que la Ciudad de México está ubicada en el noveno lugar dentro de las 32 entidades federativas del país que han registrado avances en materia penitenciaria, de acuerdo con el *Diagnóstico Nacional de Supervisión Penitenciaria 2015* elaborado por la CNDH.

La también vicepresidenta de la Comisión Especial de Reclusorios de la Asamblea Legislativa del DF, explicó que en los últimos cinco años se mantiene una línea ascendente sobre la evaluación que otorga la CNDH al trabajo que realiza el Sistema Penitenciario de la capital del país, ya que en 2015, la calificación fue de 6.84; en 2014, 6.55; en 2013, 5.98; en 2012, 5.91, y en 2011, 5.99.

Indicó que por arriba de la Ciudad de México se ubican los estados de Guanajuato, Aguascalientes, Baja California, Chihuahua, Tlaxcala, Coahuila, Querétaro y Jalisco que recibieron calificaciones de 8.02, 7.75, 7.42, 7.38, 7.34, 7.20, 7.12 y 6.90, respectivamente. La evaluación corresponde a 130 centros penitenciarios estatales, varoniles, mixtos y femeniles, de un total de 359 que hay en el territorio nacional, cuya población total fue de 194 mil 977 internos, es decir, el 87 por ciento de la población total reclusa en penales estatales.

•Las cárceles presentan una sobrepoblación de 14 mil 104 internas e internos en cinco prisiones de la CDMX

Asimismo, detalló en entrevista que el Reclusorio Preventivo Varonil Oriente recibió una calificación de 6.38; el Varonil Norte, 6.05; el Varonil Sur, 6.32; el Centro Femenil de Reinserción Social Santa Martha Acatitla, 7.05; el Femenil de Reinserción Social Tepapan, 6.98; la Penitenciaría de la Ciudad de México de Santa Martha Acatitla, 6.69; el Centro Varonil de Rehabilitación Psicosocial, 7.38; el Centro Varonil de Reinserción Social Santa Martha Acatitla, 7.41; el Centro Varonil de Reinserción Social Santa Martha Acatitla, Módulo de Alta Seguridad, 7.37; el Centro Varonil de Seguridad Penitenciaria I, 6.4; y el Centro Varonil de Seguridad Penitenciaria II, 7.27.

No obstante, la legisladora por el sol azteca en la Asamblea Legislativa, hizo un llamado al jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, a la secretaria de Gobierno, Patricia Mercado, y al subsecretario del Sistema Penitenciario, Antonio Hazael Ruiz Ortega, a “no bajar la guardia” y continuar buscando estrategias que permitan disminuir los conflictos y se cumplan con las normas establecidas en materia de respeto a los derechos humanos de los prisioneros.

Señaló que de acuerdo con el referido, una problemática reiterada es la sobrepoblación, es decir, la capacidad del centro se encuentra rebasada por la población, hecho que genera problemas de salud y de seguridad, así como de falta de oportunidades para la mayoría de los internos.

De acuerdo con el estudio, agregó, en el caso de la Ciudad de México el sobrecupo es de 14 mil 104 internas e internos en cinco prisiones, y se concentra en los Reclusorios Preventivos Varonil Oriente, Varonil Norte y Sur, así como el Centro Femenil de Reinserción Social Santa Martha Acatitla y la Penitenciaría del Distrito Federal de Santa Martha Acatitla, donde existe una capacidad para 20 mil 704 internos pero cohabitan un total de 34 mil 808 reclusos.

Precisó que el Reclusorio Preventivo Varonil Oriente tiene una capacidad para albergar a 6 mil 844 reos y la población llega a 12 mil 913; el Reclusorio Preventivo Varonil Norte tiene una capacidad para 5 mil internos para una población de 10 mil 878; y el Reclusorio Preventivo Varonil Sur tiene instalaciones para 4 mil 896 pero la población llega a 6 mil 375 reos.

El Centro Femenil de Reinserción Social Santa Martha Acatitla tiene una capacidad de 1 mil 608 con una población de 1 mil 685; y la Penitenciaría de la Ciudad de México Santa Martha Acatitla tiene capacidad para 2 mil 356 internos y cuenta con una población de 2 mil 957 personas.

Al referirse al diagnóstico de la CNDH, dijo que éste arroja observaciones apropiadas de acuerdo con la supervisión de aspectos que garanticen la integridad física y moral del interno, condiciones de gobernabilidad y de una estancia digna, así como la reinserción social del interno y grupos de reos con requerimientos específicos.

Dip. Socorro
Meza Martínez

Ley de mercados públicos, prioridad legislativa

Como presidenta de la Comisión de Abasto y Distribución de Alimentos y en armonía con la agenda legislativa del Partido de la Revolución Democrática (PRD), una de las prioridades de mi trabajo legislativo es buscar las herramientas que nos permitan actualizar el marco jurídico que regula la operación de 329 mercados públicos y la Central de Abasto, en la Ciudad de México, así como la urgente modernización y mantenimiento de sus instalaciones, afirmó la diputada Socorro Meza Martínez.

Añadió en entrevista que la revisión de la Ley de Mercados y su actualización, así como crear mecanismos de apoyo permanente a estas vías de producción y acceso alimentario, es la columna vertebral hacia un rescate integral del mercado tradicional. Por ello, “con la participación de locatarios, comerciantes y autoridades, podremos cambiar la perspectiva y hacerlos más competitivos”.

No puede postergarse más la toma de decisiones del Poder Legislativo en nuestra ciudad, por lo que debemos contar con un sistema alimentario debidamente organizado y sistematizado, con definición clara de funciones, facultades y obligaciones de los actores que intervienen, indicó.

