

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
VI LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA**



VI LEGISLATURA

PRIMER AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad
La Movilidad en la Ciudad de México
Foro

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Hotel Hilton. Salón 1 y 2

17 de junio de 2013

(Audio iniciado)

EL C. .- Yo lo que quisiera es eliminar todos los camiones de carga que están alrededor mío porque yo estoy saliendo de la Universidad en Copilco.

El detalle es que es entre los estudios que hacíamos nos subíamos también a los camiones de Bimbo y cuando estábamos encima de un camión de Bimbo de golpe había un chofer que decía, usted vio a esa señora que está en la camioneta, esa señora no me deja trabajar. O sea los dos lados de una moneda. Bien, vamos a hacer más comentarios.

Hace un tiempo también sugerimos voluntariamente que los trailers no entraran a la ciudad entre las 7 y las 9 de la mañana. Si los trailers no entran a la ciudad entre las 7 y las 9 de la mañana tiene que quedarse en algún lado. Yo no estoy ni a favor ni en contra de la medida, simplemente señalar que la fila de camiones probablemente pasaría a Tepeji del Río todos esperando a que llegaran las 9 de la mañana.

Entonces uno dice, a ver, qué podemos prohibir, qué no podemos prohibir. Entonces lo mejor es tal vez contar algunas experiencias de empresas y también ponerles el nombre y el apellido porque si no parecería que no existen.

Entonces supongamos que estamos en Nestlé, el centro de distribución de Nestlé está en Lerma, al lado de Toluca, desde ahí todas las noches salen trailers después de las 9 de la noche que llegan a los centros de carga de pedidos que Nestlé tiene dentro de la Ciudad de México que son 25. cuando llega a esos centros de carga de pedidos en la noche se baja todo lo que está en el trailers y se distribuye en estaquitas, motos importadas de la India, aunque ustedes no lo crean, como triciclos, en unas camionetas que llevan chocolates, otras camionetas que llevan helados, que tienen frío y todo eso sale en un algún momento en la mañana. Entonces uno diría por ejemplo por qué no salen a las 5 de la mañana, porque la tienda de la esquina todavía no abrió y ahí es donde van a querer recibir tal o cual bote de leche Nido, porque le ponemos apellidos a los ejemplos.

Vamos a otro ejemplo que no tiene nada que ver, en la región centro de México somos 45 millones de personas; los 45 millones de personas compramos por lo menos una vez al año un par de zapatos, unas chanclitas, unos tenis, unos zapatitos que hacen ruidito, unos que tienen la cara del Pato Donald adelante. ¿Dónde demonios se hacen los zapatos? Pues en León y por allá lejos y ¿dónde se compran los zapatos? Entre Tres Hermanos, en el Taconazo, en la Zapatería La Vega, o sea todo tiene nombre y apellido que todos ustedes conocen.

Entonces viene un camión del demonio llevando a los mismos puntos de venta los zapatos de diferentes fabricantes de León, Guanajuato. No hay ningún centro de carga de pedidos, en ningún centro de distribución antes de que llegue a la bendita Ciudad de México, donde de golpe lo que trabajo ese proveedor se meta junto con otros proveedores que van a Tres Hermanos, porque Tres Hermanos les compran a varios, en La Vega le compran a varios, en el Taconazo tienen muchos proveedores diferentes. ¿Si me estoy explicando? O sea, estoy empezando a contar esto de los centros logísticos en vito, en directo y con empresas.

Otra cuestión que también es interesante, que también nos preguntan por aquí, es y esto de las áreas de carga y descarga, lo que pasa es que no hay y entonces habrá que hacer, porque vuelvo a decir esto, un Centro Histórico sin chelas de la manera más inocente, es un aburridísimo Centro Histórico. Entonces hay que llegar con los productos que estamos buscando encontrar en el Centro Histórico. Aquí abajo hay un restaurante muy famoso, pero en la Calle de Palma está el otro que es el mismo que tiene nombre y apellido, que se llama El Cardenal.

Se imagen un día que vayan a la Hostería de Santo Domingo y piden unos chiles en nogada y no hay, se acabaron, no vinieron los chiles, no nos entregaron los chiles. O sea chiles tiene que haber siempre y por supuesto en la Hostería de Santo Domingo.

Entonces esta cuestión de tener lugares donde cargar, descargar, pues hay que hacerlo como en una ciudad como merecemos. Entonces chisme, para ser una ciudad donde me ha tocado vivir por la UNAM, entonces supongamos que estamos en Barcelona y entonces llega un camión, llega a un sitio que es un área de carga y descarga y el tipo tiene un tag en el parabrisas, están de moda, todas nuestras autopistas urbanas necesitan tag. El tipo se para y en los primeros 15 minutos no les cuesta nada; en los próximos 15 minutos le cargan un peaje por estar ahí cargando y descargando, es parecido a los parquímetros de Polanco, ¿si me estoy explicando? Pero automáticos. O sea si en Polanco hay lugar para estacionar, pues habría lugar para estacionar, descargar, cargar, si tuviéramos algo parecido a lo que nos costaron en Polanco. O sea no es ciencia ficción. Nuestra Ciudad merece lo mejor, merece lo último.

Entonces prohibir. Se puede prohibir. Tiene un problema de que por ahí nos dicen de qué prohibir. Pues dependen. Si prohibimos por qué, para qué. Yo no estoy defendiendo ni a Nestlé ni a Bimbo ni al Taconazo ni a la Hostería de Santo Domingo. Sino les estoy contando lo que siento que es una realidad. Hay que hacer algo con la distribución urbana de mercancías sin pensar que sólo hay que prohibir.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias al doctor Juan Pablo Antún Gallaba. Ahora le rogamos al doctor Manuel Suárez su respuestas.

EL C. DR. MANUEL SUAREZ.- Tengo una serie de preguntas, la primera es ¿cómo se contempla a la población con discapacidad para su movilización en la Ciudad de México, ya que se han tomado acciones en el Metro y Metrobús que no corresponden a todos los tipos de discapacidad, cuál sería la alternativa que tendría este sector para movilizarse?

Efectivamente parte del diagnóstico hace un inventario de la infraestructura del transporte. De ahí parten las estrategias, pero sí regreso a la parte de la falta de información, hay una muy grande falta de información aún de las características de quienes viajan, cómo viajan y en qué condiciones, en términos de los discapacitados tenemos una falta de información y hay que ver en ese ámbito qué hay disponible y qué podemos proporcionarle a la Secretaría.

Otra pregunta es, ¿cuál sería el diagnóstico, pronóstico de los CETRAM en el Distrito Federal?

La respuesta es que están contemplados dentro del diagnóstico, son sin duda esenciales para los cambios de modo dentro del Distrito Federal, pero yo pensaría que no sólo son los CETRAM, yo creo que hay que pensar en cualquier punto de transferencia modal, que no necesariamente son CETRAM, cualquier punto donde se cruza el Metrobús con el Metro, el Metro con el mismo Metro, hacen transferencias, cambios de transbordo entre líneas, esto porque el 57 por ciento de los viajes en transporte público utilizan dos modos o más y añadiría de hecho que también esa es una de las grandes incógnitas, cuánto tiempo uno se tarda en cambiar de un modo de transporte a otro, cuánto tiene que caminar para cambiarse de un transporte a otro, es más otra incógnita no sabemos quién camina, cuánto camina, para qué caminamos y de dónde a dónde caminamos. Eso sería algo esencial para una estrategia que pretende cambiar un paradigma y hacer al peatón el más importante, tendríamos que conocer un poco más de las características de los peatones.

Finalmente otras dos preguntas que son como propuestas a esta falta de información y que nos parecen muy interesantes y que habría que pensarlas con más tranquilidad, pero las voy a responder así de bote pronto.

La primera es, ¿si son alternativas del estudio Origen y Destino los registros del IMSS e ISSSTE que contienen domicilio, residencia y trabajo del usuario?

Creo que sólo responderían cómo de a dónde a dónde viajan para trabajar quienes están afiliados al ISSSTE y al IMSS, para empezar son los viajes al trabajo que son 40 por ciento de los viajes, pero además omitiría al 60 por ciento de la población que no tiene esos servicios de salud.

Luego la siguiente pregunta es si las tarjetas inteligentes nos entregan a diario el origen y destino, además de la cantidad de tramos utilizados.

Solamente sabemos a través de estas tarjetas cuál es la demanda de cada uno de los modos de transporte que utilizan esas tarjetas, ahí inmediatamente se elimina todo lo que es taxi, bicicleta, automóvil, incluso colectivos y ya.

EL C. MODERADOR.- Gracias doctor Suárez.

EL C. .- ¿Me permites un comentario?

EL C. MODERADOR.- Sí, claro. Adelante.

EL C. .- Mira, porque él siempre está hablando de que no está disponible la información y yo quería contarles también una experiencia nuestra.

En el 2006 terminamos un estudio para la Comisión Ambiental Metropolitana. Entonces teníamos que además terminar midiendo emisiones tanto en vehículos de carga como en vehículos particulares como en transporte público.

En transporte público, todo mundo sabe por dónde van y todo mundo sabe más o menos las flotas que hay. Entonces es fácil asignar. De alguna manera es fácil asignar, uno.

Dos, en relación a otras cosas como el transporte de carga, teníamos una información que venía de cadenas de suministro específico de sectores específicos que exigen carga, más los lugares de origen y destino de carga, para que no se pierdan, la Central de Abasto, el Centro de Aurrera, el Centro de Distribución. Bien, entonces eso también era un dato.

Pero de lo que no sabíamos nada era qué ocurre con los autos entre las 7 de la mañana y las 11 de la mañana. Entonces la gente de matemáticas, el área

fuerte de matemáticas de mi laboratorio hizo un análisis de cómo trabajar muestras para hacer una matriz origen-destino con los viajes declarados de los días normales entre las 7 y las 11 de la mañana en auto. Para eso además eso así no se hace, entonces la muestra es de un tamaño como de más de 5 mil, ya no me acuerdo porque era un número muy calculado con la validez matemática y demás para poder expandir la muestra.

Contratamos a ACE NILSEN, o sea no lo hicimos así como niñitos, el estudiante que vayan a hacer la preguntita, sino con ACE NILSEN, costó en ese momento ese trabajo 850 mil. Tu puedes estar imaginando cuánto le costó a la CAM el estudio si para saber podíamos gastar 850 mil pesos. Entonces ACE NILSEN tenía que hacer citas en El Pedregal, a la señora de los taquitos y de la camioneta, para preguntarle qué pasaba entre las 7 y las 11 de la mañana con los autos de esa casa. Entonces se hacían las citas y para eso se trabajó con toda la valoración estadística, complicado, tardó 4 meses en hacerse. Todo eso es propiedad de la CAM.

Si tu me preguntas dónde está. Yo te digo que no lo sé, para que nadie se preocupe. O sea no tengo la más mínima idea, entregamos eso y lo entregamos montado en un sistema de información geográfica con información vectorial, encima de la raster, o sea todo lo que quieres como Instituto de Geografía. ¿Dónde demonios está eso? Pues se quedó no sé en qué administración. Entonces sí hay cosas y hay cosas de las difíciles porque saber de pasajeros, yo sé que voy a meter el dedo en el ventilador, yo no sé nada de transporte de pasajeros, pero voy a meter el dedo en el ventilador.

Entonces si quiero saber las entradas y salidas del Metro, tendría que pedir que el ticket se volviera a meter en las salidas, cosa que no hacemos. Si hago lo mismo en el Metrobús, o sea que vuelvo a confirmar la salida, no estoy inventando, o sea aquí al lado está lleno de familiares nuestros, sí, en San Francisco cuando sales del bar tienes que volver a meter tu ticket, y en Inglaterra también porque cobra por distancia. ¿Entonces donde entró y dónde salió? Y la estadística sale, ahora a las 11 la hago y a las 12 y a la una, a la hora que se te de la gana.

Pero claro el problema es la seguridad, la cantidad de gente, todo el mundo va a tener que meter el boleto, perdió el boleto, qué voy a hacer con los que no

tienen el boleto, o en el Metrobús que realmente está de emoción, los gorditos como yo me cuesta bastante salir por ahí y no llevarme por delante a alguien porque están, pero salgo y estoy feliz de que exista el Metrobús, pero no tengo que ponerle a la cosa. Si le tengo que poner aunque sea más lejos o en algún lado o con un enorme cartel, sea bueno, pongo su ticket para que sepamos de dónde diablos vino y por qué se bajó acá, no sé, pero sabemos que se bajó. Entonces me entero, la producción de información en el transporte público de pasajeros puede ser casi gratis, no hay necesidad de gastar los 850 mil pesos en 5 mil 300 entrevistas domiciliarias desde Iztapalapa hasta El Pedregal, y desde Santa Teresa hasta vaya a saber qué otro lugar y hacer las citas y que te abran la puerta porque es un festival a ver quién entra, formadito, lo atiende la señora en la puerta con un guardaespaldas atrás. No sé si me explico, o sea es muy complicado saber los autos de dónde salen, a donde van. Yo llevo primero a los nenes a la escuela, después me tomar con mi mamá un café y los martes hago estos con unas amigas. Vaya, mañana secuestros. No sé si me estoy explicando. Entonces era difícil, complicado, pero se puede hacer y la información existe, hay muchas cosas que puede seguir, porque esas encuestas domiciliarias, esos trabajos que hicimos siguen viviendo en el mismo lugar, nada más que crecieron los nenes, pero la cosa es parecida.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias.

Maestro Fernando Páez.

EL C. MTRO. FERNANDO PAEZ.- Muchas gracias.

Una primera observación, apreciación bien interesante es en relación con la medición de inicio de mi presentación y es cuáles ciudades son más dolorosas que la Ciudad de México, seguramente que hay más, lo importante de esta encuesta es un poco para ver la dimensión del problema de vialidad es que la Ciudad de México es una de las ciudades más importantes de Latinoamérica sino del mundo y en esta comparación está siendo comparada con las principales capitales y al ser comparada con las principales capitales por supuesto llama la atención cómo definitivamente el costo de moverse y lo que genera en términos de estrés y de problemas psicológicos en quien tiene que transitar en el Distrito Federal pues es bastante fuerte, creo que lo importante de esta medición es ser conscientes de que hay un problema de movilidad en

el Distrito Federal comparada con las principales de Europa, Asia y América. Ese es como un primer llamado de atención que hacen aquí, cuál es la más dolorosa. Seguramente que hay más, pero siempre el tema de las comparaciones que resultan odiosas en algunos casos, pero lo importante de aquí es que sí efectivamente existe un problema que hay que atender.

Lo segundo tiene relación con alguna afirmación que hice que la construcción de infraestructura vial no es la solución y definitivamente creo que nuestra postura es que la solución para el tema de movilidad deben verse de manera integral. Sin bien es cierto que la infraestructura es una parte, también deben verse en conjunto las demás estrategias que facilitan la movilidad que de alguna manera las mencioné que tienen que ver con el uso racional del vehículo, con mejorar la calidad del transporte público, con promover los no motorizados, es decir no ver de manera aislada el tema de que construir vías para más vehículos es la solución, sino que la solución está asociada a otro tipo de estrategias que podrían hacer más efectiva cualquier solución.

Lo otro es que si bien es importante y aquí lo mencionan, es ver cómo es la estructura urbana de la ciudad y cómo estamos viendo ese problema, valga la pena que acabamos de entregar una propuesta de reforma urbana que fue incorporada en el Plan Nacional de Desarrollo, los invitamos a que visiten nuestra Página Web para conocer cuáles son esas siete propuestas de reforma urbana que están apuntando de manera efectiva a cómo la estructura de la Ciudad puede evitar problemas de movilidad al tener los servicios a los que tiene que acceder la ciudadanía de manera más inmediata en términos de la organización de la estructura urbana.

El siguiente y es un llamado de atención muy importante que aparece ya dos veces donde está el tema de taxis dentro del sistema integrado de transporte público. Sin duda es un tema que hay que ponerle especial atención, debe de estar integrado dentro del sistema de transporte público, es un no despreciable 6 por ciento de los viajes en transporte público en la ciudad y sin duda pues hay que incorporarlo, lo que pasa es que es tan grande el problema del transporte público colectivo en su solución que sin duda creería que los taxis que no pueden ser dejados del lado en términos del sistema integrado del transporte público podrían verse como en una segunda fase, porque también

requieren una revisión estructural, pero como llamado de atención creo que sí es muy importante que incorporemos el tema ya en el esquema de sistema integrado del transporte público.

Lo siguiente es relacionado con el tema de la tarifa y cuál es la tarifa adecuada para el usuario. Pues sin duda yo mencionaba que lo más importante es hacer transparentes los ingresos y gastos del sistema para saber efectivamente cuánto cuesta movilizar un pasajero dependiendo de sus desplazamientos. Teniendo clara esta información sin duda sabremos cuánto movilizar un pasajero en equis distancia, si los recorridos son largos o cortos y a partir de esto sí poder tener una política tarifaria seria y clara con elementos que permitan la atención y lo decía también en términos de beneficiar al estado que debe garantizar un servicio de transporte público eficiente, pero además accesible a los usuarios, al transportista bien sea público o privado para tener pues el pago por lo que realmente cuesta su servicio y tener las utilidades correspondientes y sin duda al usuario que tiene que tener el mejor servicio de transporte público en el marco de su derecho a la movilidad.

Por último saber cuánto invierte el Distrito Federal en transporte público. Realmente no tengo ahora las cifras exactas, pero si uno compara la inversión que tiene para por ejemplo infraestructura de transporte público, versus infraestructura para el automóvil, la diferencia es grande y aquí valdría la pena ver exactamente le estamos invirtiendo a donde más se mueve la gente o le estamos dando una posibilidad que se muevan más vehículos.

Realmente recordemos que el transporte público que moviliza a un gran número de personas ocupan menos espacio en la infraestructura vial de la ciudad que lo que llegan a ocupar los vehículos privados y si compara uno las inversiones, encuentra que la mayor inversión está en infraestructura para el transporte privado.

Creo que con esto y nuevamente aquí hablamos sobre el tema de los taxis, terminaría un poco la presentación sobre las inquietudes que se formularon a partir de mi intervención.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias ingeniero.

Para cerrar el ciclo de intervenciones, vamos a pedirle a Nicolás Vázquez que nos hable sobre la violación a los derechos humanos de los transportistas.

EL C. NICOLAS VAZQUEZ.- No es una violación a los derechos humanos, hay una presentación que es el transporte en la Ciudad de México. En esta situación vamos a hacerla muy ágil porque entendemos que ya está bastante retrasado el evento.

Hay una presentación ahí, no sé si la pudieran ver, donde el diagnóstico tiene que ver con una cuestión, cuántos transportes existen en la Ciudad de México, cuántos vehículos por cada modo de transporte se da.