Expuso que el Programa General de Desarrollo del DF 2013-2018, no hace referencia a la necesaria actualización del marco jurídico que regula la operación de los 329 mercados públicos y la Central de Abasto, así como a la urgente modernización y mantenimiento de sus instalaciones. Asimismo, el citado programa no considera a los más de mil 400 tianguis y 59 concentraciones que se instalan día a día en las calles de nuestra ciudad ni a las 10 rutas de mercados sobre ruedas que abordan con sus mercancías y productos las vialidades de nuestra urbe.

En consecuencia, se refleja el total descuido y abandono que hoy guardan los mencionados espacios de comercio en los que, de acuerdo a datos proporcionados por la Secretaría de Desarrollo Económico (Sedeco), se distribuye el 42 por ciento de los alimentos que consumen los casi 8 millones de habitantes de la capital del país.

Por ello, la Asamblea Legislativa debe tomar decisiones. Hoy se cuenta con una regulación que incluye, entre otras, la Ley de Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa del DF; Ley para el Desarrollo Económico del DF; Ley de Seguridad Alimentaria y

Nutricional para el DF y la Ley del Consejo Económico del DF, pero en ninguno de los textos jurídicos enunciados se establece el tema de abasto para la Ciudad de México, insistió la legisladora.

Debemos caminar hacia la mejora en la regulación; apostar por el desarrollo social y económico de los que menos tienen a partir de la implementación de instrumentos normativos que surjan de una visión actualizada, dejando de lado a aquellos que datan de 1951, como es el caso del Reglamento de Mercados para el DF.

En este sentido, dijo, la Comisión de Abasto y Distribución de Alimentos debe asumirse como la encargada de dirigir la ruta por la que se habrá de transitar hacia la modernidad de los esquemas de abasto y distribución de víveres para promover y plasmar una regulación moderna y eficaz en la materia.

Corresponderá a esta comisión generar un diálogo permanente, plural, incluyente, razonable y de toma de decisiones efectivas en función de criterios técnicos apegados a la realidad social de los actores involucrados en este tema, anteponiendo siempre el bien común por encima del interés particular, puntualizó.

Educación igualitaria, derecho garantizado en la Constitución

La educación es uno de los factores de movilidad social y de cambio más importante, por lo que es fundamental garantizar este derecho en condiciones de igualdad sin excepción, en la nueva Constitución de la Ciudad de México, aseguró la presidenta de la Comisión de Educación de la Asamblea Legislativa del DF, Cynthia López Castro.



Dip. Cynthia López Castro

Asimismo, la diputada constituyente por el Partido Revolucionario Institucional (PRI), refirió en entrevista, que la tercera parte de la población se encuentra realizando estudios en la Ciudad de México, y ésta ocupa el primer lugar a nivel nacional en educación básica, sin embargo, el gran reto sigue estando en la educación media superior y superior.

¿Qué aspectos de la política educativa se van a integrar en la Constitución?

—En la Constitución de la Ciudad de México se debe plasmar el derecho a la educación igualitaria como derecho universal, porque es el motor de cambio de la sociedad que permite salir de la marginación al impulsar a un joven a dejar de robar o drogarse, para estudiar y tener un trabajo el día de mañana.

¿Cuántas personas en la Ciudad de México estudian actualmente?

—En la Ciudad de México hay cerca de 3 millones de estudiantes matriculados en educación primaria, secundaria, preparatoria, y universidad, tanto pública como privada, lo que equivale a la tercera parte de la población de la ciudad. “Hoy que soy asambleísta, presidenta de la Comisión de Educación, y diputada constituyente, tenemos el reto de abonar a la construcción de una política educativa que garantice la integridad, la seguridad y la igualdad de las personas.

Uno de los retos más importantes para garantizar el tema de igualdad educativa en la nueva Constitución, es lograr por parte de las autoridades que las escuelas estén adaptadas para dar atención a las personas con discapacidad, y no al revés.

Asimismo, necesitamos una educación con visión de género y de derechos humanos que permita que las mujeres, desde que son niñas, tengan una educación igualitaria y las mismas oportunidades.

Actualmente, en la educación superior tenemos mucho más hombres estudiando ciencias, por lo que desde pequeñas, hay que promover a la mujer en la ciencia.

Por otra parte, es necesario que también se evalúe a los alumnos, además de los maestros, las escuelas y al plantel, para que podamos tener los medidores precisos de cómo está la educación en la ciudad.

Cabe destacar que a mi cargo estará el reto de elaborar las leyes reglamentarias como presidenta de la Comisión de Educación de la ALDF, posterior al Congreso Constituyente.

¿Con la nueva Constitución, la política educativa seguirá a cargo del gobierno federal o quedará en manos del gobierno de la CDMX?

—Habría que evaluar si se queda la educación en control del gobierno de la ciudad; si bien hoy en día los servicios educativos están a cargo de la Secretaría de Educación Pública, más allá de que el gobierno federal lo tengamos como PRI, han habido sexenios con otros gobiernos y la educación básica, que es primaria y secundaria, siempre ha ocupado el primer lugar a nivel nacional; además, la ciudad nunca ha querido tener los servicios educativos por el tema presupuestal. Lo que queremos es que las escuelas en la Ciudad de México tengan altos niveles educativos para que los capitalinos tengan una educación privilegiada.

¿Qué mensaje tiene para la ciudadanía?

Invito a la gente a seguir de cerca el proceso del Constituyente, y que se involucren. Como presidenta de la Comisión de Educación tengo las puertas abiertas para toda propuesta educativa, ya sea de un ciudadano o de algún actor en el ámbito que quiera participar para desarrollar este artículo en la Constitución de la Ciudad de México.

Revalorar a adultos mayores

Dip. Abril Trujillo Vázquez

“Después de todo, la vejez es la suma de toda la vida, milagro y nobleza de la personalidad humana.” (Marañón)

En México no valoramos la experiencia de vida, y lejos de reconocer lo que pueden aportar millones de adultos en plenitud, se les discrimina. Agosto fue el mes del adulto mayor y con este motivo es necesario reflexionar sobre las condiciones laborales y sociales en que viven quienes aún son productivos.

Este sector de la población enfrenta un alto índice de discriminación en el ámbito laboral, causado por estigmas como la edad, el desgaste físico, dependencia e inactividad. Muchas veces se les considera “poco productivos” o “poco acordes con el trabajo moderno”, de manera que a pesar de encontrarse en pleno uso de sus facultades físicas y mentales y de querer seguir trabajando, son obligados a retirarse o a cesar su actividad laboral.

De acuerdo con cifras de la *Encuesta Intercensal 2015*, en 10 entidades del país se concentra más del 61 por ciento de la población de adultos mayores, por lo que con base en estos resultados, México se encuentra en un proceso de envejecimiento natural de la población; toda vez que los mayores de 65 años llegaron a 8.5 millones de personas, que significa un crecimiento de 23.2 por ciento en comparación con datos del censo de 2010, cuando este sector aumentó a un ritmo de 21.4 por ciento, y la

CDMX ocupó el segundo lugar en concentración de adultos mayores con 870 mil 156 ciudadanos.

Esta es una situación a la que le debemos poner mucha atención, porque de acuerdo con la *Encuesta Nacional sobre Discriminación en México (Enadis) 2010*, los principales problemas de esta población, son de tipo económico, generalmente por falta de oportunidades laborales. Según la encuesta, sólo 2.7 de personas de cada 10, reciben pensión por su trabajo, y a 6 de cada 10, los sostiene económicamente su familia o una persona responsable de ella.

Los resultados de la Enadis 2010, revelan que 9 de cada 10 adultos mayores considera que es “difícil” conseguir empleo; 66 por ciento estimó “muy difícil” recibir apoyos gubernamentales, aun cuando por ley se estipula su derecho a “gozar de igualdad de oportunidades en el acceso al trabajo o de otras opciones que les permitan un ingreso propio y desempeñarse en forma productiva”.

Esto nos demuestra que hay desaprovechamiento del talento y las habilidades que este grupo generacional puede aportar al mercado laboral. Independientemente de que muchas de estas personas cuentan con amplia experiencia en sus áreas de conocimiento y un *know-how* (sabes cómo

hacerlo) invaluable, fruto de su larga experiencia laboral.

El Instituto Great Place to Work, organismo innovador y exitoso en crear, estudiar y reconocer los excelentes lugares de trabajo a nivel nacional e internacional, comprobó que varias empresas en Estados Unidos integran a los adultos mayores a la actividad laboral, asegurándoles un trato inclusivo e imparcial, y después de su jubilación o retiro, los reintegran como consultores internos, además de ofrecerles capacitación mediante cursos y talleres.

Muchas de estas empresas exitosas mantienen políticas de no discriminación en sus procesos de contratación, enfocándose sólo en las competencias del candidato -y no en la edad-, para asegurar una imparcialidad en el proceso.

En este contexto, es fundamental que los órganos gubernamentales sean sensibles ante esta realidad de los adultos mayores, tanto en la Ciudad de México como en el país. Que diseñen políticas públicas socialmente sustentables para que laboren en un ambiente de imparcialidad, y se les brinde oportunidades de trabajo formales, sobre todo a quienes están cercanos al retiro. Por ello, se requiere incentivar fiscalmente a las organizaciones civiles y empresas que desarrollen prácticas de inclusión, imparcialidad y generación de empleos en beneficio de los adultos mayores, sus familias y la sociedad.

Blindarán transporte concesionado contra asaltos

Dip. Juan Gabriel Corchado Acevedo



El Partido Nueva Alianza en la Asamblea Legislativa (ALDF), propuso un plan de seguridad para usuarios del transporte público concesionado que incluye un seguro con cobertura no sólo contra accidentes sino también por robos o asaltos e incluso fallecimiento, además de asegurar a aproximadamente 18 mil microbuses y combis las cuales se equiparán con botones de pánico y cámaras de seguridad.

Lo anterior se logrará con las modificaciones al artículo 33 del Reglamento de Transporte local, que Nueva Alianza (NA) presentará en el próximo periodo ordinario de sesiones en la (ALDF), ya que el gobierno local, las aseguradoras y los concesionarios son responsables pues actualmente los seguros sólo cubren daños por accidentes automovilísticos, afirmó el diputado Juan Gabriel Corchado Acevedo, presidente de la Comisión de Asuntos Laborales y Previsión Social en dicho órgano legislativo

Destacó que de acuerdo con datos de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef), en 2011 sólo el 26.5 por ciento del transporte de pasajeros a nivel nacional estaba asegurado; la póliza se cubría por unos meses y en la mayoría de los casos no se refrendaba.

Refirió que a pesar de que no se cuenta con datos exactos del número de unidades de transporte público en la Ciudad de México, de acuerdo con el padrón de la Secretaría de Movilidad (Semovi) de 2013, se estima que hay cerca de 18 mil microbuses y combis, sin considerar las casi 11 mil unidades provenientes del Estado de México.

Expuso que según la Dirección General de Política y Estadística Criminal, los índices delictivos no se han incrementado en los últimos tres años; sin embargo, si se considera que sólo se denuncia entre ocho y diez por ciento de los ilícitos, sí aumentó la violencia con que se comenten.