Ahí tenemos los particulares, los vehículos de carga, los taxis, los colectivos, esas son las modalidades y entonces vemos también en otras de las gráficas cuánto es el número de pasajeros que el transporte colectivo mueve hoy en la Ciudad de México.

Podemos observar ahí el número y porcentaje de pasajeros transportados y vemos que el Metro es el segundo con 4 millones 500 mil usuarios y obviamente el sistema de transporte público concesionado es el que encontraba moviendo arriba del 50 por ciento, ha disminuido un poco por la entrada en servicio del Metrobús, pero definitivamente somos como transportistas quienes movemos hoy a la Ciudad de México.

El subsidio por pasajero transportado a diciembre de 2011, este es exactamente el subsidio que se venía dando y aparece un subsidio al final de la gráfica, aparente subsidio, y digo aparente, porque es un subsidio que damos los propios transportistas en función de obviamente los costos de operación.

Nos preguntaban en alguna ocasión cómo le hacíamos los transportistas y decíamos que subsidiábamos, cómo le hacíamos para obtener ganancias, y pues de manera muy fácil, el hombre-camión se ha puesto a trabajar y es el que repara la unidad, es el que hace muchas de las cosas para que siga subsistiendo y creo que hoy hace falta y eso lo vamos a ver muy rápidamente también, hace falta que se hagan verdaderos análisis. Los especialistas que hoy en el panel nos decían, hay que hacer claras las situaciones de los costos de operación, de mantenimiento para poder tener con claridad y con certeza cuál es el costo de operación.

Entonces en esta situación podemos ver la gran inversión que ha dedicado el Gobierno del Distrito Federal a lo que es el Metro, el Tren Ligero, el Trolebús, al Cero Emisiones, a la Red de Transporte Público concesionado e incluso a todos los medios de transporte que el propio Gobierno del Distrito Federal propone y que subsidia, obviamente es un costo extra y nada más como un dato, quien se pudiera asemejar al transporte público concesionado en este momento es la Red de Transporte Público en su sistema ordinario, trae un costo de 2 pesos, subsidia más o menos en este momento con 5 pesos a cada pasajero, cuando menos en la información que se obtuvo por información pública a más o menos julio del año pasado.

Entonces hablamos hablando de que es irreal el costo que está pagando el pasajero, entonces tenemos que hablarle también con realidad al ciudadano.

El rezago de la tarifa respecto de la gasolina, bueno uno de los elementos más crueles que tenemos nosotros ha sido la política pública respecto de los energéticos, somos un país productor de gasolina, deberíamos de ser de gasolina, desafortunadamente solamente del crudo y bajo esta situación pues igual que en muchas cosas, les mandamos la tela y nos regresan pantalones y en este caso les mandamos productos crudos y nos regresan gasolinas, aceites y todo esto con un valor agregado.

Aquí está la situación de cómo se ha venido rezagando la tarifa desde 1992 y hasta 2012. consideramos 2012 porque con este gobierno en 2013 tuvimos una situación de negociación que nos permitió obviamente tener un incremento que vino a aliviar de alguna manera nuestra economía.

El proyecto del Eje 3 Eduardo Molina, lo pusimos ahí hace algún tiempo, por una cuestión, dicen que hay que valorar el costo-beneficio de las cosas, solamente tomamos el costo económico del asunto, habría que meter los otros costos como el ambiental y todas estas situaciones, pero los 18 articulados que en ese momento nos proponían tenían un valor de 70 millones 720 mil pesos contra la propuesta que habían hecho los compañeros de la Ruta-7 ahí, que eran 44 autobuses de 12 metros con un costo de 62 millones 400 mil pesos solamente en el parque vehicular. Tenemos una situación ahí, Metrobús para poder funcionar en la parte de Eduardo Molina, tendrá que poner estaciones de

ambos lados lo cual duplica obviamente el costo de operación y de mantenimiento también.

La capacidad de pasajeros transportados con los 18 articulados, estábamos por articulado de aproximadamente de 2 mil 560 pasajeros, los autobuses de 12 metros pueden transportar 3 mil 600 aproximadamente con el mismo número o los tres autobuses que sustituirían a un articulado en Eduardo Molina.

Las conclusiones a partir de nuestro análisis, prestamos un servicio que nace y se desarrolla como la Ciudad de México por necesidad y sin planeación, pero que además es hoy una fuente de empleo para muchos de nosotros.

No existe una cultura de respeto a la normatividad por parte de los actores que intervienen, autoridades, transportistas y usuarios. Existe una corresponsabilidad en la problemática del transporte de los diferentes actores, aunque en diferente grado también.

Tenemos autoridades que determinan políticamente la tarifa del servicio de transporte público concesionado con la finalidad de detener el descontento social, mantener el precio del transporte sin incremento representa para el transportista descapitalización, cartera vencida, falta de mantenimiento, chatarrización del parque vehicular y por añadidura el pésimo, ya no el mal, el pésimo servicio que se presta en la Ciudad de México.

Dice, somos transportistas inconformes, pero incapaces de organizarse para poder buscar un modelo de producción diferente entre las autoridades y los prestadores de servicios y usuarios ganemos, entrar al juego de ganar, ganar.

Dice, existe una política pública que no reconoce los derechos sociales de los concesionarios, operadores y del público usuario del servicio público de transporte, cuando menos era el diagnóstico que existía con la otra autoridad, estamos en espera de que este gobierno nos entregue el programa integral de transporte y vialidad, que ya hemos platicado con el señor Secretario quien nos ha dicho que está próximo a entregarse.

Necesitamos reconocernos y reconocer los problemas, pero ante todo buscar y presentar soluciones para que no nos quedemos sólo en la queja.

Compañeros, esa es la invitación. No podemos quedarnos sólo en la queja, tenemos que emigrar hacia nuevos esquemas, no necesariamente los esquemas son los malos. Hoy nosotros decimos la empresa en este momento no es rentable tampoco, si me preguntan si con empresas vamos a solucionar esto, no es cierto. De acuerdo a esta situación si no entramos en un programa integral en donde sí reconozcamos todas y cada una de las variables que intervienen, simple y llanamente generaremos, taparemos un hoyo, habiendo destapado otro para hacerlo.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias a Nicolás Vázquez por sus comentarios.

Queremos decirles que estamos muy agradecidos con la participación y las aportaciones de nuestros ponentes, por lo que le vamos a rogar a la diputada Claudia Cortés, Presidenta de la Comisión de Transporte les entregue los reconocimientos a que se han hecho acreedores. Si es posible que nos pueda acompañar también el diputado Adrián Michel y el mismo diputado Cuauhtémoc Velasco.

(Entrega de reconocimientos)

EL C. MODERADOR.- Entregamos el primer reconocimiento al licenciado Rufino H. León Tovar, Secretario de Movilidad del Gobierno del Distrito Federal.

LA C. DIPUTADA CLAUDIA GUADALUPE CORTES QUIROZ.- Muchísimas gracias por su intervención, pero sobre todo también por la participación y organización que tuvo a bien realizar.

EL C. MODERADOR.- Al diputado Adrián Michel, si nos hace favor de entregar el reconocimiento al doctor Juan Pablo Antún Callaba, del Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México.

EL C. DIPUTADO ADRIAN MICHEL ESPINO.- Muchas gracias doctor, muchas felicidades por su participación, sus aportaciones van a ser importantes para nuestra Comisión. Muy amable. Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Al diputado Cuauhtémoc Velasco, si nos hace el honor de entregarle el reconocimiento al doctor Manuel Suárez, del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México.

EL C. DIPUTADO JESUS CUAUHTEMOC VELASCO OLIVA.- Doctor Manuel Suárez, muchas gracias, muchas felicidades.

EL C. MODERADOR.- La diputada Claudia Cortés, si nos hace el honor de entregarle el reconocimiento al maestro Fernando Páez.

LA C. DIPUTADA CLAUDIA GUADALUPE CORTES QUIROZ.- Muchísimas gracias por sus aportaciones.

EL C. MODERADOR.- El diputado Adrián Michel, en representación al licenciado Gerardo Gutiérrez, Secretario de la Asociación Mexicana de las Escuelas de Conducción y Educación Vial.

EL C. DIPUTADO ADRIAN MICHEL ESPINO.- Muchas felicidades. Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Agradecemos a todas y a todos esta primera mesa. Agradecemos a todos los ponentes y haremos un receso, hasta por 10 minutos, para la segunda mesa.

Muchas gracias.

(Receso)

LA C. MODERADORA.- Para efecto de dar continuidad a los trabajos que estamos realizando el día de hoy, pues en síntesis tenemos que en la mesa uno estuvimos analizando un breve análisis por cuestiones sobre todo también de tiempo, quizás en ocasiones quisiéramos que las ponencias fueran un poco más extensivas, pero respetando la agenda de todos y el tiempo también de ustedes asistentes al foro, en ocasiones no podemos, pero son aportaciones que el día de hoy nosotros nos llevamos, los integrantes de la Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad en aras de construir la ley, el marco jurídico que tiene que ser la base fundamental para poder tener movilidad como desarrollo en todos los aspectos fundamentales y damos pauta a la segunda mesa que denominamos *El derecho humano a la movilidad*.

Me congratulo de dar la bienvenida a la doctora María Eugenia Negrete Salas, coordinadora de la maestría en estudios urbanos del Colegio de México; del licenciado Ricardo Alberto Ortega Soriano, titular del Centro de Investigación aplicada en derechos humanos de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, y del licenciado Jesús Padilla, presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad.

Escucharemos la ponencia en primera ocasión del licenciado Ricardo Alberto Ortega Soriano. Adelante.

EL LIC. RICARDO ALBERTO ORTEGA SORIANO.- Agradezco mucho la invitación que nos extiende la Asamblea Legislativa del Distrito Federal para compartir algunas reflexiones entorno al derecho a la movilidad.

Lo primero que quisiera contarles es que desde hace un año y medio desde la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal advertimos la importancia de impulsar estudios, investigaciones profundas sobre el tema de la movilidad y particularmente desde un enfoque que en muchas ocasiones pasa desapercibido o no es relevante en investigaciones asociadas a temáticas como movilidad. Me refiero a la incorporación de un enfoque de derechos humanos en el análisis propiamente de la movilidad.

A partir de un esfuerzo que desarrollamos conjuntamente con ITDP pusimos en marcha la elaboración del informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. La verdad es que el proceso fue un proceso que nos llevó a las personas que regularmente nos ocupamos de platicar acerca de los derechos humanos a tratar de reflexionar sobre algo que para nosotros en ese momento era desconocido, el fenómeno de la movilidad.

El año pasado tuvimos ocasión de realizar un foro internacional en materia de derecho a la movilidad en donde la verdad es que pasó una cosa muy interesante. Pusimos a dialogar a especialistas en el ámbito de la movilidad, es decir a personas que se ocupan desde la perspectiva del urbanismo, de la arquitectura, de la ingeniería vial, transportistas, con personas que se dedican al estudio de los derechos humanos.

La verdad es que el intercambio de perspectivas y puntos de vista que obtuvimos a partir de esa relación fue muy interesante. Poner a dialogar a

personas que tienen como expertis el ámbito de la movilidad con especialistas en materia de derechos humanos, me parece que nos dio como resultado la verdad de las cosas un aprendizaje muy profundo y desde luego algo que siempre pasa cuando las cosas se miran con perspectiva de derecho.

En diversas ocasiones una de las cuestiones que decimos las personas que trabajamos la temática de derechos humanos, es que cualquier problema visto desde la perspectiva de los derechos se resignifica, es decir adquiere una nueva dimensión, nuevo significado y el ámbito la movilidad no fue la excepción.

Entonces un poco partimos de la identificación de algunos problemas que desde luego pudimos constatar a partir de alguna de las quejas presentadas en el ámbito del trabajo de la Comisión, pero que también eran una realidad en muchos medios de información y en las noticias cotidianas.

Me refiero por ejemplo a que la Comisión recibió un total de 394 quejas relacionadas con la movilidad. De igual manera constatamos que de acuerdo con diversos estudios las personas invertían más de 16 horas semanales en promedio en traslados y que 8 de cada 10 personas consideraban al sistema de transporte como inseguro y que 7 de cada 10 mujeres temía ser agredida sexualmente en el transporte público.

Así en estudios por ejemplo aparecidos en algunos diarios, revelaron que un total de 160 personas habían fallecido a causa de accidentes acontecidos en el ámbito del transporte público.

Entonces me parece que surgió un planteamiento relevante. ¿Cómo podíamos analizar el enfoque o el problema o el fenómeno de la movilidad desde una perspectiva de derecho?

Para ello lo primero que tuvimos que constatar es que la movilidad es un fenómeno que acontece en las grandes ciudades y en el que me parece que durante mucho tiempo se visualizó desde una perspectiva restringida acotada a la idea del transporte público.

En esta visión tradicional acerca del transporte, la preocupación estaba centrada en la cantidad de los vehículos, el espacio que disponían para las

personas, la velocidad a la que se trasladaban, es decir el centro de la preocupación eran los vehículos y no las personas.

De ahí que también constatamos que en realidad el transporte es tan sólo un medio que le permite a las personas realizarse en diferentes ámbitos de su vida. Desde esta perspectiva el acento del análisis no tenía que estar en el transporte, sino que tenía que estar en las personas.

Me parece que cuando ponemos en el centro del análisis a las personas, como se los decía, me parece que los problemas se resignifican, porque ya no estamos hablando sólo de un problema asociado a la eficiencia del transporte entendiéndolo como cantidad de vehículos, disponibilidad de los mismos, sino que lo entendemos en función de una concepción mucho más amplia.

Si ustedes se dan cuenta un poco, esta visión asociada, esta visión restringida, asociada a la idea del transporte, se concentra en el movimiento de los vehículos, se expresa en el número de viajes o personas en el desplazamiento, en el pasaje, los conceptos fundamentales son eficacia, rapidez o fluidez de los vehículos y el movimiento se establece como un medio, las personas son vistas de manera homogénea, no nos interesan quienes son las personas, nos interesa a cuántas personas transportamos, desde esta perspectiva las personas se vuelven tan sólo en un número.

Cuando analizamos el enfoque, es decir el problema desde una perspectiva asociada a las personas, lo que nos interesa es el movimiento de las personas; personas que tienen un entorno y contexto determinado, que tienen un proyecto de vida, que tienen necesidades que tienen que ser cubiertas. Entonces hablamos o expresamos la oportunidad de las relaciones, oportunidad y satisfacción de las necesidades que pueden alcanzarse a través de la modalidad.

Los conceptos fundamentales que están en el centro entonces es la disponibilidad, la accesibilidad, la calidad y la aceptabilidad como principios fundamentales de la teoría o del enfoque de derecho.

Entonces el movimiento es un valor que permite garantizar a las personas el desarrollo de su vida cotidiana.

Entonces desde esta perspectiva las personas dejan de ser meros datos estadísticos para que entonces al ser el centro del análisis nos permita visualizar en una sociedad plural que las personas tenemos situaciones y condiciones diversas; hay personas con oportunidades económicas, personas con menos oportunidades económicas, personas con discapacidad, niñas y niños, personas adultas mayores, mujeres, es decir la complejidad misma de una sociedad democrática está asociada a la diversidad de su población.

Si nosotros entonces visibilizamos el problema no desde la óptica restringida del transporte sino desde la perspectiva amplia de las personas, me parece entonces que el análisis de la movilidad se resignifica.

Entonces tuvimos que tomar una decisión. Ustedes saben que los derechos humanos regularmente han estado reconocidos y consagrados en una multiplicidad de instrumentos internacionales y como tal el derecho a la movilidad no aparece propiamente como un derecho.

De esta manera uno de los primeros retos del informe era conceptualizar si derivado del fenómeno de la movilidad podríamos reconocer o construir un derecho humano a la movilidad con todo lo que esto significa.

Nos dimos cuenta que por ejemplo el derecho de manera, de carácter individual a la libre circulación pues era insuficiente, porque por ejemplo si plantábamos la movilidad como un derecho netamente individual nos llevaría al absurdo de pensar que la obligación del estado en una sociedad democrática sería garantizar que cada persona tuviera un automóvil y circulara a 80 kilómetros por hora, me parece que eso es un absurdo.

Por eso el derecho a la movilidad no tiene un enfoque netamente individualista, el derecho a la movilidad se construyó esencialmente desde una perspectiva de carácter colectivo, como un derecho de las personas que conviven en una ciudad y que tienen derechos a transitar y convivir libremente.

Visualizar el derecho a la movilidad entonces con una dimensión colectiva, me parece que fue un hallazgo muy importante que tomamos en consideración.

También nos dimos cuenta que en estudios recientes y a partir de algunas declaraciones, sobre todo lo que tiene que ver con los derechos emergentes, se ha venido por ejemplo hablando de un derecho a la ciudad. Nos parecía que

la segunda opción era conceptualizar el derecho a la movilidad como un elemento del derecho a la ciudad, sin embargo también este enfoque nos parecía que restringiría el ámbito simbólico y de oportunidad constructiva de este derecho.

De esta manera sin desconocer la importancia del derecho a la ciudad consideramos que a partir de un análisis de los elementos que teníamos era fundamental construir un derecho humano a la movilidad.

Este derecho humano a la movilidad me parece y ustedes podrán entenderme mejor, que cuando hablamos de derechos hablamos de pretensiones que tienen las personas o los grupos de personas y que exigen a cargo del estado obligaciones, no estamos hablando de que si el gobierno puede, de que si el gobierno quiere, de que si existen condiciones; estamos hablando de que cuando reconocemos que algo ingresa a la esfera de los derechos, entonces las personas son titulares de derechos que pueden exigirlos frente a la autoridad y la autoridad tiene una obligación hacia las autoridades. Este el otro efecto de hablar de la movilidad como derecho, es decir no estamos hablando de un esquema voluntario o unilateral de la autoridad, sino que estamos hablando esencialmente de la posibilidad que tenemos todas las personas a exigir un derecho y a exigir obligaciones a cargo del estado.

De esta manera si tomamos en el centro a la persona, el derecho a la movilidad nos permitió construirlo a partir de tres grandes elementos. En el derecho a la movilidad confluyen tanto la infraestructura urbana, el transporte público y me parece de manera fundamental el espacio público en donde se desarrollan las personas; no hablamos solamente del transporte público como se pueden dar cuenta, el centro del análisis es la persona y alrededor de la persona confluyen de manera integral el espacio público, la infraestructura urbana y desde luego también el transporte público.