El también representante de la coalición parlamentaria de los partidos Nueva Alianza, del Trabajo (PT) y Humanista (PH), indicó que no basta con buscar que el transporte no sea contaminante, sino exigir una mejor calidad en el servicio de los concesionarios y que se responsabilicen por accidentes y delitos del orden común a bordo de sus unidades.

Por ello, manifestó su preocupación por la seguridad de la clase trabajadora, jóvenes, niños y adultos mayores que se ven en la necesidad de trasladarse en estas unidades. “No podemos ser omisos y no tomar medidas para defender a los ciudadanos”.

Respecto al *blindaje* del transporte público concesionado, dijo que exigirá la instalación de botones de pánico y cámaras de seguridad conectadas en tiempo real al Centro de Mando de la Ciudad de México (C4) en las unidades de transporte como obligación de ley.

Por ello, exhortó a las instituciones involucradas, como la Semovi, la Procuraduría de Justicia capitalina, el Instituto de Verificación Administrativa (Invea), las aseguradoras y a los usuarios del transporte concesionado a trabajar por nuevos esquemas de gobernanza para cambiar la visión de responsabilidad civil y de seguridad en este sector.

Frescos en Capilla Sixtina

Obra maestra de Miguel Ángel en CDMX

En la Plaza de la República un grupo de admiradores de arte del Renacimiento se propuso mostrar al público mexicano las obras maestras que Miguel Ángel pintó utilizando la técnica del fresco, en el plafón y muros de la Capilla Sixtina, en la Ciudad del Vaticano.

Dichos murales están en el catálogo de la UNESCO como patrimonio de la humanidad. En ellos, Miguel Ángel plasmó algunos de los pasajes de la Biblia más conocidos, como *La creación de Adán*, *Expulsión del paraíso*, *el Juicio final*, así como escenas de la vida de Jesús.

Para la elaboración de esta réplica en tamaño natural se necesitaron dos años de trabajo, de los cuales, 170 noches se utilizaron para la obtención de 2 millones 700 mil fotografías que constituyen el mayor archivo digital de la Capilla Sixtina jamás realizado.

Javier Díaz, coordinador de la exhibición, explica a la revista *Asamblea* que la iniciativa para hacer una réplica exacta del célebre recinto surgió a partir de una visita al Vaticano. Llevó a una artesana de Oaxaca a que viera su trabajo en los museos que lo estaban distribuyendo.

“Al momento en que la señora entró a la Capilla Sixtina se arrodilló y comenzó a llorar; las personas que la acompañaban se acercaron a ver qué le sucedía y ella contó que a sus 80 años, jamás se imaginó que la sacarían de su comunidad para ver el Vaticano y que le entristecía que ella estaba viendo eso y que muchos mexicanos no pudieran verlo o ni siquiera sabían de su existencia”. Desde ese momento comenzaron las negociaciones entre la Santa Sede y la Nunciatura Apostólica en la Ciudad de México para ver de qué manera era posible traer la Capilla Sixtina a nuestro país.

¿Cuántas personas trabajan en el montaje?

—Alrededor de 200 personas, entre la gente de estructuras, escenógrafos, artistas plásticos que hicieron lo que es la transcena, el coro, el altar y las puertas. El trabajo consistió en recrear las piezas del relieve que se encuentra dentro de la Capilla Sixtina original, estas partes son únicas, se hicieron a mano, no con moldes.

También trabajan arquitectos, ingenieros y gente que realmente se dedica a realizar este tipo de espectáculos a fin de realizar el montaje con todos los protocolos de seguridad que se requieren para evitar cualquier riesgo en materia de protección civil.

“La réplica de la Capilla Sixtina es exacta. No sólo los frescos de Miguel Ángel, también el piso, todo lo que ven aquí dentro de la Capilla Sixtina de la Ciudad de México es idéntico a lo que se encuentra en la misma obra del Vaticano”.

El tiempo de recorrido para admirar esta obra maestra es similar al que dan en El Vaticano: entra un grupo de aproximadamente 400 personas cada 15 minutos, la gente puede venir con un pre registro o llegar directamente a la taquilla frente al Monumento a la Revolución para solicitar un pase de acceso general.

¿Cómo fue el proceso técnico?

Fue algo muy complejo que se llevó su tiempo realizar porque es un trabajo que se hace con todo cuidado y el máximo empeño; fueron 170 noches para realizar una biblioteca de 2 millones 700 mil fotografías de tres centímetros. Es trabajo muy complejo, equiparable al armado de un rompecabezas de 2 millones 700 mil piezas, en este caso fotografías de tres centímetros hasta construir la imagen de tamaño real.

¿Cuánto costó hacer esta producción?

Para la realización de esta réplica de la Capilla Sixtina se presupuestaron 45 millones de pesos. Se logró gracias al apoyo de los patrocinadores Banorte y Maseca. El objeto de la exposición es cultural, por lo que la inversión no se recuperará, lo que se trajo es gratuito para el público. La inversión no regresa en dinero, las gratificaciones son de otra naturaleza, principalmente cultural: poder compartir al público de México la cultura universal.

Los materiales utilizados para la construcción de la reproducción de esta magna obra de arquitectura y arte fueron: 3 mil cuadrados de impresión en tela, 500 metros cuadrados de piso de cristal, mil 500 metros cuadrados de muros exteriores y 2 mil metros de polín. Además de 400 bastidores para muros, mil 300 tejas para techo, 2 mil 500 kilos de material para los modelados, mil 300 litros de pintura para los acabados; tres toneladas de metal para las herrerías, mil 300 metros de varilla en fibra de vidrio, una tonelada de resina, cinco toneladas de estructuras tubulares y una puerta principal de 300 kilos.

¿Cuántas pantallas y proyectores se utilizan en la presentación?

En la sala donde da inicio el recorrido se proyecta un video sobre la vida de Miguel Ángel en seis pantallas de alta resolución para que la gente pueda apreciar de mejor forma un video introductorio y se vaya involucrando en el tema. Para que entiendan quién era Miguel Ángel, porqué el Papa le encomendó primero pintar los frescos del techo y luego el Juicio final.

En la Capilla Sixtina no hay proyectores; se da una breve explicación por medio de sonido, pero los frescos están tal cual en la original Capilla Sixtina, no son proyectados, están hechos en tela. Se imprimieron, se trabajó la tela para recibir los pigmentos específicos y obtener el 97 por ciento de igualdad en cuanto a lo que está en la Capilla Sixtina. Son lienzos de 3 x 3 metros y la técnica de impresión fue por sublimación en tela.



¿Después de la Ciudad de México adónde se llevará la Capilla Sixtina?

Al finalizar la muestra en la Ciudad de México estaremos de gira nueve años por toda la República, para acercarnos a la mayor cantidad posible de mexicanos. La primera etapa de la gira será en el Estado de México.

El “trole” debe resurgir en la capital

“Es un transporte popular; arraigado por su nobleza, economía y características ecológicas, además de ser un emblema de la capital del país.”

José Antonio Álvarez, chofer del STE

Son las 4:30 am. El radio-reloj emite su señal de alarma. Es de madrugada y José Antonio Álvarez abre lentamente sus ojos. Duda un momento. Abraza a su esposa luego, sigilosamente, sale del lecho matrimonial para encaminarse al baño de su casa en el pueblo de San Juan Ixtayopan, en Tulyehualco.

A las cinco de la madrugada es difícil comer algo. Aunque el agua tibia de la regadera y el jabón ya hicieron su labor de limpieza, el cuerpo se resiste a entrar en acción. El cerebro continúa ensoñando y más por costumbre que a lo largo de más de 10 años de rutina, se ha convertido en un hábito, Pepe Toño, como afectuosamente lo llama su esposa, se acerca a la estufa para calentar el café que, acompañado de un chorrillo de leche y un pan, es el desayuno con el que el operador de trolebús sale de casa a cumplir su turno de ocho horas al volante.

El café y el frío de la mañana terminan de despertarlo y camina por la calle del pueblo para llegar a la base de los micros que lo llevarán en veloz carrera al paradero del Metro Tasqueña, donde abordará el transporte que lo dejará en la esquina del Eje Central y Eje 7 Sur, Municipio Libre, su lugar de trabajo, para operar un trolebús que va de San Andrés Tetepilco a Mixcoac.

A las 6:30 de la mañana, José Antonio aborda la pesada unidad del Servicio de Transportes Eléctricos (STE) para comenzar a cubrir su turno que culmina a las 15:30 pm. Luego de 14 años de trabajar en el STE, él es ahora un avezado operador que conoce a la perfección las ocho líneas que en la actualidad conforman la red de este transporte.





Ahora, José Antonio, de 43 años, rememora cuando ingresó al STE; los exámenes de conocimientos y psicométricos que tuvo que acreditar para posteriormente hacer el curso de capacitación y adiestramiento de tres meses de duración para obtener la plaza de operador. “Durante esos meses nos enseñaron cómo funciona un trolebús, qué tenemos que hacer en caso de alguna falla o baja en el voltaje de la línea y, sobre todo, a manejar correctamente la unidad y a sobrellevar al pasaje que en ocasiones se inconforma”.

Recuerda cuanto “en los patios del depósito nos ponían a manejar un ‘trole-escuela’. Nos enseñaron a maniobrarlo correctamente para adelante, de reversa, en zigzag, a evitar obstáculos, a estacionarlo correctamente y a medirlo bien para no atropellar a la gente que espera en las paradas”.

Para este operador de trolebús el STE fue abandonado por el gobierno, pues de un parque de aproximadamente 340 trolebuses, únicamente 210 se encuentran en condiciones para el servicio. “Cuando comencé en este trabajo había muchas rutas que prácticamente cruzaban toda la ciudad, pero se dejó de comprar refacciones, de darle mantenimiento al equipo y los “troles” comenzaron a arrumbarse en el depósito, oxidándose, en inútil espera de una reparación que los pusiera nuevamente al servicio del público”.

La falta de refacciones obligó a que por lo menos 80 trolebuses, de los 340 inventariados, estén arrumbados en el depósito de Tetepilco, y que el número de líneas disminuyera 55 por ciento en los últimos nueve años, pues en 2006 existían 18 derroteros, y ahora apenas quedan en funcionamiento ocho. Asimismo, el número de kilómetros de operación bajó de 416 a 203.

La desatención a este transporte público no contaminante es causa de los altos índices de contaminación que padecen actualmente los habitantes de la capital. “Si en lugar de meter Metrobús, micros y taxis se invirtiera en el transporte eléctrico, no tendríamos tanto tráfico en las calles y no habría esmog”, apunta.

Cifras oficiales indican que cotidianamente el STE atiende a por lo menos 400 mil personas en las ocho rutas del trolebús que subsisten, incluido un circuito local en el Instituto Politécnico Nacional y el Tren Ligero en la calzada de Tlalpan. En la página del STE en internet, se precisa que hay 120 trolebuses de la marca Mitsubishi, serie 9000, que fueron repotencializados para tener una vida útil de 15 años, a partir de su puesta en operación en septiembre de 2009. Los trolebuses fueron reconstruidos con piezas de otras unidades que ya no podían circular por falta de refacciones.