Esto me parece nos lleva a plantear el derecho a la movilidad como el derecho a toda persona o colectividad a disponer de un sistema integral y de calidad aceptable suficiente y accesible en condiciones de igualdad y sostenibilidad que permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

El derecho de la movilidad desde nuestra construcción y a partir, ustedes lo podrán visualizar de manera mucho más detallada en el contenido del informe especial sobre el derecho a la movilidad que está en la Página de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, que el derecho a la movilidad como se los expliqué tiene dos dimensiones.

Una dimensión individual que es quizás la que tenga menor peso y una dimensión colectiva asociada a la situación en la que las personas en su conjunto pueden exigir de la autoridad una serie de servicios y acciones para garantizar la integridad de tales servicios.

Me parece que entonces cuando hablamos de un derecho a la movilidad hablamos de los elementos que se han reconocido como fundamentales, como parte de las obligaciones en materia de derechos humanos. Cuando hablamos de derechos humanos las autoridades están obligadas a garantizar, a asegurar las obligaciones de respeto, protección, garantía y promoción de los derechos humanos y a reconocer las dimensiones de calidad, accesibilidad, aceptabilidad y disponibilidad.

Ahora me explicaré un poco más. Entonces esto en el marco de las obligaciones del estado. Nos dimos cuenta que cuando hablábamos justamente del diagnóstico sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal nos dimos cuenta que el derecho a la movilidad no estaba reconocido ni en la Constitución ni en la legislación del Distrito Federal y que la normatividad tenía un enfoque técnico que consideraba al transporte como la simple prestación de un servicio y no como la realización de un derecho a favor de las personas.

Así por ejemplo nos dimos cuenta también que había un reconocimiento limitado de este derecho en las políticas públicas. Por ejemplo en el programa integral de transporte y vialidad 2007-2012 no se asumía el derecho a la movilidad como el eje central de la política pública por ejemplo y de igual manera nos percatamos que no se había configurado un sistema suficiente y articulado de los diversos modos de transporte, así como de la infraestructura urbana y del espacio público.

En conclusión había un déficit importante o hay un déficit importante en materia de satisfacción del derecho a la movilidad.

Entonces nos dimos a la tarea de hacer un análisis no solamente legislativo desde el ámbito de las obligaciones del estado, sino un análisis también de políticas públicas con enfoque de derecho.

Ustedes saben que cuando hablamos de una política pública con enfoque de derechos hay algunos elementos que son fundamentales. Si no reconocemos estos conceptos, podemos sacar una política pública a lo mejor eficiente, pero a lo mejor sin enfoque de derechos. Es decir no toda política pública tiene enfoque de derechos. Hay políticas públicas que atienden por ejemplo a reducir los niveles de inflación, pero que no tendrán mucho enfoque de derechos.

¿Qué significa que una política pública tenga enfoque de derechos? En pocas palabras significa lo siguiente.

Cualquier política pública que tiene enfoque de derechos, reconoce a las personas como sujetos de derechos y no como simples objetos que deben ser tutelados.

Esto es fundamental porque cualquier política pública con enfoque de derechos tiene como propósito empoderar a las personas, hacer que las personas se reconozcan frente a sus derechos y que tengan la posibilidad de exigirlos.

Cualquier política pública con enfoque de derechos se construye en un ámbito de deliberativo y participativo, qué significa esto. Significa que ejercicios como este en donde la sociedad participa en el diseño y en la atención a las soluciones que se plantean, me parecen fundamentales para la construcción democrática de una agenda en políticas públicas.

Una política pública que no tiene enfoque de derechos, prescinde de la ciudadanía y toma decisiones unilaterales sin tomar en consideración los puntos de vista de las personas.

Por esta razón me parece que este esfuerzo es muy importante, porque abona a ir construyendo de manera paulatina una política pública con enfoque de derechos que descansa en la participación en el diálogo democrático y en la construcción ciudadana de las soluciones.

Otro elemento que es central en cualquier política pública con enfoque de derechos, tiene que ver con el principio de igualdad. No podemos pensar en

soluciones que no reconozcan que en la sociedad existen múltiples desigualdades.

Si ustedes se dan cuenta por ejemplo, es decir las mejores prácticas en materia de movilidad en la Ciudad de México se han venido concentrando a ciertas zonas de la ciudad y parece ser que ciertas zonas de la ciudad han quedado marginadas de las buenas prácticas de las buenas prácticas en materia de políticas públicas.

Esta desatención o esta generación o esta atención desigual de las problemáticas en la ciudad, va reproduciendo y acentuando las desigualdades que existen ya per se en la propia realidad social que tenemos.

Desde esta perspectiva, cuando construimos una política pública con enfoque de derechos, tendríamos que partir del presupuesto de que es necesario reconocer el principio de igualdad sustancial.

¿Qué implica el principio de igualdad sustancial? Implica que las políticas deben estar dirigidas a la atención particularmente a partir de obligaciones reforzadas del Estado de aquellas personas que se ubican en situación particular de vulnerabilidad.

Las acciones del estado entonces no pueden plantearse de manera abstracta y como si estuvieran aisladas en el vacío, sino que deben reconocer el contexto social y atender de manera preferente aquellas personas que tienen problemas para el acceso a sus derechos.

Otro elemento fundamental de cualquier política pública en materia de derechos humanos, tiene que ver con la transparencia y la rendición de cuentas.

Una política pública que no es transparente y que no se da de cara a la sociedad, no es una política pública con enfoque de derechos, porque además esto nos permite que las personas puedan pedirle a las autoridades las cuentas acerca de las cuestiones que se han hecho, porque se han hecho y porque se han ciertas decisiones.

Finalmente cualquier política pública con enfoque de derechos tiene un enfoque de carácter progresivo, esto significa que si reconocemos que el

derecho a la movilidad es de carácter progresivo, esto significa que el Estado debe de llevar a cabo acciones que de manera progresiva vayan garantizando en mejor medida el cumplimiento de este derecho. Por eso la importancia de reconocer a la movilidad como un derecho humano.

Nos dimos cuenta y una de las cuestiones que van a encontrar como una de las principales recomendaciones del informe, es que el informe constata la existencia de una serie de políticas desarticuladas, particularmente concentradas al ámbito del transporte y que dejan fuera aspectos relevantes como el espacio público y fundamentalmente la diversidad de acceso que tienen las personas.

Nos dimos cuenta y una de las cuestiones que el informe reveló, es que en algunas buenas prácticas establecidas en algunas ciudades, se había establecido como un plan integrador, como un elemento referente de cualquier política pública, un elemento que era capaz de integrar las acciones de la autoridad en materia de movilidad.

La recomendación central del informe gira en torno a la necesidad de tener un plan maestro en materia de movilidad, pero además que ese plan maestro se encuentra asociado a una gran autoridad que se encargue de coordinar de manera efectiva la integralidad de las políticas en movilidad.

No puede ser que las acciones de espacio público marchen por una parte, mientras que las acciones en materia de transporte por la otra o las acciones en materia de transporte ecológico como las bicicletas en una vía completamente distinta y sin conexión.

Si no tenemos un plan maestro que articule e integre la amplitud e integralidad de las políticas públicas, difícilmente vamos a poder cubrir todos los elementos de enfoque de derechos que les he planteado.

Nos dimos cuenta por ejemplo que en materia de disponibilidad, las políticas públicas de la ciudad, descansaban o tenían un sesgo un tanto contradictorio. Por una parte nos dimos cuenta que existían una buena cantidad de políticas innovadoras y buenas prácticas, como la recuperación en algunos ámbitos del espacio público, el uso de la bicicleta y el Metrobús.

Por la otra nos dimos cuenta que había algunas iniciativas exactamente en oposición de lo anterior. Es decir, parecían estar dirigidas a fomentar el uso del vehículo y no a tener como centro de la estrategia el transporte público.

Por eso el informe recomienda la revisión de las políticas públicas para asegurar un marco integral de dirección de ellas y sobre todo que las políticas atiendan a desincentivar el uso del automóvil y a privilegiar el desarrollo y la potencialidad del transporte público.

Nos dimos cuenta también que había una serie de faltas en coordinación e integración en el transporte público, y esto por ejemplo tenía consecuencias muy importantes para las personas en el ámbito de costos, tiempo y comodidad.

El informe propone el establecimiento de un modelo integrado de concesiones que permitan superar esta visión del transporte de concesiones individuales, operadas por organizaciones informales bajo el esquema hombre-camión.

Lo que nosotros proponemos desde el informe es la modificación, no proponemos un tipo de asociación mercantil y mucho menos, proponemos simplemente la modificación del esquema colectivo por un mecanismo que asegure una recaudación colectiva y una unidad tarifaria.

Esto nos parece que es fundamental porque en buena medida puede ayudar a ir erradicando algunos de los riesgos asociados a la forma como se compite por el pasaje y se generan riesgos asociados a ciertos tipos de transporte.

Nos dimos cuenta por ejemplo que en el ámbito de accesibilidad los medios de transporte no son accesible para todas las personas. Hay sectores de la sociedad que son privilegiados en términos de accesibilidad, particularmente nos percatamos que en las zonas periféricas, la única opción es el transporte concesionado y existen grandes problemas en materia de infraestructura, banquetas, alumbrado público y rampas, es decir, lo que les decía en un principio, la desatención integral por parte de las políticas públicas de la autoridad, reproducen la desigualdad y la acentúan.

De igual manera, nos dimos cuenta que la accesibilidad universal no estaba garantizada. Si ustedes se fijan, la Convención de los Derechos de las

Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas ha reconocido como uno de los principios fundamentales el principio de accesibilidad.

Bajo este principio se debe garantizar que cualquier persona sin distinción tenga acceso a cualquier medio de transporte o servicio que brinde la autoridad.

Nos dimos cuenta que en algunas estaciones del Metro, es decir, muy pocas estaciones del Metro cuentan con rampas o salva escaleras, lo cual por ejemplo impide que las personas con discapacidad de manera autónoma puedan trasladarse en términos de los derechos reconocidos por la convención.

De esta manera por ejemplo, también nos dimos cuenta que en el ámbito del espacio público, a pesar de que existen algunos manuales que nos dicen cuáles deben ser las dimensiones de las banquetas, cómo deben estar, a qué grados deben estar establecidas las rampas en las esquinas, muchos de esos aspectos de normativa la práctica simplemente no existen. Por eso es muy importante que se asegure la accesibilidad universal para todas las personas, particularmente para aquellas personas con discapacidad.

Otro que nos parece ha sido atendido de manera al menos emergente, a partir de cierto tipo de políticas que lo que han planteado es algo que se asocia a la separación en algunos vehículos, como en el Transporte Atenea o bien como sucede con algunos vagones del Metro.

Aunque para algunas personas esto podría constituir una medida discriminatoria, porque se impide el acceso a los hombres a ciertos vagones, en realidad este tipo de acciones se ubican en el concepto de las llamadas acciones positivas o afirmativas.

De qué trata en términos generales este concepto. Se reconoce que cuando derivado de circunstancias que establecen una vulnerabilidad de ciertas personas en función del entorno, es necesario que se adopten medidas positivas por parte del Estado para asegurar que estas personas no sean agredidas.

En este caso lo que buscan estos mecanismos de transporte que separan de alguna manera hombres y mujeres en el transporte público, están asociados a

este tipo de acciones positivas, nada más que las acciones positivas tienen una característica importante, deben ser temporales y solamente vigentes en tanto se logra revertir la situación.

¿Cuáles son las medidas de fondo para revertir la violencia contra las mujeres? Me parece que la propia, la ley de movilidad que se llegue a establecer, debe de establecer un amplio espectro de disposiciones encaminadas a revertir la violencia estructural que se genera en términos culturales en contra de las mujeres.

Si no se logra revertir la violencia a nivel estructural en el que todas las personas de alguna forma somos partícipes de esta violencia, las medidas emergentes que se adoptan para separar hombres y mujeres en el transporte público, no dejarán de ser medidas temporales como lo establece la propia naturaleza de las acciones positivas.

Por eso es muy importante que las decisiones en materia de política pública asociadas a las mujeres, tengan un enfoque estructural y tengan como propósito revertir la situación de violencia que existe el día de hoy en esta sociedad en contra de las mujeres y que se hace patente todos los días en el transporte público.

El tema de calidad que también identificó el informe, parece que no es una novedad para nadie. Nos percatamos de una insatisfacción generalizada del servicio de transporte concesionado y una gran inseguridad.

El mal funcionamiento de los paraderos, terminales y de los propios vehículos de transporte público han referido por parte de las personas una gran sensación de incomodidad al respecto e insatisfacción en términos de calidad. El informe da cuenta de que en la medida que no se garantice la calidad del derecho a la movilidad, este derecho estará incumplido.

Finalmente es muy importante que se establezcan acciones en materia de vigilancia que garanticen la seguridad de las personas en el transporte público. El informe como se los decía y ya voy a concluir, plantea algunas propuestas que me parece buscan atender de manera estructural algunos de los problemas que identificamos en el ámbito de las leyes en el Distrito Federal y de la política pública vigente.

Las propuestas se dividen en dos ámbitos, unas generales y otras más particulares. En el ámbito de las propuestas generales, el informe busca avanzar hacia un nuevo paradigma de movilidad donde la persona ocupe el centro del sistema de movilidad y se le reconozca como un titular de un derecho legítimo y colectivo a moverse adecuadamente.

De igual manera el informe plantea la necesidad de establecer un compromiso por parte del Estado para garantizar la infraestructura vial y sistemas de transporte de calidad.

De igual forma el informe requiere que cualquier acción de política cumpla con el principio de igualdad y garantice a todas las personas, particularmente aquellas en situación de vulnerabilidad, la accesibilidad a los ámbitos del transporte y desde luego del espacio público.

Las propuestas particulares que no las voy a referir de manera puntual, simplemente lo que quisiera recordarles es la importancia de contar con un organismo autónomo que se encargue de regular todo el ámbito de las políticas de movilidad para lograr una política integral en la materia.

Tenemos que alcanzar también un reconocimiento expreso al derecho a la movilidad para facilitar la exigibilidad del mismo a cargo de las personas.

El contar con un presupuesto que garantice el desarrollo, mantenimiento y mejoramiento de la red de transporte público me parece que es fundamental. Y desde luego creo que es muy importante difundir que las personas conozcan el ejercicio, la importancia de ejercer este derecho y de la implicación, sobre las implicaciones que tiene el incumplimiento de las obligaciones por parte del Estado.

Por ello es importante reforzar los mecanismos de denuncia con los que cuentan las personas, a efecto de que las autoridades puedan corregir las deficiencias que se presentan en el ámbito de la movilidad.

Entonces me parece que uno de los grandes aspectos que ha planteado el informe es que el problema de la movilidad puede ser visto desde una óptica o perspectiva de derechos.

Ver la movilidad es una perspectiva de derechos, es ver a la movilidad en función de las personas que tienen necesidades y aspiraciones que cumplir.

Si vemos la movilidad desde esta perspectiva, nos parece que podemos abonar a la construcción de una sociedad mucho más democrática. Se puede consultar el informe en la dirección www.movilidad.cd hdf.org.mx en donde viene muy detallado.

Me parece que el informe nos parece mucho más amplio del que les he venido a platicar el día de hoy y es un documento muy interesante que pone a dialogar a la movilidad con los derechos humanos.

Les agradezco mucho su atención.

LA C. MODERADORA.- A continuación escucharemos la ponencia de la doctora María Eugenia Negrete Salas, coordinadora de la maestría en estudios urbanos del Colegio de México.

Adelante.

LA C. DRA. MARIA EUGENIA NEGRETE SALAS.- Buenas tardes, muchas gracias; mucho gusto en estar con ustedes.

Agradezco mucho a la licenciada Claudia su invitación a participar en este interesante foro, en donde por demás importante tema de vincular, como lo decía el licenciado Orozco, el tema del enfoque de derechos humanos al tema de la movilidad.

La mirada cruzada de estos dos enfoques enriquece a ambos definitivamente. Yo como interesada en los temas de movilidad, desde hace varios años, me congratulo de tener la oportunidad de profundizar en este interés en subir a elevar a nivel de derecho humano emergente el tema de la movilidad.

Quiero comentar que hay dos elementos que quiero también poner de relieve y que van a aparecer en mis comentarios que serán forzosamente breves. Y es que mi enfoque como urbanista y mi enfoque profesional y especialista como urbanista, me hace analizar este interés desde una perspectiva más integral, por eso es que estoy llamando a la ponencia el derecho a la movilidad desde una perspectiva integral.

Esta palabra de integralidad la hemos oído y la vamos a seguir oyendo en todo el foro, sin embargo desde mi punto de vista va a tener también un sesgo un tanto diferente.

Me congratulo de inicio y lo quiero manifestar desde el inicio de esta iniciativa y creo que el que se alcance la elevación de la movilidad a rango de derecho humano va a ser indudablemente no sólo de reconocimiento a su importancia, sino en el ámbito de la aplicación y de la aplicabilidad de las políticas públicas de movilidad, un insumo relevante.

El elemento adicional que se ha puesto de manifiesto hace un momento y es que una vez que estamos concientizados de que adquirimos un nuevo derecho no sólo tenemos también obligaciones y quizá la más importante sea la obligación de participar en la definición de las políticas.

De alguna forma los datos que se mencionaron del número de denuncias que tenía la Comisión de Derechos Humanos sobre temas de movilidad, me pareció sumamente escaso. Como es sumamente escaso los movimientos, las manifestaciones sociales que revelen los datos que las encuestas investigamos, y tenemos un sistema de movilidad y de transporte muy deficiente, sufrimos como nos decía también mucho este tema y sin embargo la sociedad es bastante digamos poco activo, poco proactiva, se manifiesta poco en este sentido.

Quizá también esa vaya a ser un resultado paralelo positivo el que una vez que nos concienticemos de que esto es un derecho, podamos exigirlo y podamos manifestar también nuestras demandas, de alguna forma somos una sociedad relativamente pasiva, yo diría, y en este ámbito siempre me ha llamado la atención poco reclamo hay como usuarios del transporte y sobre todo del transporte público que puedan exigir en demandas a nuestros gobiernos al respecto.

Primero hablaremos de dónde estamos en términos de derechos humanos. Yo quisiera hacer mención que en el ámbito nacional en nuestro país siempre se ha destacado en términos de reconocimiento de derechos sociales, desde la constitución de 1917 fue reconocida como la primera constitución a nivel

mundial, la primera constitución social que recogía derechos sociales, los reconocía y los elevaba a rango constitucional.

Esta tradición que tenemos en este país de abordar a nivel constitucional, este tipo de derechos sociales, es una cualidad que seguramente inspira esta nueva iniciativa de ser pionera en la elevación del derecho en la movilidad como derecho humano.