Según el operador, el número de usuarios es bajo porque no se cuenta con la infraestructura y capacidad para transportar a un mayor número de pasajeros, principalmente a personas de la tercera edad y estudiantes. De las ocho líneas que operan, las que circulan por el Eje Central, Eje 2 Sur, y Eje 7 Sur, dan servicio las 24 horas del día.

A su edad, José Antonio confía en que podrá superar el estrés que le genera circular diariamente en el carril confinado, así como las enfermedades derivadas del sedentarismo y los daños en la columna vertebral ocasionados por pasar ocho horas diarias al volante del trolebús, para jubilarse a los 65 años en buenas condiciones de salud. Y lo más importante: tiene fe en que los “troles” puedan resurgir, por ser un transporte popular, arraigado por su nobleza, economía y características ecológicas, además de ser un emblema en la historia del transporte público capitalino.



Asistencia para el desarrollo infantil



Areli Rojas Rivera

Lic. en Ciencia Política por el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, y presidenta de la fundación “Y quién habla por mí, A.C.”

Cuando en nuestro país hablamos de programas para el desarrollo infantil temprano, nos referimos principalmente a aquellos que van dirigidos a niñas y niños durante sus primeros años de vida. México, en comparación con otras naciones de la región, está rezagado en el alcance de dichos programas con apenas 4 por ciento de uso entre niños de cero y 5 años.

Mientras que países como Chile, Colombia y Brasil sobrepasan el 30 por ciento, según el Banco Interamericano de Desarrollo quien, no obstante, señala que los costos sociales y económicos de mantener esta situación son muy altos a corto, mediano y largo plazos.

Hoy, nuestro sistema de protección social hacia la primera infancia en México tiene la oportunidad de moverse hacia un nuevo escenario de integralidad y articulación de políticas y programas públicos con el Sistema de Protección Integral de Niñas, Niños y Adolescentes, instalado en diciembre de 2015, y la Ley General de Prestación de Servicios para la Atención, Cuidado y Desarrollo Integral Infantil, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* en octubre de 2011.

Con ello, nace la oportunidad para dotar al sistema de una instancia coordinadora, y para generar la información necesaria que permita tener un registro y establecer un diagnóstico de la oferta y demanda de estos servicios enfocados al desarrollo infantil temprano.

Lo anterior debe articularse de forma urgente, pues como ahora está planteada la vinculación institucional, no es viable lograr programas exitosos en dicho tema.

Quiero enfocarme en un reto mayúsculo que tenemos respecto a la referida norma, conocida como Ley de guarderías, la cual crea un consejo rector que no tiene una reglamentación interna que le permita lidiar con los desafíos de coordinación y alta asimetría institucional de quienes forman parte, ya que la capacidad del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) federal, no es suficiente para coordinar los registros estatales de forma efectiva y no se plantean estándares de calidad de procesos en los centros.

Aún le cuesta México concebir la importancia de invertir en el desarrollo infantil temprano, pues esta inversión tiene un impacto significativo en la escolaridad de niñas y niños, y en su nivel de ingresos en el largo plazo, por lo que estaríamos hablando de un efecto notable en beneficio de los menores que nacen en el quintil más bajo en nuestro país.

Además de traer beneficios a la familia y comunidad, pues los servicios de cuidado infantil están ligados con la posibilidad de que las madres y algunos padres, puedan tener un trabajo remunerado. La evidencia en países de la región como Argentina, Brasil, Colombia y Guatemala muestra un efecto positivo del acceso a servicios de cuidado infantil en la participación laboral de las mujeres.

La cobertura de los programas, tamaño de los centros, protocolos y reglas de operación varía de los más de 30 mil niños y niñas atendidos por el ISSSTE, con centros que superan en promedio los 100 niños y niñas con un modelo muy similar al del IMSS, pasando por los más de 130 mil niños y niñas que atiende el DIF a través de los CADI, Centro de Apoyo al Desarrollo Integral, y los CAIC, Centro de Asistencia Infantil Comunitario, hasta las más de 260 mil de estancias de Sedesol, con centros que atienden en promedio a 30 niños y niñas.



México tiene instituciones y programas que apoyan el cuidado infantil en los primeros años de vida y la educación temprana, entre estos, el ISSSTE, IMSS, DIF, SEP y Sedesol. El presupuesto anual asignado a los tres principales sistemas públicos de cuidado infantil: IMSS, ISSSTE y Sedesol, asciende a un 2.5 por ciento de los recursos totales asignados para la atención de niños, niñas y adolescentes en nuestro país.

La atención ha mejorado sin duda, pero la calidad y eficiencia de los procesos para las intervenciones dirigidas al desarrollo infantil temprano, aún son un gran reto. Hasta ahora no se cuenta con una vinculación interinstitucional que logre conformar una base sólida de protección social para la primera infancia, tampoco un registro fiable de los centros públicos y privados que atienden a niños y niñas.

No existen lineamientos vinculantes que homologue los procesos y la estructura de los centros de atención, no existe una regionalización efectiva de estos centros, y no hay recursos humanos que logren acertar en la mejor atención para este sector de población. ¿México dará el paso hacia la protección integral o se quedará asistiendo lo emergente?

ECOBICI, transporte sustentable



Desde su creación en 2010 y hasta el presente año, el sistema Ecobici cuenta con una infraestructura de 452 cicloestaciones ubicadas en las delegaciones Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc y Benito Juárez. La Secretaría del Medio Ambiente (Sedema), indicó que dicho programa brinda servicio a más de 220 mil usuarios los cuales han realizado aproximadamente 35 millones de viajes, y recorrido alrededor de 54 millones de kilómetros, equivalentes a más de 4 mil 237 vueltas a la Tierra.



La Sedema consideró que entre los resultados más importantes que ha dado el sistema Ecobici a la capital es que se han dejado de emitir más de 2 mil 600 toneladas de bióxido de carbono, lo cual ayuda a mejorar la calidad del aire en la capital del país. Además, tiene interconexión con 36 estaciones del Sistema de Transporte Colectivo-Metro y 45 estaciones del Metrobús, lo que sin duda vuelve a Ecobici un medio de transporte sustentable para la ciudad.



En 2014 la Sedema realizó la Encuesta Ecobici en la cual se encontró que las principales motivaciones de los usuarios para inscribirse fueron: 60 por ciento para hacer ejercicio, 30 por ciento buscó evitar el tránsito vehicular y en un 28 por ciento para llegar más rápido a su destino. En sondeo ubicó a la avenida Paseo de la Reforma como la ciclovía que más usuarios utilizan, y determinó que las colonias Roma, Condesa y Cuauhtémoc, cuentan con el mayor número de usuarios de Ecobici; 62 por ciento de los cuales provenían de su hogar y 27 por ciento procedían de oficinas.



El Metro

obra civil y arquitectónica más compleja de la CDMX

Conocido popularmente como *La limusina de los pobres*, el Sistema de Transporte Colectivo-Metro (STC), se convirtió en la columna vertebral del transporte público de la Ciudad de México al movilizar diariamente a 5.5 millones de usuarios en 195 estaciones distribuidas en 12 líneas neumáticas y dos férreas.

A 47 años de su puesta en marcha como medios de transporte masivo, el Metro es, probablemente, la obra civil y arquitectónica más compleja de la ciudad capital, y aunque funciona con un déficit diario de 40 millones de pesos, su principal característica es que está en proceso permanente de transformación y crecimiento por la incorporación de nuevas tecnologías y el crecimiento de la red.

Jorge Gaviño Ambriz, director general del STC desde junio de 2015, dijo a la revista *Asamblea* que el reto principal de su administración es el mantenimiento tanto preventivo, como correctivo, y predictivo en todos y cada uno de los rubros del STC, “tenemos que darle un mantenimiento integral a todo porque pasaron muchos años sin mantenimiento correcto al sistema”.

Refirió que hay un programa conjunto con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) para hacer un plan de sustitución de importaciones sobre todo en las manufacturas, que son piezas que se tienen que importar de Europa pudiendo realizarlas en México. “En el aspecto electrónico tenemos un laboratorio de ingeniería avanzada, en donde estamos haciendo ingeniería en reversa, es decir, estamos viendo las tarjetas electrónicas para fabricarlas nosotros”.



Jorge Gaviño. Lograr servicio de excelencia.

La idea es armar en México los trenes y luego empezar a fabricar manufacturas que permitan tener menos dependencia del exterior, porque los trenes tienen una tecnología electrónica de vanguardia, pero la mecánica en sí es de hace 46 o 47 años, que se puede fabricar en nuestro país, apuntó.

En este sentido, el jefe de Gobierno de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera, firmó en agosto pasado un convenio con el Conacyt para desarrollar tecnología que mejore la operación del Metro y reduzca los costos en la manufactura de piezas que antes se importaban. Ahora, el Metro capitalino está vendiendo tarjetas que antes compraba en el extranjero, a países como Chile y otros, lo que contribuirá a impulsar el desarrollo tecnológico en nuestro país.

El directivo del STC consideró que “la única solución para lograr un servicio de excelencia es tener más recursos. ¿Cómo se van a obtener esos recursos? Eso es tarea de los diputados. Deben pensar en un programa a corto, mediano y largo plazos para que el sistema vuelva a tener toda la dignidad que tuvo en sus orígenes.

Otra forma de financiamiento es mediante la renta de espacios publicitarios o de espacios para locales comerciales, pero nos genera muy pocos ingresos; sólo el 3 por ciento de nuestros recursos anuales llega a través de esas vías”.



Actualmente, el STC cuenta con un parque vehicular de 390 trenes, de los cuales 292, de 9 vagones, son de rodadura neumática, así como 29, de 6. 12 trenes de 9 vagones son de rodadura férrea, al igual que 27 trenes de 6 vagones, y 30 de 7. Para proporcionar servicio a los usuarios en horas pico, se ponen en operación 282 trenes, los 108 restantes se encuentran en mantenimiento sistemático, mantenimiento mayor, rehabilitación, proyectos especiales y como reserva.

Gaviño Ambriz estimó que cada pasaje le cuesta al gobierno de la ciudad 13 pesos. “Eso es lo que gastamos al movilizar a un usuario o es lo que deberíamos de tener para contar con un servicio de reposición de refacciones, de trenes, de vías y arreglo de túneles, entre otros. Cobramos 5 pesos y no alcanza para comprar todo lo que se necesita, ése es el déficit que tenemos, el diferencial entre 5 y 13 pesos por pasajero”.

Desde 1969, cuando se inauguró la primera línea hasta la fecha, la tarifa ha aumentado 11 veces. Al inicio de sus operaciones el boleto costaba 1.25 de viejos pesos; asimismo, de 1969 a 1986 se puso a la venta planillas de 5 boletos por 5 pesos. Desde enero de 2002 hasta el 1 de enero de 2010, el precio unitario del boleto al público fue de 2 pesos.

Por ello, Gaviño Ambriz, llamó a los diputados locales a fortalecer la movilidad en la capital, así como a revisar la Ley de Transporte y empezar a pensar en que al Metro se le tiene que dar una mayor autonomía financiera o presupuestal.

“Tenemos que empezar a pensar también que la ALDF tenga la posibilidad de impulsar de una manera muy importante el Plan Maestro del Metro que ya tiene una antigüedad muy importante y que no se ha actualizado desde 1996, y las cosas en la ciudad han cambiado mucho desde ese tiempo”.