Si bien no sólo hubo estos antecedentes históricos de reconocimiento en nuestra Constitución de los derechos sociales, de alguna forma también ha habido avances recientes muy importantes que cobijan esta iniciativa como los que se llevaron a cabo en 2011, en junio de 2011, las reformas que reconocían no sólo derechos individuales, sino derechos humanos en nuestra constitución, no es nada más un cambio de término, es el reconocimiento de que a escala local nacional y también internacional, la constitución protege los derechos de los ciudadanos mexicanos que estén en estos marcos no sólo los nacionales, sino los internacionales de derechos humanos.

Esto el doctor Fix Zamudio, que es un especialista en el tema ha escrito sobre las relevancias para los derechos humanos de estos cambios constitucionales, porque implican además tener el derecho a ampararse si estos derechos humanos no se cumplen. No sólo si están decretados en nuestra Constitución, sino están adscritos a algún convenio internacional que México haya firmado sobre derechos humanos, y en ese sentido México ha firmado varios, igual que varios países latinoamericanos. La verdad es que en el ámbito de los derechos y de las obligaciones estas son dimensiones que son muy importantes para el futuro de este tipo de iniciativas.

En el nivel local también el Distrito Federal ha sido pionero en el reconocimiento de derechos emergentes y ahí tenemos los gobiernos anteriores, no sólo una gran cantidad de acciones a favor de políticas públicas de transporte y movilidad, sino también del reconocimiento del derecho a la ciudad que han sido subrayados y firmados por nuestros gobiernos y son, y en eso voy a centrarme en lo siguiente de mi plática, el derecho a la ciudad desde mi punto de vista, no quiero parecer que estoy opuesta al derecho de la movilidad, sin embargo, me parece que está perfectamente enmarcado en el

derecho a la ciudad no sólo implícitamente, sino explícitamente con todos sus elementos, eso es también lo que quiero mencionar.

Este derecho a la movilidad, bueno se firmó la Carta de la Ciudad en México por el Derecho a la Ciudad, en 1910, perdón en 2010, ya me fui 100 años atrás. Eso de los bicentenarios y los centenarios. Bueno, voy a hacer algunos comentarios en este rubro.

Quiero ubicar en la siguiente gráfica el derecho, los derechos sociales en el ámbito de los derechos humanos en el ámbito mundial. Los derechos sociales en donde se enmarca el derecho a la movilidad y también el derecho a la ciudad evidentemente, caben dentro de los llamados derechos humanos de segunda o tercera generación.

Los primeros derechos políticos y civiles, los segundos son derechos económicos, sociales y culturales y los de tercera generación son aquellos que buscan básicamente mejorar la calidad de vida de la población en todo el mundo, garantizar la mejora de su calidad de vida.

No es que uno sea superior al otro, pero sí implica que existen los demás y que hay una codependencia entre derechos humanos de primera, segunda y tercera generación, y enmarcar el derecho a la movilidad como el derecho de la ciudad es importante dentro de los derechos sociales de segunda y tercera generación y la búsqueda de una mejora sustancial, progresiva, constante en la calidad de vida de los habitantes, esto que se marcaría en aquellos de tercera generación, es el barco en donde podemos localizar esta iniciativa y creo que es importante ubicarla.

Estos serían los derechos primarios, pero como verán no hay flechas directas del uno al otro, sino circuitos entre los de segunda y tercera generación.

Hay temas o puntos que quisiera discutir o definir respecto a los temas de movilidad, temas de discusión.

¿Por qué, cuál es la diferencia entre estos derechos a la ciudad y a la movilidad? Yo quiero enfatizar la necesidad de vincular ambos porque simplemente no concibo uno sin el otro, simplemente no creo que el hablar de movilidad urbana pueda separarse del desarrollo en la ciudad.

Incluso quisiera o discutir un poquito dos conceptos que son complementarios o que son caras de una misma moneda. Uno, es el de la movilidad misma, entendido como los movimientos efectivos que hace la población en número de traslados, viajes, que realiza la población en el ámbito en la ciudad, en un momento dado en un periodo determinado, puede ser diario, cotidiano, semanal, etcétera.

El complementario es el de accesibilidad. Aquí se ha hablado de accesibilidades sobre todo el ponente anterior, en otro sentido, diciendo que hay que tener accesibilidad a los medios de transporte y accesibilidad en ese sentido se interpreta como accesibilidad a la movilidad y yo estoy de acuerdo. Sin embargo, el término de accesibilidad no es desde la interpretación que yo voy a dar y que manejo, es la accesibilidad urbana.

Yo quiero hacer el contraste o la diferencia de la movilidad es en efecto una característica de la población, es la capacidad de moverse, de hacer y de llevar a cabo viajes. La accesibilidad es una, como yo le estoy entendiendo en términos de planeación urbana, es una característica del territorio y de las facilidades, de los equipamientos que en el territorio son; uno se refiere a la población, el otro al territorio, y son de alguna manera lo mismo, caras de la misma moneda. Es decir, no puede haber movilidad sin accesibilidad de un territorio en donde haya accesibilidad.

En ese sentido es que yo estoy proponiendo que no pueden separarse la planeación urbana de la movilidad y del transporte y la propuesta es: hagamos, tengamos una visión integral y planteémoslo de esa manera, sobre todo no es posible separarlos o es artificial la separación de una u otra cuestión.

El derecho a la ciudad digamos, se originó este concepto en los años 60 con Henry Lefebvre y a partir de esta idea, porque surge desde entonces esta idea que ha ido cuajando, que se ha ido permeando en las sociedades mundiales sobre el derecho a la ciudad, es efecto de un deterioro constante de la calidad en las ciudades, producto del mercado, producto del desarrollo capitalista, con cierta o con mucho grado de voracidad, que ha tenido como manifestación territorial en nuestras ciudades grandes problemas de segregación, de diferenciación socioeconómica entre la población en diferencias cada vez

mayores entre ricos y pobres y un reflejo en la ciudad de expansión y exponencial del área urbanizada.

El deterioro que existe en la calidad de vida en esta ciudad es el reconocimiento de que hace falta recuperar la vida urbana, la calidad de la vida urbana como la mayor expresión de la civilización humana, el medio donde ventajas y desventajas consideradas pros y contras es lo mejor que ha hecho la humanidad en las ciudades. Entonces rescatar en ese sentido lo más profundo sentido de la vida en la ciudad.

A eso esta necesidad que se acrecienta con la constatación del deterioro de muchas dimensiones en la vida urbana es el que lleva a apoyar esta idea del derecho a la ciudad y el derecho a que los ciudadanos participen en la definición de su ciudad en la recuperación de la ciudad que se quiere y al mismo tiempo y haciendo eso recuperarse a ellos mismos como personas, seres humanos, como ciudadanos.

Este principio entonces es el que yo estoy apoyando en términos de integración de las políticas de movilidad a las políticas de la ciudad.

En esta diapositiva se marcan algunos de los principios de este derecho en la ciudad y los que quiero enfatizar son; uno, el que les decía de participación y democracia, el principio democrático en la ciudad es muy importante y es al que me refería anteriormente la variable a la dimensión de participación es esencial y hay otro principio en el que hay una lista de varios, pero quiero hacer énfasis en otro principio que se ha perdido y que tiene que ver con las políticas y los planes de movilidad de las leyes de movilidad que se han aplicado en otros países, y es el compromiso social de los sectores empresariales hacia la ciudad.

En los inicios de la revolución industrial, los empresarios tenían un compromiso importante hacia la ciudad y hacían inversiones respecto a sus trabajadores, les hacían viviendas relativamente cercanas, invertían en espacios públicos en amenidades, en cultura urbana y esto se ha ido perdiendo muy claramente con el paso del tiempo y el sector, los sectores privados y los sectores empresariales cada vez están más separado de esto.

Menciono cómo esto se busca rescatar en algunas legislaciones sobre movilidad, en donde se hace comprometer al sector inmobiliario empresarial que construye ya sea unidades habitacionales, edificios de oficinas, centros comerciales, lugares incluso a escalas no tan grandes, la exigencia de un análisis de impacto en la movilidad de esa nueva inversión en la ciudad y se analiza la gente que va a ir a trabajar ahí o a vivir ahí, que nuevamente necesidades de movilidad va a generar frente a lo existente digamos.

Si no hay una infraestructura y una capacidad instalada para absorber esas nuevas necesidades, es el que invierte, el inversor, el empresario, el que tiene que cargar con los costos de movilidad y en ese sentido hay como una recuperación del principio de compromiso con la ciudad específicamente en el ámbito de movilidad y por decir así, poniendo un caso extremo, se genera una gran intervención urbana que implica movilizar mucha gente, emplear mucha gente, atraer a mucha población cotidianamente, pues ahí no hay metro, se necesita metro, pues quienes lo van a construir van a tener que pagar su metro, digamos el ejemplo es extremo y sin embargo está incluido en ese principio de compromiso social y de involucramiento del sector privado en la movilidad.

Dentro del derecho a la ciudad hay distintos tipos de aspectos, los aspectos de gestión, que aquí ya se han hablado mucho, aspectos de tipo también, los últimos sociales y económicos son a los que me quiero referir, en donde expresamente aparecen los rubros de transporte y movilidad incluidos en estas propuestas.

No puedo estar más de acuerdo con todo los diagnósticos que se presentaron en la mañana, que son muy diversos y con el excelente estudio que por supuesto yo había revisado sobre el derecho a la movilidad de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal y de ITDP al cual se hizo referencia, es un estupendo trabajo en el cual sólo tengo algunos puntos que quiero resaltar.

Quiero poner de relieve algunos riesgos de no considerar estas cuestiones de manera integral. Primero es el que hablar sólo de movilidad es de alguna manera se está enfatizando la necesidad de responder a las demandas que existen de transporte en una sociedad en el momento dado.

Este enfoque digamos puede llevar a un extremo de irracional, ya aquí se ha mencionado también ese riesgo de más y más transporte, aunque sea irracional para cubrir demandas que se van generando en la sociedad.

El enfoque contrario o el enfoque equilibrador de visualizar también a la ciudad y a desarrollo urbano en esto, implica el discutir este concepto de no fomentar la movilidad a ultranza, aunque se la hipermovilidad, el paradigma actual en la sociedad como si quien no tiene capacidad de moverse a donde sea, en el momento que sea, pues estamos fuera de la sociedad y no es que no haya una relación directa entre la movilidad, la capacidad de moverse de la población, pero el responder directamente a esas necesidades es una visión equivocada y parcial desde mi punto de vista y puede llevar, es un riesgo que puede llevar a situaciones realmente indeseables como más y más transporte para más y más movilidad.

Cuando en realidad habría, desde el otro punto de vista, el derecho y yo lo llamaría por ser provocativa, el derecho a la inmovilidad. Esto es la población tendría que tener derecho a no tener que moverse cotidianamente a largas distancias para sus trabajos, para acceder a los servicios, a la educación, a las universidades, sería el opuesto, yo diría que podemos discutir el derecho a la inmovilidad, quizá lo que habría que buscar y no un derecho a la mayor movilidad. No es que no se entienda aquí por muchos de los participantes esta situación, pero creo que hay un riesgo en el manejo de la movilidad tal cual.

Otro riesgo de no vincularlo con el desarrollo urbano, con la ciudad misma en su conjunto, con todas sus dimensiones, es el riesgo de la hipersectorización y en las políticas, pero en todas las políticas pública territoriales, es evidente que la sectorización, el cortar en sectores distintos las medidas que se llevan a cabo, no es que no sea una necesidad en términos operativos institucionales, pero tiene que haber transversalidad y cada vez más debemos de fortalecer esa transversalidad. Eso ya también se verá en el punto último de este congreso, pero creo que el riesgo es esa hipersectorización es bastante grave si no se toma en cuenta yo diría, a mí me hubiera gustado.

Dos manifestaciones de este riesgo en esta misma reunión, es la ausencia de la política de la Secretaría de Desarrollo Urbano y de la Secretaría de

Desarrollo Social, profundamente vinculadas con la movilidad y con todo esto son, eso es una manifestación de la hipersectorización.

Los diagnósticos que se presentaron hoy en la mañana, todos ellos son directamente vinculados a la movilidad y no hay ninguna política, no es que no haya habido mención, menciona que es importante esa relación, pero no está vinculado con la política urbana y la organización del espacio urbano es la que conjuntamente con la movilidad y con los planes a mediano y a largo plazo va a ser la diferencia en la ciudad.

El último punto de vista que también se ha mencionado al abordar la movilidad como un derecho humano, es que el objetivo último no sólo es vivir mejor, que todos vivamos mejor en nuestras ciudades, sino el aterrizarlo en las realidades locales y yo creo que la reducción de la desigualdad es y debe ser un objetivo central en la política de movilidad y en su elevación como derecho humano.

Pongo tres elementos de desigualdad vinculados con la movilidad en la Ciudad de México. El primero de ellos es cómo la movilidad es desigual para distintos grupos de población por edad y sexo, eso se revela en la información respecto a las encuestas origen destino, las mujeres se mueven menos, las del Estado de México se mueven menos, las del DF se mueven más, los grupos de edad, los niños se mueven con sus padres muchas veces a distintas distancias, los grupos de hombres trabajadores se mueven a más distancia, las mujeres más trabajadoras buscan trabajos más cercanos, los ancianos o la gente de la tercera edad se mueven mucho menos, en fin, todo esto tiene que tener una traducción en políticas diferenciales de subsidio y de movilidad de transporte.

Una segunda diferenciación que implica desigualdades muy profundas es en esta Ciudad de México, y aquí me voy, yo sé que me voy a saltar el ámbito del Distrito Federal para hablar del ámbito metropolitano, pero no puedo hacerlo de otra manera y es que hay una gran diferencia en las políticas de transporte en el Distrito Federal y en el Estado de México.

El resultado no sólo es y muy grave para los transportistas mismos que compiten contra los del Estado de México, sobre todo en los movimientos que cerca de 4 millones diarios de población cruzan la frontera entre el DF y Estado de México y que utiliza el transporte en las dos entidades, que genera una

15:50 horas, ya a todos se nos empiezan a pelear las pirañas con las lombrices, está complicado esperar el hambre, trataremos de ser lo más claros posibles rápido.

Agradeciendo mucho la invitación, diputada Cortés, en un foro tan importante y singular para la ciudad. Al menos lo que rescato fundamental de esta parte es que estamos discutiendo un tema muy importante para quienes todos los días nos movemos en la ciudad capital.

El tema del derecho a la movilidad es según dicho por el licenciado Ortega y la doctora Negrete, un tema de recién acuño, está definiéndose la parte conceptual, estamos tratando de entender a qué se trata, pero a esos niveles cuando la Comisión de Derechos Humanos interviene para posicionar un tema como este, así como la Asamblea, seguramente dará para mucho. Ya dijeron que tiene que ser un tema creciente y nos va a dar la posibilidad de discutirlo.

Para un foro más, yo creo que como estos, muchos; necesitamos muchos más para discutir permanentemente nuestro futuro, la forma en la que estamos prestando el servicio, la forma en la que convivimos y ya se los he dicho en varias ocasiones, el tema de la convivencia armónica, apenas salimos a la calle y ya nos estamos faltando el respeto en la primera calle, intercambiando señales en el tránsito o con otro particular o bajándonos a darnos de golpes.

¿Qué fue lo que hicimos bien o qué es lo que hemos dejado de hacer? Quizá quienes me antecedieron en la palabra, yo como transportista supongo que en esta ciudad le sobra al menos 10 mil unidades de transporte. La pregunta es quién tuvo la culpa, porque hoy estamos todos aquí y tenemos la necesidad de prestar el servicio y tenemos la necesidad de prestarlo bien.

El tema de un derecho para la movilidad es un tema de calidad de vida. Sabemos que hoy con el tránsito vehicular cualquier habitante de esta ciudad ocupa entre 4 y 4 años y medio en traslados permanentes arriba de un vehículo, claro que tiene que ver con el tema de calidad de vida.

¿Cómo se planeó la ciudad? La ciudad fue planeada desde el auto, desde el vehículo, desde que alguien tuvo la capacidad económica de subirse a un coche, desde entonces se empezó a visualizar una ciudad para coches.

Quienes tomaban las decisiones del futuro de estas ciudades y de todo el mundo no usaban transporte público. Por lo tanto cada vez sentían más necesidad de más calles, de nuevos viaductos, de más puentes, de más túneles. Desde ahí se conceptualizó el desarrollo de la ciudad.

Evidentemente el transporte son las venas por donde circula la actividad económica de la ciudad, así como para nosotros el sistema circulatorio. Pero el tráfico se convierte en el gran colesterol de este sistema, cada vez más tránsito, cada vez más complicaciones para que el sistema funcione, y tiene que ver evidentemente con el tamaño del traje que ocupamos, en lugar de tener una actividad que nos permita tener una mejor cultura racional del uso del vehículo, sí en lugar de hacerlo más esbelto cada vez nos ponemos un traje más grande, éramos talla 28, traemos talla 42 y queremos ponernos un traje que tenga talla 60 para que parezca que no hemos engordado.

El otro tema que yo he escuchado pues es un tema así como el Pacto por México, ¿cómo funcionaría el Pacto por México sin dinero; cómo hacemos que este pacto por la movilidad articule los esfuerzos de todos, porque esto sin dinero qué creen que va a pasar? Nos vamos a quedar con las ganas.

Tendremos muchos foros para hablar de esto, el Pacto por la Movilidad cuesta, cuesta inversión en infraestructura, en la recuperación del espacio público, en tecnología vehicular, en sistemas de ayuda a la explotación, en rehabilitación de parques, jardines, aceras peatonales, iluminarias, etcétera, eso cuesta, de algún lado tiene que salir, ya que estamos tocando el tema hay que discutirlo.

Otra cosa importante, ajustarnos a la realidad mexicana. A mí me encanta oír expertos de todo el mundo, pero México, compañeros, amigos, se cuece aparte. Tenemos que cada uno de los modelos que se han llevado a cabo en diferentes partes del mundo a la realidad mexicana, porque la forma en que ha sido concesionado el transporte en la ciudad es como hoy se presentaban en el mismo informe de la Comisión de Derechos Humanos por el licenciado Ortega, es distinto al esquema que tenemos aquí y también se nos tendrá que platicar y explicar en algún momento cuál es la estructura jurídica y la estructura financiera con la que se pretende operar este gran sueño y aspiración de un sistema integral del transporte, que es más complejo de lo que parece.

¿Qué es la movilidad? Ya está definida. No habría necesidad de señalar muchos casos, sólo que en esta gráfica vemos del centro hacia afuera cómo ha ido expandiéndose el crecimiento urbano de 1950 a 1990. Ahí nos damos cuenta que el crecimiento poblacional es exponencial y por ello nos hablan constantemente de estudiar los asentamientos urbanos, el desarrollo urbano y cómo ha crecido y se ha vuelto más densa la ciudad.

Por lo anterior, la ciudad requiere de una planeación y ordenamiento de su infraestructura para favorecer estos conjuntos de viajes, creando así las redes viales y de transporte, mismas que por capacidad de captación de personas, vehículos y mercancías requieren de jerarquización.

Esta necesidad propicia en materia de vialidad la construcción de vías primarias, secundarias y locales y en materia de transporte, sistema vial de alta, mediana y baja capacidad para la captación de usuarios y mercancías, por ende la atención de estos viajes.

Asimismo, dicha atención de viajes debe cumplir con los objetivos de estos ya que un consolidado urbano concurre en necesidades de desplazamientos diversos, como son los viajes al trabajo, a la escuela, por motivo de abasto, de recreación y a su vez la satisfacción de ellos se da mediante diversos modos de transporte motorizados y no motorizados.

Como vemos en la gráfica de lado superior derecho, es una gráfica de cómo se mueven las mujeres en Alemania y hasta la parte final vemos que menos del 10 por ciento ocupa su vehículo.

El uso del vehículo en América Latina es un asunto de estatus, todos queremos traer un coche último modelo porque nos vemos bien, no nos medimos por nuestro trabajo ni por el tipo de traje ni por dónde vivimos, sino por el coche que tenemos, y es un reto enorme para la motorización porque evidentemente llegará un momento en que ya no quepamos.

Hablamos mucho del tema de la movilidad, pero la razón de hablar de movilidad es que cada vez tenemos más inmovilidad.

En consecuencia, las ciudades se mueven diariamente bajo cierto patrón de desplazamientos conocidos como líneas de deseo origen destino, que plasmamos en un mapa, reproducen líneas de diversos espesores hacia

diferentes puntos de generación y atracción. Esto es conocido como el patrón de movilidad que resulta de necesidad cotidiana de atender desplazamientos de vehículos, personas, mercancías y lo que permite vislumbrar el enfoque de movilidad.

Qué es el derecho a la movilidad. Ya no lo voy a insistir porque ha sido perfectamente aclarado por el licenciado Ortega de la Comisión de Derechos Humanos, así como la doctora Negrete en los estudios que nos han venido presentando, pero hay múltiples formas de ver esto. Esa gráfica nos lleva rápidamente a un pasaje imaginario de cómo le hace esta gente para pensar que en la forma en que se transporta tiene un mínimo de dignidad.

Cuáles son los atributos que deben tener para que este derecho humano que hoy estamos tratando de impulsar y posicionar y que yo digo por fortuna que bueno que se discuta aquí en la Ciudad de México, que bueno que haya sido convocado por la Asamblea Legislativa y que bueno que estén los actores presentes, porque lo que pasa en la Ciudad de México pasa en todo el país, es un gran escaparate para lo que tiene que suceder, es una ciudad que ha defendido de manera clara los derechos emergentes, en diferentes ámbitos es una ciudad de vanguardia no solamente para el país, sino para todo el mundo.

Los atributos de la infraestructura ya señalados, capacidad suficiente, conectividad, integralidad vial, equipamiento básico y accesibilidad apropiada, esto como ya lo señalamos cuesta, alguien tiene que cuantificar cuánto cuesta y cómo se hace y cómo priorizamos la intervención del espacio público.

Atributo de los servicios, una cobertura suficiente, operación eficiente, costo económico, tecnología moderna, seguridad a bordo, confiabilidad horaria, integralidad modal, sustentabilidad ambiental y técnicamente sostenible. ¿Cuánto de esto se puede hacer? Yo lo desconozco, evidentemente algo se tiene que hacer y estos foros nos permitirán ir de manera gradual y discutiendo en dónde se puede llevar a cabo y dónde hay que esperar.

Atributos para el entorno, tiene que haber una operación armónica, gestión amable, convivencia del espacio y modalidades alternativas.

En materia de infraestructura, talleres, estaciones, terminales, vialidades, sistemas de gestión y corredores viales.

En lo que tiene que ver con el tema del transporte, autobuses con diferentes características tecnológicas, aplicación de una nueva matriz energética que permita aprovechar los mejores energéticos menos contaminantes, trenes ligeros, trenes urbanos y carriles confinados.

Así como el uso de las vialidades, transporte alternativo, calles peatonales como las que ya se empiezan a diseñar en el Centro Histórico de la ciudad y se han llevado a cabo en otras partes del mundo, ciclovías, corredores diversos, redes de metro.

La integración con el entorno urbano. Otorgar áreas de seguridad y convivencia para el peatón y el ciudadano, educar para transitar con seguridad y respeto, evitar segregar cualquier modalidad o elemento de movilidad cuando la cultura urbana y el diseño permiten la convivencia. Hay muchas formas de convivir, pareciera que de repente los buses no quieren bicicletas, las bicicletas no quieren que nada más comparta su espacio y la verdad es que la ciudad no da para tener tanta exclusividad, tenemos que aprender a compartir el espacio.

Segregar la infraestructura donde el espacio así lo permita, integrar las modalidades con armonía, capacidad y complementariedad urbana.

Cuál es el alcance real entonces. Se debe garantizar tales atributos que hemos ya señalado para ser indispensables para que la sociedad pueda contar con un sistema integral, satisfacer sus necesidades de desplazamiento y su desarrollo conjunto, procurando la protección del medio ambiente con mayor capacidad e inclusión de todo ser humano sin excepción. Evidentemente hay tres elementos que nos tenemos que poner de acuerdo: el Estado, los transportistas, la sociedad. Dicho de otra manera, nos han hablado de inversiones en infraestructura, de la recuperación del espacio público así como el esfuerzo que los transportistas tenemos que hacer para que esto suceda.

Es una responsabilidad en la que el Estado tenga que participar de manera importante y en donde todos somos corresponsables, usuarios, peatones, automovilistas, transportadores, operadores, autoridades, etcétera.

Qué compromisos deberíamos de asumir cada uno. Porque hablar de derecho a la movilidad finalmente sí ayuda a posicionar el tema en un contexto donde es necesario discutir esto todos los días, pero qué le toca hacer a cada quién,

qué le toca hacer a los compañeros transportistas, qué le toca hacer a la autoridad, qué tiene que haber en el ámbito legislativo, cómo se articulan esfuerzos de política pública y trabajo legislativo, cómo nos tenemos que poner de acuerdo, qué le toca poner a cada uno para que esto sea una realidad.

Creemos que en cuanto a compromisos del Estado debe haber un sistema disponible para todas las personas y desde luego tiene que haber planeación para que esto suceda. Debe haber disponibilidad, accesibilidad, calidad en la prestación del servicio, aceptabilidad de quienes lo usan, abstenerse en intervenir en el ejercicio del derecho a la movilidad obstaculizando, restringiendo o negando el acceso de servicios e instalaciones o elevando tarifas de manera irracional y no solamente porque tengamos que ver el tema de los que transportamos, la verdad es que la ciudad está llena de obstáculos para que la gente se mueva. Si no encuentra un puesto de periódicos, encuentra un mobiliario urbano inadecuado, encuentra puestos en la vía pública, que no se vayan, sino que no están normados, banquetas dañadas, calles mal iluminadas, pocos espacios para que la gente con algún tipo de discapacidad pueda moverse en ellos.

Entonces hablar de lo que necesita la ciudad para movernos mejor o elevarlo con un derecho, la pregunta es que este derecho a la movilidad si fuera un derecho más como un derecho social, requeriría inversiones como se llevan a cabo hoy para la salud, para la educación, para la vivienda y para otros temas que consagrados ya en la Constitución evidentemente el cuerpo legislativo le asigna recursos importantes.

Prevenir y erradicar violencia, asaltos, abuso sexual, etcétera, y emitir una normatividad que permita que esto se lleve a cabo. Los compromisos del Estado también tienen que ver con la planeación y la regulación, con el uso de modalidades no motorizadas, establecer subsidios, todavía a nuestro país le tiembla mucho hablar de temas de subsidio, pero el transporte en el mundo bueno es caro y el 50 por ciento de eso que es caro está subsidiado. Algún día vamos a tener que entrarle al toro como es.

La sustentabilidad ambiental que va perfectamente hermanada de este cambio, con vehículos que tengan emisiones contaminantes de efecto invernadero. El tema de la siniestralidad, hablaban de más de mil muertos al año por

accidentes de tránsito, la mayoría son peatones, pero también hablaban de 4 mil muertos asociados, según el SENAPA, con el tema del medio ambiente. La verdad esas cantidades son verdaderamente preocupantes. La sustentabilidad ambiental será un tema que tenga que acompañar estos procesos.

Qué tenemos que hacer los compañeros transportistas:

Certidumbre para que las unidades estén en óptimas condiciones y atender las redes de recorrido sin interrupciones.

Confort de autobuses limpios, con buen mantenimiento, ergonómicamente diseñados.

Modernizar que aporta la tecnología de vanguardia para introducir autobuses de última generación.

Seguridad que se ofrezca a bordo, atacando robos, el acoso o con manejo seguro, con operadores bien entrenados, con equipo a bordo para comunicaciones y con una supervisión y monitoreo riguroso.

Vigilar el uso adecuado de los espacios reservados para las mujeres.

Colaboración hacia las autoridades, cuando sean requeridas, como es el caso como lo ha señalado en algunas ocasiones la Comisión de Derechos Humanos.

Ofrecer alternativas de integración modal.

Evidentemente fomentar buenas costumbres arriba de las unidades y combatir prácticas que dañen a los usuarios en su dignidad y en su forma de trasladarse.

Utilizar combustibles que permitan disminuir los contaminantes de efecto invernadero.

Dejamos esta parte agradeciendo nuevamente la posibilidad de dialogar con ustedes, diputada, con los compañeros del panel, un panel más académico y decir que evidentemente tantas veces como sea posible que podamos discutir desde cualquier perspectiva la posibilidad de estresar un servicio de calidad y elevar la satisfacción del usuario, será una oportunidad para todos, de tal

suerte que nuestro México, nuestra ciudad y las diferentes del país estén en mejores condiciones de vida.

Muchas gracias.

EL C. .- Tengo varias preguntas. Voy a tratar de aglutinarlas en torno a los planteamientos que me hacen.

El primer grupo de preguntas está asociada al tema de los concesionarios y transportistas. Me preguntan en pocas palabras si los transportistas tienen derecho a la seguridad social, si por no dar servicio, en ocasiones negar el mismo, además de la SETRAVI, quién podría llamar la atención ante la falta de prestación de servicio por parte de los concesionarios. Se plantean casos donde los concesionarios, los operadores han sido sentenciados por la comisión de algunos ilícitos y que no existen, en pocas palabras, que los concesionarios no son máquinas, pasa con los operadores que tienen accidentes, la falta de derechos asociados a los transportistas y me refieren también que los operadores del transporte público son estigmatizados, dice que como lo peor.

Un poco lo que yo les diría es lo siguiente:

Como lo hemos planteado, me parece que cuando hablamos de tomar acciones con perspectiva de derechos humanos, como lo decía en un principio, esto nos lleva a varios aspectos que tienen qué ver con desde luego la participación de las personas, pero también como lo decía hace un momento, a un ejercicio de corresponsabilidad.

Me parece que el tema de los derechos laborales, de los prestadores del servicio público, es un tema me parece de la mayor importancia y desde luego creo yo que cualquier solución que tenga qué ver con la construcción de una ley de movilidad, debe tomar en consideración a todas y a todos los actores, es decir, no podrían quedarse fuera de la discusión y de la participación las personas que actualmente prestan el servicio del transporte público.

Lo que me parece también es importante señalar, es que cuando hablamos de corresponsabilidad, planteamos también que el último responsable que debe garantizar una adecuada prestación en los servicios de transporte, así como de las condiciones del espacio público, son las personas, es decir perdón es el

Estado, es decir, el último responsable que debe garantizar que el servicio público se preste con calidad, con parámetros elevados y conforme a las normas que están asociadas a las obligaciones del Estado, es el propio Estado, es decir, para ello si nosotros revisamos la Constitución Política, establece una obligación llamada la obligación de proteger. Implica que el Estado está obligado a evitar a que agentes del propio Estado o terceros afecten los derechos de las personas.

En relación con la obligación de proteger hay una obligación que es fundamental en materia del transporte público y en general de cualquier transporte público, que es la obligación de supervisión. El Estado es el responsable de garantizar condiciones que aseguren una correcta supervisión de las condiciones y la forma como se presta el servicio de transporte público, así como cualquier acción que implique una actividad concesionada del Estado.

Desde esta perspectiva, si bien es cierto todos los días nos damos cuenta que hay accidentes relacionados con microbuses o con transporte público concesionado, lo que es cierto es que los accidentes muchas veces son el reflejo o la consecuencia de una importante falla a cargo del Estado en los mecanismos de supervisión que puedan prevenir que este tipo de acontecimientos ocurran.

Desde luego que hay una parte importante de responsabilidad de las personas que están a cargo de la prestación del servicio de transporte público. Por eso creo que es un ejercicio de corresponsabilidad, pero al final del día el último responsable de garantizar de cara a la sociedad la prestación adecuada del servicio de transporte público, así como las condiciones de mobiliario urbano, desarrollo de los servicios públicos, es el propio Estado. Por eso me parece que ésta es una obligación irrelevante, es decir, no se puede relevar al Estado del cumplimiento de esa obligación y el contar con mecanismos de supervisión adecuados, mecanismos que permitan prevenir condiciones de mala prestación de servicio o accidentes derivados de la ausencia de condiciones adecuadas en la prestación del servicio, es una acción fundamental y es responsabilidad inmediata del propio Estado.

Desde luego que todo el cúmulo de derechos asociados a las personas que prestan el servicio del transporte público es algo que no puede quedarse fuera

del ámbito de una ley de movilidad y que desde luego tendría que estar asociado al análisis de la problemática.

Un poco con esto trato de dar respuesta a este bloque de preguntas asociadas a la posición de los transportistas.

El segundo parece fundamental. Ahí por ejemplo hay un gran reto por parte del Estado para garantizar condiciones de accesibilidad universal, diseños que aseguren que las personas con distintos tipos de discapacidad puedan vivir en un entorno que garantice el principio de autonomía, es decir, ustedes saben que para las personas con discapacidad uno de los principios fundamentales que garantiza la convención es que en realidad la discapacidad se traduce en los obstáculos que la sociedad impone a las personas y que impiden que las personas puedan desarrollarse de manera plena.

Desde esta perspectiva, la discapacidad no es un tema individual que sufra cada persona, sino en realidad la discapacidad es generada por los obstáculos que la sociedad impone y que evitan que las personas accedan en condiciones de igualdad a los diferentes espacios públicos, a los diferentes servicios, bajo el principio de autonomía individual.

Lo otro que les diría es, perdonen que no voy a alcanzar a contestar todas las preguntas, pero son bastantes, es la SETRAVI tiene la obligación de garantizar condiciones me parece de supervisión del transporte público, me parece también que es muy importante, como decía la doctora, mirar el enfoque de la movilidad es una perspectiva amplia.

Nosotros reivindicamos en el informe especial un derecho a la movilidad, pero esto no está reñido, me parece que con perspectivas de análisis mucho más amplias como la que implica el derecho a la ciudad, de hecho el informe se inscribe, justamente inscribe el derecho a la movilidad dentro como un componente del derecho a la ciudad, que aborda una perspectiva mucho más amplia.

Me parece que este sistema de análisis lo que nos permite es hacer una especie de zoom, de alejarnos o acercarnos en el análisis, y lo que hace el informe es concentrarse en el ámbito del derecho a la movilidad, en donde uno de los elementos, como lo expliqué en un principio, tiene que ver con el espacio

público y con las condiciones que aseguren que las personas accedan de manera igualitaria a ese espacio público.

Me parece que las políticas públicas deben estar asociadas con este enfoque y que si bien es cierto, alguien me preguntaba por ahí qué tanto tiempo nos debería llevar contar con una ley de movilidad. Yo creo que hay una serie de diagnósticos, yo creo que hay especialistas en la ciudad, yo creo que hay conocimiento que permite contar con una Ley de Movilidad en el corto plazo.

El hecho de contar con una Ley de Movilidad que establezca el deber ser, es decir, lo que debería pasar en materia de movilidad, a que tengamos una sociedad y una ciudad con condiciones de movilidad mucho más eficientes y asociadas o con un enfoque de derechos humanos, esto también tiene que ver con la energía y el impulso que se le den a las políticas públicas para transformar la situación de la movilidad en el Distrito Federal. Pero esto desde luego tiene que ver también con la articulación, el impulso de los actores, el esfuerzo institucional, los recursos que se empleen, la voluntad política, y desde luego la participación y exigibilidad de la sociedad.

Entonces como les decía, son muchísimas preguntas, yo voy a tratar de responder de manera global todas ellas, pero no quiero ya quitar más tiempo.

Solamente comentarles como una reflexión final que es muy importante que las políticas públicas en materia de movilidad se piensen, como lo decía también la doctora, desde una perspectiva integral, es una perspectiva amplia, recuerden que los derechos humanos, en materia de derechos humanos hay un concepto fundamental, es el concepto de interdependencia de los derechos, los derechos fundamentales están en constante interdependencia unos de otros, y por esta razón me parece que también es fundamental que el abordaje integral no deje de lado aspectos tan importantes como los que planteó la doctora asociados al desarrollo urbano.

Me parece que el informe de movilidad aspira tan sólo a ser una provocación, eso lo dijo el Presidente de la Comisión cuando se presentó el informe, buscamos detonar un conjunto de reflexiones asociadas al tema de la movilidad, lo más importante es que el informe sea criticado, sea reflexionado, sea cuestionado, porque eso nos parece que contribuye a generar un diálogo

democrático que a su vez se traduce en un mejor producto, una mejor ley, que es la que queremos para esta ciudad.

Muchísimas gracias.

LA C. DRA. MARÍA EUGENIA.- Agradecemos la puntual exposición. Creo que fue muy clara porque tengo muy pocas preguntas.

Me preguntan: Según el impacto de megaproyectos como la Línea 12, el segundo piso en el Periférico, las universidades, cuáles serían dos propuestas para lograr eficacia en el transporte, evitar caos de movilidad, planteándolo normativamente; y qué tipos de incentivos se podrían proponer.

Estos distintos tipos de proyectos, tanto la Línea 12 como el segundo piso de Periférico recién estrenado, la Línea 12 no tan recién pero también muy nueva, las universidades son otro tipo de grandes proyectos. Yo diría que de inicio, quiero decir, en sus primeros momentos, sobre todo muy en los primeros momentos, resultan satisfactorios para los usuarios el abrir esta Línea 12 desde el poniente de la ciudad, pues evidentemente respondiendo a necesidades muy muy masivas de gente que se traslada como lo hemos visto también en términos de estructura urbana, del oriente hacia el poniente, hacia los lugares donde se concentran las fuentes de trabajo, digamos, es eficaz en términos de transporte y en términos de movilidad reduce muchísimo los tiempos de traslado y las condiciones de movilidad que prevalecían antes de esta línea, donde realmente eran horas de trayectos y muy penosos, en condiciones realmente deplorables. Yo creo que es evidentemente un avance, no creo que este genere, creo que es eficaz en términos de transporte y de movilidad.