Con nueva Constitución

Ningún derecho ganado será reducido



Ningún derecho hasta ahora ganado en la capital del país sufrirá retroceso ni será reducido si no que aumentará “porque vamos a tener una Constitución progresiva y de vanguardia, que sea ejemplo para otras”, afirmó Manuel Granados Covarrubias, Consejero Jurídico y de Servicios Legales del Gobierno de la Ciudad de México.

Al participar en la reunión de información con integrantes de la Comisión Especial para la Reforma Política de la Asamblea Legislativa del DF, efectuada en la ex iglesia de Corpus Christi, Granados Covarrubias añadió que a través de la plataforma *change.org* así como de foros, reuniones y consultas es como se ha escuchado la voz de la ciudadanía para contar con una Constitución que refleje la visión y necesidades de quienes viven en la capital.

Puntualizó que en el pasado mes de agosto concluyó el proyecto constitucional, mismo que fue revisado a fin de que la nueva Constitución sea aprobada a más tardar el 31 de enero de 2017.

Asimismo, el Consejero jurídico celebró que los partidos políticos se hayan puesto de acuerdo para sacar adelante un proyecto tan trascendente para que las y los capitalinos cuenten con una Constitución de vanguardia en la que ningún derecho podrá sufrir retroceso, ni ser regresivo, ya que el propósito es tener una Constitución con mayores prerrogativas para los habitantes de la ciudad.

El representante del Gobierno capitalino también informó que dentro de la Constitución habrá una Hacienda única, y que será necesario reforzar la coordinación metropolitana con las entidades vecinas.

En el evento, el diputado por el Partido Revolucionario Institucional (PRI) José Encarnación Alfaro Cázares, presidente de la Comisión Especial para la Reforma Política, se refirió a las tres etapas para que la ciudad cuente con su Constitución local.

Recordó que derivado de la Reforma Política promulgada el 29 de enero de este año, desaparece el Distrito Federal para dar paso a la Ciudad de México como entidad autónoma y con las mismas atribuciones que un estado de la República; lo que sigue, dijo, es la instalación de la Asamblea Constituyente el próximo 15 de septiembre y que trabaje la propuesta de texto constitucional que se le entregará al Jefe de Gobierno.

Precisó que el último día de enero de 2017, deberá ser promulgada la Constitución, “por lo que a los diputados locales nos corresponde elaborar y promulgar las leyes orgánicas de los tres poderes que regirán la ciudad, así como a las alcaldías y la ley electoral que determine la elección de diputados y gobernador”. Aseguró que reuniones como ésta son una expresión clara de colaboración entre dos poderes de gobierno junto con la Asamblea Constituyente.

Alfaro Cázares precisó que “estamos en la etapa de redacción de la Constitución, donde el Jefe de Gobierno tiene facultad de presentar un proyecto antes de que inicie el periodo de sesiones y promulgarla antes del 15 de enero, y que en la Asamblea Legislativa deberán promulgarse cinco leyes: las leyes orgánicas de los tres poderes, la ley de alcaldías y la ley electoral, con apoyo de cinco grupos de trabajo”.

A la reunión acudieron asambleístas constituyentes electos por el PRD como Marcela Lagarde y de los Ríos, Roberto López, Tobyanne Ledesma, Guadalupe Muñoz, Nelly Juárez, y Lolkin Castañeda, quien aseguró que desde el ámbito de sus responsabilidades, los constituyentes están trabajando y lo seguirán haciendo para ser portavoces de las necesidades y demandas de las y los ciudadanos.

COMISIÓN DE GOBIERNO

Dip. Leonel Luna Estrada
PRESIDENTE

Dip. Jorge Romero Herrera
SECRETARIO

Dip. César Arnulfo Cravioto Romero
**COORDINADOR DEL GRUPO
PARLAMENTARIO DE MORENA**

Dip. Israel Betanzos Cortés
**COORDINADOR DEL GRUPO
PARLAMENTARIO DEL PRI**

Dip. Jesús Armando López Velarde Campa
**COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DE MOVIMIENTO CIUDADANO**

Dip. Antonio Xavier López Adame
**COORDINADOR DEL GRUPO
PARLAMENTARIO DEL PVEM**

Dip. Carlos Alfonso Candelaria López
**COORDINADOR DEL GRUPO
PARLAMENTARIO DEL PES**

Dip. Juan Gabriel Corchado Acevedo
**COORDINADOR DE LA
COALICIÓN PARLAMENTARIA**

INTEGRANTES

Dip. Beatriz Rojas Martínez
Dip. Paulo César Martínez López
Dip. José Manuel Ballesteros López
Dip. Elizabeth Mateos Hernández
Dip. Mauricio Alonso Toledo Gutiérrez
Dip. Nora del Carmen Bárbara Arias Contreras
Dip. Luis Alberto Mendoza Acevedo
Dip. Wendy González Urutia
Dip. Miguel Ángel Abadía Pardo
Dip. Luis Gerardo Quijano Morales
Dip. Adrián Rubalcava Suárez

OFICIALÍA MAYOR

Lic. Guillermo Sánchez Torres

TESORERÍA GENERAL

Dr. Pablo Trejo Pérez

COORDINACIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN SOCIAL

Lic. Juan Antonio Valtierra Ruvalcaba

COORDINACIÓN GENERAL DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Lic. Ángelo Fernando Cerda Ponce

CONTRALORÍA GENERAL

Mtro. Andrés Sánchez Miranda

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PARLAMENTARIAS

C. Miguel Ángel Errasti Arango



VII LEGISLATURA