Los segundos pisos, estos nuevos, es un tema muy complejo y yo creo que con aspectos debatibles, pero quizá aquí lo que mencionaría simplemente como usuaria, es que a veces da la impresión de que el diseño vial de los especialistas en vialidad es como un poco de muy corto plazo. Los segundos pisos en algunos momentos resulta que hay vialidades que inmediatamente salvan un punto de la vialidad y dos cuadras adelante se genera un embotellamiento bárbaro, parece realmente, no sé si es tan difícil el diseño vial porque creo que aquí sí hay muy poca eficacia.

En una reunión que teníamos hace poco tiempo se mencionaba cómo históricamente en muchas ciudades del mundo después de 30 años están tirando todos sus segundos pisos y haciendo que el vehículo pase de manera subterránea y que realmente la población, el espacio público en la ciudad donde transitamos y donde vivimos esté accesible a nivel con zonas verdes, etcétera, y sean los coches los que se van y los segundos pisos se tiran.

Yo no sé qué vaya a pasar dentro de 30 años y si los vayamos a tirar en esta ciudad, pero cuando menos creo que hay un periodo de tiempo que si la planeación es de mediano y largo plazo debe visualizar alternativas para el vehículo privado, es decir, mucha mejora en el transporte público, realmente opciones de movilidad de calidad que no obliguen a este 30 por ciento de la población a transitar y cada vez creciente a tomar su vehículo todos los días. Creo que en ese sentido tendríamos que tener una visión mucho más a mediano plazo.

Respecto a infraestructura sobre grandes proyectos como universidades, yo aquí quiero aprovechar para hablar no sólo de las universidades sino de muchos centros de trabajo, en donde una de las medidas que se deben fomentar en términos de movilidad, no sé qué tanto vayan a incorporarse en las leyes de movilidad y en el nuevo plan de movilidad, es los transportes empresariales, los transportes de las empresas, que llevan a sus trabajadores en horarios de llegada y de salida hacia los puntos centrales donde viven los trabajadores y estas rutas de transporte privado igual que hacen las escuelas, y que cada vez deben hacer más, son una excelente opción que las empresas también deben fomentarse en tener transporte institucionales digamos.

En las universidades igual que en otro tipo de escuelas, fomentar que haya alternativas de transporte que no sean de una persona, un estudiante en un vehículo o un profesor en un vehículo, y eso hay mucho todavía por hacer, incluso utilizando las técnicas informáticas para organizar que el vehículo privado sea utilizado cuando menos por dos o tres personas y no por una sola persona en los viajes cotidianos al trabajo; y las universidades y todo tipo de empresas podrían organizar mucho más y meterle mucho más a este aspecto de movilidad.

Gracias.

LA C. MODERADORA.- Agradecemos la puntual respuesta de la doctora María Eugenia y damos paso a la contestación de las preguntas que tenga formuladas el licenciado Jesús Padilla.

EL C. LIC. JESÚS PADILLA.- Sigue siendo la complicación del tiempo para los que no hemos comido, pero ahí vamos.

Preguntas varias de mis compañeros evidentemente transportistas: ¿Qué hacer con los dirigentes que en esta época no se han puesto al ritmo del cambio? ¿Este es un problema de actitud, de capital, de rentabilidad, de capacidad o qué es?

Yo creo que lo he señalado en otras ocasiones. Desde 1995 se habla de empresas, no se vale que un dirigente diga ahorita después de 17 años que no sabe qué es eso, digo, al menos que no lo diga, si no lo sabe que se lo guarde. Después de 17 años no se vale de decir que no sé y menos con tantas herramientas tecnológicas, uno clic al Internet para bajar cualquier información, la que sea.

Me parece que hemos convertido en un gran lastre a aquellos dirigentes que nos da miedo informar, que no sabemos informar, que no queremos informar o que nos da miedo ir a una asamblea porque se complican las cosas.

Entonces todo pasa por el elemento de la voluntad, habiendo voluntad las cosas empiezan a caminar y el primer paso es que el dirigente debe de entender que si no se prepara no cabe en este nuevo escenario.

¿Cuánto cuesta todo lo que se ha señalado? Yo dije que se necesita dinero como el Pacto por México, pues es lo que yo quisiera que nos dijeran, porque si bien ya dijo el licenciado Ortega que es una provocación, pues bien provocados nos vamos, nada más que nos digan de a cómo, o sea, quién le tiene que poner y cuánto le van a poner, porque hay que decirlo claramente, así le decíamos nosotros a la autoridad con el tema de la tarifa, que nos orientábamos ahí, nos poníamos un poquito los guantes con la autoridad sin el deseo de ello, pues que les regalábamos 10 microbuses a ver si los podían operar y mantener ellos.

Entonces me parece que se requiere mucho más que voluntad, se requiere que muchos actores de manera multidisciplinaria e interdisciplinaria converjamos en el tema.

¿En el panorama de nuestras fuerzas cómo se recibe la bicicleta? Pues como un competidor más, no porque nos quite demandas sino porque nos roba espacio, obviamente para los probicicletas está bien. Yo creo que entre más opciones de estacionamientos de bicicleta en tramos cortos haya, seguramente esto va a pasar.

No sé cómo se comporte el éxito en grandes rutas de grandes corredores con grandes distancias, el éxito o no del uso de las ciclistas porque están planteadas para tramos cortos, pero creo que intercolonias pueden ser muy exitosas.

Desde luego que los transportes lo vemos como una competencia en cuanto al espacio.

¿La Asamblea Legislativa y los diferentes actores, quienes están en la mesa, qué tanto saben del tema? Pues saben lo que ya nos han expresado, es que siempre preguntamos si saben lo que dicen, pero la verdad yo creo que cada quien tiene que aportar lo que sabe, porque solamente así funciona, y abrir estos espacios de diálogo y de discusión, ser francos, abiertos, claritos, transparentes, decir lo que cada quien tiene con respeto, sin sacarle.

Entonces ya nos dijo el licenciado Ortega que así es como lo ve la Comisión de Derechos Humanos en el primer intento, el Colegio de México con su prestigio de investigadores qué es lo que han encontrado.

Yo no sé, me pusieron este tema del derecho humano de la movilidad como transportista, pero la verdad es que, compañeros transportistas, tenemos que hablar de todo, porque si no hablamos de todo no entendemos en el todo dónde cabemos nosotros. Es fundamental.

¿Qué opción se merece cuando se habla de exceso de sobreoferta, 10 mil unidades? Yo digo que al menos sobran 10 mil, pero ya empiezo a calcular que sobran un poquito más.

La pregunta es quién tuvo la culpa, pues quien haya sido el culpable, ya están en la calle. Si mañana sacáramos 10 mil menos no pasa nada en la ciudad, compañeros, no pasa nada porque estamos sobreofertados.

Evidentemente la pregunta va en: ¿Bueno, y con los piratas qué? Pues es la misma pregunta que nos hacemos año con año, y estuvo, queremos una autoridad que regule, que meta las manos, que haga su chamba. Siempre decimos “queremos que la mano de la autoridad ahí se vea, porque no se ve, está oculta, está guardada”. Sí necesitamos que se vea porque cuando volteamos los dejan avanzar, o sea, si son 500 ó 1000 no pasa nada, cuando volteamos ya hay 10,000 y el tema es quién para eso, y se convierte en un gran botín político de alguien para pasar al otro tema de la regularización. Eso no puede ser.

Ojalá y la Secretaria de Movilidad en camino y la propia Asamblea nos ayuden a controlar el tema del pirataje.

El mayor obstáculo para la necesidad de los liderazgos para compartir la información. Pues es que la quieran compartir, de este foro nos enteramos todos como muchos otros, pero “yo no voy porque va Pepe”, “yo no voy porque Luis o Juanito”, yo no me acerco porque hace 20 años me movió el bigote”; y compañeros, la información es universal, hay que tomarla de donde venga y como venga y transmitirla como es, con objetividad.

Entonces mientras los líderes o algunos dirigentes o algunos de aquellos estén obstaculizando esto, pues vamos a encontrar lastres por todos lados.

El usuario que quiera estirar la mano y que la unidad se pare donde él quiera y que lo baje donde él quiera. Se quejan del tipo de servicio pero quieren que los llevemos rápido, quieren que los llevemos corriendo, porque además salen con el límite de tiempo, ya está calculado para ir colgado, para ir agarrado de la puerta y para que lo bajen en tercera fila en quién sabe qué, así está calculado, así es como piensan.

El reto cultural más allá del sistema integrado del transporte en el futuro es si el usuario lo va a aceptar, si al cambiar la malla de servicios va a aceptar que el microbús...(se corta grabación)

EL C. .- ...como un eje a desarrollar en la ciudad y los elementos transversales son aquellos que deben de acompañar tanto a este como a los demás ejes, como estábamos hablando de derechos humanos, un sistema de financiamiento y presupuestación adecuada. Estamos ahí atentos a las observaciones.

Continuando con los contenidos temáticos, un sistema de información y de servicio al transporte, un esquema de inspección y vigilancia claro que pudiera ser ejercido por una sola instancia, en donde reitero, mientras existan más protocolos, hablaban de la Revista, un principio administrativo es, mientras más protocolos existan menos discrecionalidad de las autoridades.

Todo un esquema de manifestación de respeto a la libertad de expresión considerando el derecho de la movilidad de los demás y los esquemas transitorios.

¿Qué se debe considerar para una Ley de Movilidad? Pues obviamente es una armonización legislativa. Hablamos de una Ley de Movilidad, pero esta Ley de Movilidad, también lo señalaban en intervenciones anteriores, tiene un esquema claro de coordinación o de impacto sobre otras leyes en materia de desarrollo urbano, en materia de construcción. Entonces tenemos que analizar de manera integral una recomendación para las y los diputados, analizar de manera integral toda la normatividad que incide y que no se invadan o se contraponga con otros ordenamientos existentes, pero sobre todo permitir a la autoridad, que es la administración pública centralizada a través del Jefe de Gobierno, permitir la emisión de reglamentos claros que de manera coordinada abarquen transporte y vialidad, obras públicas, desarrollo urbano y el esquema ambiental.

La parte de movilidad, al igual que todos los esfuerzos que se están realizando en la Asamblea Legislativa y en la Administración Pública del Distrito Federal, va hacia una visión de ciudad, y yo les quiero compartir la visión de ciudad que tiene el doctor Miguel Angel Mancera y que les comparte y pone a su disposición, que es una Capital social en la que las personas ejerzan plenamente sus derechos en igualdad de condiciones y oportunidades, donde se apoye de manera digna y corresponsable a las personas en situación de vulnerabilidad y que por lo tanto es equitativa e inclusiva.

Una ciudad de libertades y tolerancia donde la diversidad se constituya en un valor social y humano y se respeta plenamente la igualdad de género; una ciudad segura, una ciudad dinámica, compacta, policéntrica, competitiva y sustentable que potencializa las vocaciones productivas y fomenta la inversión; y una ciudad del conocimiento, digital e inteligente, con un gobierno profesional, efectivo, transparente, participativo, honrado y responsable.

Seguramente el ejercicio que se está dando el día de hoy habla de servidores públicos que son responsables, habla de un sector social que es participativo y muy probablemente, estoy seguro de ello, esta iniciativa que se está generando sobre movilidad será parte de esta nueva visión de ciudad.

Les agradezco por su atención, muy buena tarde.

LA C. DIPUTADA CLAUDIA GUADALUPE CORTÉZ QUIROZ.- Antes de que se retire le damos un reconocimiento por haber aportado sobre todo en aras de construir el marco jurídico en materia de legalidad. Muchísimas gracias por su intervención.

EL C. .- Trataré de ser muy breve.

Les agradezco la paciencia para los que la han tenido hasta este momento.

Agradezco a la diputada Cortés su invitación a este evento que es muy importante para todos los que estamos participando en la parte de movilidad y que estamos interesados en tener una ciudad con un sistema de movilidad que realmente responda a las necesidades de todos.

Cuando me invitaron al evento algo que me preguntaba yo es que cómo yo estaba en una mesa de tipo legislativa o de desarrollo de la ley. En realidad yo soy técnico, para los que he tenido oportunidad de conocer, yo soy esencialmente técnico, entonces como que parecería ser que no tengo mucha relación directa con un proceso legislativo como el que nos explicaba el licenciado hace un momento.

Pero lo que hice yo fue partir de entender si necesitamos realmente una Ley de Movilidad, parto de cuestionarme eso. Para esto tengo que revisar lo que actualmente nuestra Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal dice.

Entonces me puse a hacer una revisión general, quizá no en el detalle que un legislador hiciera, que un abogado hiciera, pero desde una perspectiva técnica analizo lo que dice la ley y el primer aspecto que observo pues simplemente es la antigüedad. Esta ley fue promulgada el 26 de diciembre del 2002, esto significa que tiene 11 años, 11 años en los que han ocurrido muchas cosas, y por decir dos elementos básicos, creció la población de la ciudad, del Valle de México, creció el número de matrícula vehicular, tanto en el Distrito Federal como en el Estado de México, hay nuevos modos de transporte, el Metrobús, la Ecobici, que finalmente también se incorporan a este proceso y evidentemente todo esto cambia el escenario de la ley que se promulgó en el 2002.

Todos estos nuevos usuarios, todos estos nuevos patrones de viaje que se han generado han afectado también el desarrollo urbano, alguien lo decía hace un momento, hay una vinculación clásica entre desarrollo urbano y desarrollo de un sistema de transporte, ambos se crean, se provocan, se alimentan; y en ese sentido el proceso que ha vivido nuestra ciudad durante 11 años ha modificado esto, lo que hace más complejo también la definición de esos usos de suelo.

Particularmente en el artículo 1 de la ley señala que tiene por objeto regular y controlar la prestación del servicio de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal; y aquí hay dos primeras observaciones, la primera en el sentido que no hay para la ley actual, para la Ley de Transporte y Vialidad, un enfoque de la movilidad, para él la ley es exclusivamente de transporte, los viajes que se realizan o en Metro o en microbús o en taxi, pero no existe la cadena de viaje completo, desde el origen del viaje, desde que el ciudadano sale de su casa hasta que el ciudadano llega a su destino final, su trabajo, la escuela, el centro recreativo. Entonces para la ley actual eso no existe, existen exclusivamente tramos de viaje.

En el segundo aspecto, que es muy importante, resulta rescatable de esta Ley acerca de la prestación del servicio, porque considera esta ley, la Ley de Transporte y Vialidad considera al servicio de transporte público de utilidad pública e interés general, lo que le daría prevalencia, un valor adicional, tendría que ser un valor superior el transporte público.

Pero desafortunadamente en el resto de la ley no se soporta esto, o sea, nada más se dice como una declaración inicial de la Ley de Transporte. Entonces no

se presentan los elementos para realmente dar soporte a lo largo de la ley de esto.

Entonces en realidad lo que hace la ley a lo largo de toda su estructura es hablar de las vialidades, de la infraestructura, de los vehículos, de los conductores. Entonces en forma práctica lo que se está considerando de utilidad pública es el automóvil, o sea, por un lado la ley habla del transporte público como una declaración, pero en la práctica le da ese grado, ese valor al automóvil, hay una contradicción en esta ley.

En el artículo 7 de la Ley de Transporte y Vialidad se otorga a la Secretaría de Transporte y Vialidad en su primera disposición, la de fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de transporte público en el Distrito Federal, pero el resto de la ley no le da ningún elemento a la Secretaría de Transporte y Vialidad para que haga esto. Otra incongruencia más.

En la fracción XLVI habla de racionalizar el uso del automóvil pero para el uso estudiantil, o sea, está sesgado este concepto también.

En la fracción XXVII habla de promover a las actuales vialidades haciendo énfasis a las ciclovías. Creo que en la ley es el único lugar donde se habla de ciclovías pero no dice cómo se va a hacer, la ley es la única mención que hace y no lo vuelve a comentar.

Las delegaciones políticas tienen un papel muy modesto en esta Ley de Transporte y ninguno en realidad en la vialidad, lo que le deja a las delegaciones sujetas a la toma de decisiones a nivel central. Las delegaciones no toman decisiones más que para la ubicación de la base o la ubicación del sitio, pero no le da ningún otro elemento, aún cuando la delegación tenga puntos generadores o atractores de viaje importantes o aún cuando la delegación tenga un corredor de vialidad importante, no tiene ninguna ingerencia en la toma de decisiones en este sentido. Por lo que los primeros afectados en este tipo de decisiones normalmente son los gobiernos delegacionales.

El concepto referido en el artículo 15 de la ley, que habla sobre el Programa Integral de Transporte y Vialidad, es excelente, habla de incorporar al RTP, al Metro, al Sistema de Transporte Eléctrico, de alguna forma da referencia al

transporte concesionado, para desarrollar un programa o plan integral de transporte cada 6 años.

Aquí existen varias cosas. Primero, cada una de estas entidades desarrolla su propio plan, no hay integridad, lo único que se hace es pegar en parches en este programa integral cada uno de esos enfoques. Lo que no le da integralidad al Programa Integral, valga la contradicción; y por otro lado, habla de que se haga cada 6 años, esto no puede ser, la visión de un sistema de transporte por lo menos debería de abarcar 18 años, por lo menos.

Estamos hablando de la forma en que va a desarrollarse la ciudad, la vinculación que tiene que tener la ciudad para en un momento dado crecer tanto en términos de desarrollo urbano, tanto en términos económicos. El transporte no se nace y crece cada 6 años, eso no puede ser.

Esto implica que la ley no está blindada, se pueden de repente meter nuevos sistemas, crear un nuevo plan, crear un segundo piso, sin necesariamente tener una visión de ciudad.

Entonces nuestra ley no está blindada, nuestra ley hace vulnerable al sistema de transporte, nuestra Ley de Transporte es de la que estoy hablando ahorita.

Se necesita justificar cualquier cambio que se haga a un programa integral de transporte. Si realmente queremos tener este programa integral de transporte tiene que tener un enfoque de cuidado al medio ambiente, por lo que está obligado que cualquier cambio al Programa de Transporte, Programa Integral de Transporte y Vialidad, como se conoce actualmente, que yo espero que para el siguiente sea un Programa Integral de Movilidad, esté hablándose de cambios que tengan que ser revisados por la Asamblea, tengan que ser soportados suficientemente, técnicamente, económicamente, políticamente, incluso, para que en un momento dado se puedan realizar.

No se pueden hacer cambios a la buena de Dios, a la buena de quien llega a gobernar. Nuestra visión de ciudad tiene que contemplar en su sistema de movilidad, en su plan de movilidad, una visión de mediano plazo, de largo plazo.

En el artículo 16 introduce conceptos de administración de la operación, itinerarios, infraestructura, que en la práctica no se fiscalizan. Los

concesionarios pueden operar el servicio al buen entendido de sus choferes, de los choferes, de los despachadores, pero no hay ningún tipo de supervisión, no debe, de acuerdo a esta Ley de Transporte, que fiscalizarse lo que se refiere a un programa de servicio.

Entonces es importante que si estamos incorporando conceptos de programación de servicio, programación de mantenimiento, integración tarifaria, pago de peaje, esto sea fiscalizable y que sea realmente algo que el concesionario tenga marcado como una responsabilidad dentro de su concesión.

El artículo 19 refiere de una forma muy tímida el concepto de Sistema Metropolitano.

Algo que tenemos que tener claro es que nuestra ciudad no está separada, tiene pegados municipios que crecen junto con la ciudad, que sus habitantes del Estado, que los habitantes de la ciudad tienen una relación muy importante en este crecimiento, y sin embargo el concepto metropolitano se ve muy tímidamente en la Ley de Transporte, se ven algunos aspectos relacionados como un subprograma que deben de ser tocados.

El concepto de tipo metropolitano es fundamental para incorporarlo a la movilidad. Los viajes no se terminan donde se termina la Ciudad de México desde el punto de vista político, los viajes inician y terminan más allá.

En su artículo 25 provoca uno de los que desde mi punto de vista es uno de los aspectos coyunturales de corrupción y anacrónicos, en el sentido de que habla de fronteras políticas, donde los transportistas del Estado de México tienen que llegar y dejar a los usuarios que llegan a la Ciudad de México en los CETRAM; o al revés, los transportistas del Distrito Federal tienen que llegar a los CETRAM a dejar a los usuarios que van al Estado de México.

Si bien es cierto el concepto de intermodalidades muy importante aquí, los viajes son de tipo metropolitano. Estamos hablando que del total de viajes que se inician en el Estado de México, el 24 ciento tienen un destino en el Distrito Federal, mientras que el total de viajes que inician en el Distrito Federal tienen un 17 por ciento en el Estado de México. Entonces hay un concepto metropolitano.

Yo propongo que revisemos este concepto de CETRAM. Es evidente que hay una intermodalidad que revisar, pero también es cierto que necesitamos revisar el concepto de si son realmente necesarios todos los CETRAM que tenemos. Habría que revisar la historia del CETRAM, habría que revisar que originalmente fueron estacionamientos para Park and Ride, para el concepto de Park and Ride que nunca operó, finalmente fueron definidos para bases de microbuses pero en este concepto de que los viajes terminan donde termina la ciudad. Hay que cambiar y revertir este concepto.

La intermodalidad se justifica donde los patrones naturales de viaje obligan a un cambio de modalidad, pero donde no existe una cadena de viaje natural donde se obligue ese rompimiento es necesario reducir el número de transbordos. Esto nos lleva al concepto de accesibilidad, esto nos lleva más allá del concepto de movilidad, ese concepto que comentaba la doctora Negrete en su presentación, ese concepto que también expuso el licenciado que me precedió, el Consejero, en el sentido de que necesitamos entender los viajes de los ciudadanos en el Valle de México como accesibles.

En la Ley de Transporte se detallan obligaciones a los conductores como un capítulo específico, sin embargo no hay un capítulo específico ni para peatones ni para ciclistas donde se hable de sus obligaciones y sus derechos. Para la ley actual los peatones y los ciclistas, los ciclistas en general no existen, los peatones se mencionan en algún momento.

El Comité de Promoción para el Financiamiento de Transporte se refiere en un capítulo, en un apartado, pero los recursos que se requieren para la modernización en el transporte son cuantiosos, ya lo comentaban en la sesión anterior, y su operación ha resultado limitada, quizá cuando mucho se han hecho 3 mil sustituciones de unidad, se han modernizado en 12 años, y se han formado alrededor de 15 empresas de transporte. Esto ha sido muy poco.

El capítulo 10 habla de la forma en que se establece la tarifa de transporte público de una forma muy detallada, sin embargo no se ha instrumentado adecuadamente y se ha manejado políticamente, la tarifa se otorga en función de alguna situación de orden política, por lo que transportistas no son obligados a modernizarse ni a integrarse en empresas. Aquí entra como que los transportistas hacen como que se modernizan y el gobierno hace como que les

da dinero. Hay una relación perversa ahí que realmente hace que el proceso de modernización se empantane.

La ley y su instrumentación, que por un lado dice fomentar la modernidad del transporte público y por otro alienta la construcción de vialidades, desalentando la administración eficiente del sistema de transporte.

El manejo político de la tarifa ha influido en el rezago en el transporte público concesionado evitando que se logre un proceso real de modernización que influya en la profesionalización del sector.

En la Ley de Transporte vigente se da énfasis a las vialidades desde la perspectiva del automóvil, no describe la perspectiva de peatones y ciclistas y se da énfasis a la infraestructura. Se habla de una red vial estratégica de corredores metropolitanos pero no se habla de cómo instrumentarla; apoyar o garantizar el desarrollo de este concepto, se queda corta la ley en este apartado cuando debería de ser ampliamente descrito en la misma para estimular y garantizar la instrumentación de estos corredores.

En la ley se refiere al concesionamiento extensamente y los motivos de extinción de la concesión, que en ningún momento refiere el incumplimiento al programa de servicio que comentábamos hace rato, el programa de servicio es el itinerario, la atención adecuada de la demanda, a la mala atención al pasajero, el abandonarlo en algún punto del recorrido.

En conclusión, la Ley de Transporte y Vialidad tiene varios defectos, está orientado a regular el movimiento vehículos pero no especifica el de las personas, no incluye el concepto de movilidad.

Dos, su ámbito es exclusivamente del Distrito Federal. Es urgente tener una visión metropolitana en nuestra Ley de Movilidad.

La movilidad no motorizada no se describe, los peatones son limitadamente referidos y el de los ciclistas ni siquiera presenta una definición, ni siquiera existe la definición de ciclista en la Ley de Transporte y Vialidad.

Los automóviles son considerados de bien público, esa es la principal aberración de esta ley.

En conclusión, sí es necesaria una Ley de Movilidad porque esta Ley de Transporte está desarticulada y es obsoleta. Por lo tanto, sí se requiere esa Ley de Movilidad, pero una Ley de Movilidad que tenga un enfoque metropolitano, un enfoque también de un sistema integrado de transporte que considere la movilidad no motorizada, peatones y ciclistas, al transporte público individual, colectivo y masivo, al transporte de carga urbano que opere en un área urbana, al transporte particular y hay un elemento para que se tenga un sistema de peaje integral y una tarifa sana que le dé rentabilidad a las empresas de transporte.

Vincular el plan de movilidad es otro aspecto que habría que considerar en nuestra Ley de Movilidad, vincular el plan de movilidad al plan de desarrollo urbano de la zona metropolitana del Valle de México, no sólo de la Ciudad de México, blindar a través de la legislación necesaria el plan de movilidad.

Delegar funciones de transporte a algunas delegaciones políticas, no a todas, pero a todas las que tienen una acción directa sobre la generación o atracción de viajes o en la movilidad, considero que debería de dárseles una acción más prevaleciente.

Fortalecer el fondo al transporte orientado a los resultados. Necesita haber recursos para este proceso y necesita haber recursos que permitan ver resultados específicos.

Finalmente algo que también ha sido reiterativo, una fiscalización clara, transparente, con sanciones muy específicas.

Gracias.

EL C. .- Muchas gracias a la Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad por esta invitación, particularmente a la diputada Claudia Cortés.

Voy a dar paso a mi exposición. Voy a estar yo leyendo mis láminas, son una cincuentena de láminas, pero voy más o menos rápido.

Está claro que tenemos que caminar hacia una Ley de Movilidad, creo que es un consenso que he escuchado en los diputados locales, y he escuchado en el sector transporte, una ley que incluya no sólo los elementos de transporte sino

algo que aborde con mucho más fuerza la defensa del actor más vulnerable en la movilidad y en el transporte que es el peatón, y en este sentido lo que yo me voy a enfocar es cómo fortalecer al peatón en una legislación.

Yo creo que habría muchas cosas que podríamos tratar en el tema de la legislación, pero en estas láminas escucharán más los apuntes hacia la defensa del peatón en una Ley de Movilidad.

El objetivo, antes que nada, de la ciudad, lograr una ciudad caminable, trasciende a la movilidad, es un objetivo superior y una calidad de vida para las personas, un objetivo muy enfocado a la persona. Ciudades agradables, seguras, antes que otra cosa.

La Ley se llama de Transporte, la vigente, Ley de Transporte y Vialidad, lo cual supone el uso de algún modo de transporte, más no supone el uso de los desplazamientos a pie, digo, sí hace referencia a ellos pero en términos generales omite el énfasis hacia el peatón.

Muchas veces se utiliza demasiado ligero el término “movilidad”. No hay que caer en eso, hay que cuidar mucho el uso del término “movilidad”, porque eventualmente la carga va quedando fuera también del tema movilidad y sobre todo hay que entender cómo proteger al peatón, no sólo puede la Ley de Movilidad tener buenas intenciones respecto al peatón, sino hay que darle esa cobertura al peatón para que sí quede protegido.

Entonces hay que cambiar el objetivo de la ley, que es regular al transporte concesionado, a la hora que uno ve la cantidad de artículos, páginas, el nivel de detalle de la ley actual, la Ley de Transporte, pues está muy enfocado a regular el transporte concesionado.

Sin que se deje de regular el transporte concesionado, esta ley con los elementos que escuchamos sobre todo en la mesa anterior, que fueron muy relevantes los planteamientos hechos sobre todo en las preguntas y respuestas, hay que avanzar en dos objetivos, diría yo, con la Ley de Movilidad hay que avanzar en proteger al peatón y al espacio público, por un lado, y estructurar un sistema integrado de transporte.

No voy a avanzar mucho en la estructuración de un sistema integrado de transporte pero mencionaré algo en la que sigue.

El sistema integrado es simplemente un mecanismo de unificación del servicio, que la gente que aborde una vagoneta o un tren, me voy a los extremos, esté dentro del mismo sistema de transporte y que esto parezca un sistema unificado. Desde la vagoneta todos deben formar parte de un sistema único, misma señalización, información, atención al usuario, medio de pago, servicios que dialoguen entre sí, y una autoridad unificadora, una autoridad de transporte de la ciudad y no organismos que operen de manera aislada con sus propios objetivos.

Pero respecto a los peatones y al espacio público, es fundamental que se establezca una protección al peatón pero también al usuario. La ley debe asegurar la liberación del espacio público, el espacio por el que transita el peatón.

Cálculos rápidos me dicen que no menos de 250 mil vehículos en este momento están invadiendo el espacio del peatón. Ustedes hagan una caminata de un kilómetro y verán si no cuentan cuando menos 25 vehículos.

La ciudad tiene 10 mil kilómetros, entonces nada más hagan las cuentas, no menos de 250 mil infractores en este momento, y no hay ninguna acción gubernamental. Por lo tanto, tenemos que transitar hacia un contrato perfecto que asegure su cumplimiento y por lo tanto el espacio público esté siempre libre para beneficio del peatón y eventualmente también que tengamos un registro público de todos estos permisos que afectan el espacio peatonal, los PATR, por ejemplo, se dan los PATR pero no existe un registro público de PATR, y están surgiendo como si fueran árboles, como plaga, los teléfonos públicos en la era del celular, y no podemos caminar, nos obstruyen hasta las rampas de personas con discapacidad los teléfonos públicos que nadie usa y que no entiendo el negocio que hay detrás de poner un teléfono público por todos lados.

¿Qué hay detrás de esta defensa del peatón? 50 millones de viajes si consideramos a los peatones.

En la Encuesta Origen-Destino no se censa o no se encuesta más bien cuántos viajes peatonales se realizan, hay estimaciones que nos dicen que habría unos 20 millones de viajes peatonales que no están contabilizados en la Encuesta

Origen-Destino. Entonces en ese sentido supera el viaje peatonal al viaje en transporte concesionado, que hoy día es el viaje más común.

Entonces en esta ciudad la caminata es el principal modo de desplazamiento, sin embargo algo anda mal, de pronto pueden encontrar una persona que trae una carriola y algo estorba; y esto es la imagen recurrente.

Yo me pregunto a veces, o sea, un auto que permanece sobre la red peatonal durante un ciclo de semáforo, puedo yo quedarme parado frente a él cuando a él le toca el verde, es exactamente igual, sin embargo el que está en la red de peatones nunca recibe una sanción y el peatón sí está recibiendo una sanción porque lo obliga a irse afuera donde está pasando la otra vía que tiene el siga.

¿Cuando hay autos estacionados sobre la banqueta puedo caminar sobre ellos o puedo caminar con seguridad y tranquilidad en el arroyo? Pues evidentemente no, y tampoco esperarías que una ley me diera la facultad de caminar sobre ellos, aunque no estaría mal, créanme que lo disfrutaría.

Entonces hacia dónde tenemos que ir a coronar al peatón, cómo coronar al peatón, el peatón como el rey de la movilidad, el peatón está en la cima de la pirámide de la movilidad, entonces hay que ponerle corona al peatón, cómo ponerle corona al peatón.

Hay dos puntos fundamentales que debería incluir desde mi punto de vista la legislación. El coronar al peatón lo que significa, cuando menos tendría que ocurrir lo que está en la siguiente lámina en la legislación, 30 kilómetros por hora en toda la red secundaria, y que se cumpla; 50 kilómetros por hora en todas las vías primarias y que se cumpla.

Con 70 kilómetros por hora, que es lo que establece la normatividad actual, lo único que garantizamos es que atropellado es muerto, en vías primarias atropellado es muerto a 70 kilómetros por hora.

A 30 kilómetros por hora lo más seguro es que simplemente quede lastimado y que sea reparable la lesión. Además no sólo eso, reducimos muchísimo la probabilidad de accidentes.

Entonces, vías secundarias 30 kilómetros por hora; vías primarias 50 kilómetros por hora. Bajar la velocidad es un objetivo fundamental.

El otro es sanción para el que no sancione. En la imagen quizá no se vea tan claro, ahí está pasando un policía, ignora que hay un vehículo encima de la banqueta y esta es la imagen diaria, incluso si yo le hubiera dicho al policía “oiga, por qué no le pone una multa”, me habría dicho “no traigo la libreta de multas, no tengo tiempo, no estoy a tus órdenes”.

Esta es una imagen cotidiana, están en las obras de la Línea 12 del Metro, una motocicleta que sí siguió donde estaban desviando a los automóviles y ellos se siguieron sobre la banqueta.

Entonces es necesario desarrollar una conceptualización de los derechos relacionados con la movilidad y los derechos del peatón, y que esto quede planteado en la legislación, y como sociedad debemos estructurar y defender la institucionalización de estos derechos.

La definición que hace la Comisión de Derechos Humanos en el informe que recientemente publicó sobre la movilidad. El derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, aceptable, suficiente, accesible, que en condiciones de igualdad y sostenibilidad permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo. Parece que ya Ricardo Ortega abundó más en ello en la pasada mesa.

Los derechos del peatón. Si bien los derechos del peatón están íntimamente relacionados con el derecho a la movilidad, definirlos nos permitiría llegar a una mejor y mayor especificidad favoreciendo el disfrute de la ciudad.

Entonces a continuación, para no alargarme mucho, los voy a enumerar.

Derecho a transitar sin obstáculos.

Derecho a transitar con seguridad a cualquier edad o condición de discapacidad.

Derecho a una señalización incluyente y completa, no sólo enfocada a los automotores. Cuántas veces no tenemos que voltear hacia atrás o adivinar si tenemos el derecho de paso o no.

Derecho a caminar con calma, incluso al cruzar la vía, sin ser presionado por otros usuarios de la vía. Estamos cruzando una calle y nos dicen “por qué no te apuras”, y el resultado es este, de la presión.

El derecho a disfrutar de la ciudad en su andar. Hay cosas bellas, hay arquitectura muy bella por distintas partes de la ciudad, por qué no tenemos derecho de disfrutarla.

El derecho a que le sea transferido el espacio que los autos ocupan ilegalmente de manera regular. Digo, ahí alguien se quejaba en una de las preguntas y respuestas de por qué están abandonados o en desuso los taxis rosas, bueno, pues están a unas cuantas calles de aquí, cerca del Mercado de San Juan, y la vía tiene aproximadamente 6 carriles, de los cuales 4 están ocupados por estacionamiento ilegal, si se los dejamos al peatón; y todos los lados donde estemos teniendo automóviles en doble fila, pues ahí significa que podemos dedicarle un carril a una banqueta más ancha; y si no hay dinero para la banqueta, pues podemos poner unos conitos cuando menos y eso nos da más espacio para los peatones.

Derecho a que la autoridad tenga un comportamiento ejemplar. Por qué tenemos que encontrarnos estas escenas de patrullas obstruyendo el paso peatonal.

Derecho a la iluminación de su espacio. Por qué toda la iluminación está a 13, 15 metros de altura cuando una iluminación más justa es una iluminación a 5, 6 metros de altura, eventualmente hasta menos, que nos iluminen nuestro espacio, que no ilumine el espacio al coche, que los coches traen luces y nosotros no.

Derecho a que si las banquetas son angostas el peatón pueda usar el arroyo para caminar sin presiones de otros usuarios de la vía. Cuántas veces no tenemos una banquetita donde además están los postes, del tamaño de los postes, y nosotros tenemos que caminar en el arroyo pero en el arroyo pasan los coches rápido. No, no, sino tenemos las banquetas adecuadas que el auto circule a 10 por hora detrás de nosotros.

Derecho a que la autoridad sancione a los infractores. Esto es fundamental.

Derecho a que el mobiliario urbano no entorpezca el andar del peatón, o sea, tenemos el parabús ocupando el 100 por ciento de la banqueta o el 80 por ciento de la banqueta, como el caso de la foto.

Derecho a cruces seguros que no limiten el movimiento peatonal y sigan su línea de deseo. Esta imagen es de una reciente rehabilitación de la autoridad del espacio público en la esquina de Homero con Newton, y justo la autoridad del espacio público pone su banqueta con área verde en la red peatonal.

Derecho a cruces a nivel en todas las vías semaforizadas. Cuántas veces no hemos visto esta imagen, ahí hay un semáforo, está el puente y además un enrejado, más aparte un segundo enrejado que pone el Estado Mayor Presidencial en las afueras de Chapultepec, pero digo, como el del Estado Mayor Presidencial o de la Embajada son casos excepcionales que no comparto el que exageren sus medidas de seguridad, pero estos enrejados, más puente peatonal, más semáforo, pueden ser sustituidos por un cruce seguro a nivel. Todo cruce semaforizado puede ser sustituido con un cruce seguro a nivel.

Que las necesidades de seguridad nacional se adapten a los derechos del peatón. Esta es la Suprema Corte de Justicia, ya se robó la banqueta la Suprema Corte de Justicia, son el valuarte de la ley o son los que deberían defender la ley y son los primeros anarquistas que ponen sus rejas.

Derecho a que haya un tiempo específico en los signos semafóricos en las intersecciones más concurridas. Cuántas veces no alcanza el tiempo para que crucen los peatones, todos los cruces de Reforma con congestionadísimos, los de Eje Central son congestionadísimos, hay veces que no alcanza el tiempo o que por las vueltas a la izquierda o a la derecha, etcétera, el peatón no alcanza a cruzar o tiene que estar viendo el coche, etcétera. Por qué no tener tiempos específicos que en otras ciudades lo tienen.

Derecho a que la autoridad no culpe al peatón de los accidentes de manera automática. Sé que en esta publicidad de la Secretaría de Seguridad Pública "cuido mi vida, soy peatón responsable". No, no, no, el que tiene que cuidar la vida del peatón es el automovilista y el que tiene que cuidar que el

automovilista cuide la vida del peatón es la Secretaría de Seguridad Pública, no andar sacando pasquines que no tienen ninguna base teórica.

(Inaudible) ... de hecho que el diseño vial haga más seguras las intersecciones. Nuevamente de estas esquinas que quedan desplazadas, entonces el peatón tiene que cruzar 40, 60 metros completamente vulnerable, y si se le rellena el espacio entonces el peatón nada más tiene dos puntos de vulnerabilidad mucho menores, mucho más certeros, 5 metros, 7 metros, 3 metros, dependiendo del caso, y esto le da muchísima seguridad al peatón.

El extender esto, además nos da esto lo que se le llama los parques de bolsillo, pero los parques de bolsillo no sólo son espacios de disfrute, son espacios en donde se da certidumbre al cruce. Si yo cruzo del extremo derecho al extremo izquierdo de esta intersección, yo tengo una ubicación completamente aleatoria, yo puedo estar a lo largo de estos 40 metros y el automovilista que va a dar la vuelta también puede estar a lo largo de estos 40 metros, entonces ni yo sé dónde va a estar él ni él sabe dónde voy a estar yo, en cambio si cruzo de esta manera yo ya sé que él nada más puede estar en esos dos puntos abiertos y él ya sabe que lo más seguro es que yo esté en los puntos verdes y que en el momento en que cruce estaré muy poco tiempo en los puntos que quedan para el automóvil.

Derecho a un espacio público bien diseñado. Nuevamente, arreglo banquetas pero le pongo jardineras, le pongo algo más.

Derecho a que los monumentos no afecten obras arquitectónicas, arqueológicas o patrimoniales y que éstas estén a la vista de todos.

Ejemplo, ahí hay una iglesia del siglo XVII que quedó completamente oculta del segundo piso. ¿Por qué tenemos que hacer estas cosas? ¿Por qué no valoramos nuestro patrimonio?

Derecho a que el espacio público esté libre de rejas. Esto es el parque lineal que se hizo al lado de las vías del ferrocarril, y a pesar de que está abierto el parque lineal le pusieron rejas, entonces ni el que usa el parque lineal puede salir a la calle ni el peatón puede utilizar el parque lineal de una manera cómoda, pero este tipo de errores los hacemos seguido.

Este es un centro comercial que se robó la banquetta y de plano hizo un carril de circulación, se llama Metrópolis Patriotismo, no tiene mucho que abrió y hacemos éstas cosas.

Entonces, derecho a que las apropiaciones privadas del espacio público se sancionen severamente. Esto es despojo, esto desde mi punto de vista, claro, a lo mejor no entra en la definición de despojo, pero desde mi punto de vista le robaron a la ciudad el carril.

Derecho a que las necesidades de la autoridad no estén por encima de los derechos del peatón. Cuántas veces no hemos visto entidades públicas que recortan la banquetta, hay como una tijerita, para poder estacionar coches en batería, esto lo hemos visto en muchos casos. Entonces, las necesidades de la autoridad no están por encima de los derechos del peatón.

Derecho a banquettas anchas, es algo súper simple.

Derecho a un marco institucional y políticas públicas dedicadas al peatón.

Este es el Decálogo del Peatón, no voy a entrar en detalles, en la siguiente lámina está el Decálogo del Peatón, el panfleto que les decía yo que sacó la Secretaría de Seguridad Pública sin ninguna base técnica.

Este es el Decálogo que les decía, podría yo mencionar, de alguna manera los mensajes son: “No disfruto la ciudad por estar cuidando que no me atropellen”, “Uso una infraestructura diseñada para que los autos nunca paren”, “Me desplazo por el espacio público siguiendo reglas”, “Cedo el paso a los autos en calles y cocheras”, “Obedezco indicaciones de quienes obedecen las indicaciones de dar prioridad al auto”. O sea, no puede ser ése el mensaje.

La que sigue, si ustedes ven los de Gangnam Style, el último video que sacaron, no el de la manita sino sacó otro, hay una imagen así al final, entonces me llamó mucho la atención la banquetta, porque podía yo marcar un montón de cosas respecto a una banquetta en Corea. Entonces, descubro que la banquetta tiene el cableado subterráneo, que no hay teléfonos públicos en las rampas, que hay botón para cruzar la calle, entonces el peatón aprieta un botón para que el semáforo cambie, hay semáforo para los automóviles pero también para los peatón, hay luminarias de baja altura, los postes ligeros, el del semáforo sí requiere más peso entonces es más ancho, pero los postes

ligeros, los de iluminación son estéticos, son esbeltos, hay accesibilidad en todas las direcciones, no nada más hago una rampita en una dirección y que la persona en silla de ruedas o con carriola llegue por otra, no, hago todo abierto; tiene ciclovía el punto, hay guías táctiles para débiles visuales y la banqueta es muy ancha. ¿Qué tan lejos estamos de esta imagen? Pues resulta que estamos lejísimos, ni siquiera en cosas nuevas estamos haciendo este estándar de banqueta. Entonces, los peatones Gangnam Style merecen todo esto.

A partir de la dignificación del peatón entonces ya revisemos la movilidad, revisemos cómo estamos manejando el transporte público, cómo están siendo los servicios y qué cosas podemos mejorar, pero todos vamos a ser peatones en algún momento, así sea de la limusina al restaurante, todos terminamos siendo peatones en algún momento y por lo tanto los derechos del peatón deben quedar garantizados y podemos rediseñar las vías para todos los usuarios.

Por ejemplo, hay una lámina ahorita, arriba está, en los dos casos está Revolución en distintas secciones, que es una vía anchísima, que en algún caso tiene ocho carriles en una sola dirección. ¿Por qué no hacemos algo más suave que proteja al peatón? El tema de los parques de bolsillo, digo, ya realmente acabé.

Avancemos en la ley en esta dirección, bajar velocidades y sanción para el que no sancione e incorporemos todos estos derechos que mencioné ahorita.

Les agradezco mucho. Gracias nuevamente a la Comisión y a la Presidenta de la Comisión.

LA C. DIPUTADA CLAUDIA GUADALUPE CORTÉS QUIROZ.- ... Eje transversal y prioridad de las políticas públicas y de la participación ciudadana. Para esto vamos a dar paso a la ponencia del maestro Gerardo Moncada Martínez, especialista en movilidad y transporte eficiente.

EL C. MTRO. GERARDO MONCADA MARTÍNEZ.- Parte de lo que yo les vengo a presentar son enfoques que tienen que ver con el usuario de transporte público, en el Poder del Consumidor nos hemos dedicado varios años a hacer algunas evaluaciones y estudios sobre las condiciones en que se

mueven los usuarios del transporte público y hemos encontrado generalmente situaciones desventajosas, no sólo el peatón sino el usuario también tiene severos problemas.

Este es el escenario que vemos todos los días en esta zona metropolitana. Como bien decía el maestro Javier Hernández, tenemos que ya insistir en el tema de zona metropolitana, es muy difícil seguir hablando de Ciudad de México y pensar que sólo somos el D.F., somos mucho más que eso o, como diría, somos mucho más que dos ciudades.

Lo ideal sería que la movilidad urbana se planteara en estos términos, en términos de una interacción muy dinámica entre el crecimiento urbano, los peatones y sus necesidades de movilidad, en transporte de carga, los servicios que utilizan algún sistema de transporte para ser brindados, el transporte de pasajeros, los automóviles particulares y los ciclistas, esto sería lo ideal, pero realmente lo que sabemos es que esta situación está muy lejos de ser alcanzada.

Lo que tenemos en la siguiente es una situación de crisis constante en la que los automóviles por su alto volumen numérico tienen una incidencia negativa sobre las condiciones de movilidad, el crecimiento urbano desordenado también genera condiciones críticas para la movilidad, los ciclistas y los peatones son actores realmente que viven en condiciones de muchas desventajas y el transporte de pasajeros, el transporte de carga y los servicios generalmente tienen una situación muy inestable, por momentos tienen algunas condiciones a favor y generalmente padecen igual que todos los demás situaciones de movilidad crítica.

Algunos elementos que podrían ayudar a tener una visión transversal de la política pública de la movilidad. Cosas que ya se han dicho en esta mesa, se requiere una planeación integral e intersectorial. No es posible que cada área de gobierno del Distrito Federal y por su parte del Estado de México cada una esté actuando por su cuenta, sin interactuar con las demás áreas, el enfoque metropolitano es básico, pero me quisiera detener un poco en el primer punto.

Hay varias ciudades, por ejemplo las francesas, que tienen un ente superior en el que tienen que interactuar todas las áreas de gobierno relacionadas con la

ciudad. No es posible que se autorice una ruta de transporte o un nuevo desarrollo inmobiliario si no participan todas las áreas, y además están las áreas de obras, las áreas de planeación metropolitana, en fin, todas las áreas que tengan que ver con la ciudad tienen que estar unidas y decidiendo cómo se van a tomar las decisiones para el crecimiento de la ciudad, para que no se generen polos en los que de repente está aislada, separada de la ciudad. Eso tendría que empezar a intentarlo por lo menos, creo que éste es un buen espacio para lanzar ese tipo de iniciativas, necesitamos que interactúen las diferentes áreas de gobierno de una manera mucho más efectiva.

El crecimiento urbano compacto con usos mixtos del suelo. Todos recordamos de alguna manera lo que eran las colonias de la Ciudad de México, en cada colonia había un parque por lo menos, había toda la clase de servicios, había una escuela, había guarderías o kínder, como le decíamos antiguamente, había alguna institución de salud, prácticamente cada colonia era planeada con todos los elementos que requeriría la gente que viviera en esa colonia, al margen de que hubiera necesidad de desplazarse fuera de la colonia por otros motivos. Eso ha desaparecido con los desarrollos inmobiliarios en los últimos 30 años.

Un enfoque en la movilidad de personas y no de coches, como ya se ha insistido en esto.

Impulso prioritario del transporte masivo de calidad, éste es un tema que vamos a abordar un poquito más adelante, no se está dando esa prioridad al transporte masivo de calidad, está muy a la saga de otras ejecuciones de obra urbana.

Un estímulo a la movilidad no motorizada, ya lo señaló el doctor Remes muy claramente, también el maestro Hernández, están abandonadas las opciones para la movilidad no motorizada en esta ciudad.

Protección eficaz de áreas verdes, en especial en zonas de recarga de acuíferos. Así como hay vialidades que terminan prácticamente sepultando a monumentos históricos, hay muchas vialidades que lo que hacen es estimular el desarrollo inmobiliario en zonas verdes de alto valor ambiental, incluso que son zonas de recarga de acuíferos sobre todo en el poniente de la ciudad, ese

tipo de cosas tienen que ser detenidas ya porque ahí se está jugando el futuro de esta ciudad.

Reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera, medidas para reducir el uso del coche. Esto es polémico pero es necesario en una ciudad, ya que tiene las características que tiene la Zona Metropolitana del Valle de México.

Disminución de los índices de accidentalidad vial, ese tiene que ser un objetivo básico, como algunos elementos que acaba de plantear el doctor Remes.

Decisiones de la obra pública bajo criterios de costos-beneficio, incorporando criterios ambientales y sociales. Es realmente lamentable que en las últimas obras importantes de carácter vial no ha habido una discusión de costo beneficio, ni siquiera una discusión técnica abierta, se han asignado las obras, se ha dicho, se ha argumentado que son de beneficio público, pero no se ha abierto ningún espacio para discutir efectivamente cuál es su realidad técnica y mucho menos cuáles son sus características en términos de costo beneficio, y son obras carísimas además.

Alta participación social en las decisiones de obra pública. Lo que acabamos de señalar, no hay ninguna discusión realmente pública sobre las obras viales.

Impactos de una visión no transversal, es lo que estamos viviendo en esta ciudad todo el tiempo, tiempos de traslado que promedian dos horas por persona al día, en viajes metropolitanos llegan a ser de cinco horas, gasto promedio en transporte 28 pesos por persona al día, que es la mitad del salario mínimo.

En 18 años se duplicó el parque vehicular privado, pero la tendencia es que se vuelva a duplicar en menos de 18 años, alrededor de 15 años.

La saturación de vialidades, que ha provocado una caída en la velocidad promedio. Teníamos 38.5 kilómetros por hora en 1990, en 2007 ya se registraban 17 kilómetros por hora promedio en la ciudad, esto sería, prácticamente podríamos decir que ya se cumplió el sueño del doctor Remes, ya tenemos menos de 30 kilómetros por hora, pero es producto de un estado de inoperatividad por parte de la ciudad y no tanto por una política pública.

Entre 1973 y 2003, en 30 años se urbanizó 17% del suelo de conservación del Distrito Federal, pero en los siguientes 6 se urbanizó otro 15%, prácticamente reproducimos el patrón pero en la quinta parte de tiempo.

Cada año mueren 2,824 personas por accidentes viales en el valle de México, al D.F. le tocan 1,065. Por enfermedades asociadas a mala calidad del aire cada año mueren 4 mil personas en el valle de México y cada año hay menos de 20 días con aire limpio, esto es según el estándar de IMECA, debajo de 51 puntos. El transporte general 76% de la contaminación y sin embargo es hacia el sector al que menos se trabaja para mejorar la calidad del aire en la Ciudad de México.

El resultado es esto, básicamente me voy a centrar en dos temas que son críticos, es el tema de desarrollo urbano y el tema del crecimiento explosivo de los automóviles.

La imagen que van a tener a la izquierda es la de Santa Cruz Meyehualco en los años 60, esta idea de una ciudad expandida, muy contraria a lo que se plantea desde hace mucho tiempo, como una ciudad compacta, de usos múltiples, etcétera, esta idea de generar miles de casas en las periferias para que después la gente no sepa qué hacer, porque tiene que tomar toda clase de transportes primero para salir de la unidad, segundo para llegar a una vialidad importante, tercero para llegar al sistema que sí le permite articularse, como puede ser el Metro, y finalmente poder llegar al trabajo, a la escuela, a todas las necesidades, todos los servicios que requiere la población, pero esto es la continuación de lo mismo.

Esto es hace 3 años en las barrancas de Tarango en Santa Fe, la urbanización de las barrancas, que son áreas básicas para la recarga de acuíferos en la Ciudad de México. Esto es parte de lo que ocurrió simplemente con el Puente de los Poetas, con la Supervía vamos a ver cómo esto se va a volver explosivo en toda la zona poniente.

La situación privilegiada del automóvil en la ciudad genera avenidas con altísima concurrencia de vehículos, en algunos horarios fluye el tráfico, en otros no, y esta imagen que es como representativa de la situación de vulnerabilidad

en la que se encuentra precisamente la población vulnerable. Ojalá no hubiera una persona en silla de ruedas junto a ese letrero cuando llegue un auto.

Esta es gran parte del problema de esta ciudad, y eso es sobre un sector en el que se tendría que trabajar en una ley de movilidad, cómo hacemos para controlar ese crecimiento explosivo o por lo menos que no todos los propietarios de automóviles quieran utilizar su auto para todas sus necesidades.

En 18 años se duplicó el parque vehicular, estamos muy por arriba del crecimiento de población en esta ciudad, prácticamente se considera que por cada nuevo bebé que nace en esta ciudad entran a la circulación 2 autos nuevos, entonces ahí se tiene que hacer algo.

Hay un caso muy interesante, el de Tokio, tienen muchos más autos que la Ciudad de México, pero lo usan mucho menos, por qué, porque tienen un sistema de transporte público muy eficiente, y esa es una parte crítica.

Con el crecimiento explosivo de los autos tenemos esa caída en las velocidades promedio en la ciudad. Es interesante que entre 2002 y 2006 se destinaron 7,800 millones de pesos para obras viales que en teoría ayudarían a mejorar la velocidad en las vialidades. Si ustedes ubican ese periodo, 2002 a 2006, verán que realmente no ayudó a detener esa caída en las velocidades promedio en la ciudad.

Este tipo de obras realmente no son una solución para la ciudad y son carísimas. Ustedes traten de recordar este monto, 7,800 millones de pesos, para ver más adelante qué se podría haber hecho con ese dinero.

En el Poder del Consumidor, con el apoyo de la UPICSA, la escuela del Politécnico de Ingeniería en Transporte, varios ingenieros en esta especialidad hicimos un estudio de cuáles son los municipios y delegaciones que más generan viajes en el valle de México. Identificamos en esos municipios y delegaciones 15 corredores y los estudiamos, son rutas que pasan por los principales corredores, lo que hicimos fue estudiarlos en las horas de más demanda, entre 7 y 10 de la mañana y de 6 de la tarde a 9 de la noche, lo que hicimos fue evaluar cómo funcionan y cuáles son los tiempos de traslado en

esos corredores, son corredores que atraen miles y miles de personas diariamente.

La velocidad promedio que tuvimos en la parte del Estado de México fueron 12.4 kilómetros por hora en transporte público y 15.2 kilómetros por hora en automóvil. Esta comparación nos pareció importante para que no pareciera que como el transporte público es muy lento, pues sí la solución en teoría es comprarse un coche y olvidarse del problema.

Los usuarios de automóvil que utilizan esos corredores tienen el mismo problema, lo mejoran un poquito pero no suficientemente respecto del transporte público.

En la Ciudad de México las velocidades todavía bajan más. En estas delegaciones, en los principales corredores del transporte la velocidad promedio fue de 11.3 kilómetros por hora en transporte público y 12.1 kilómetros por hora en coche. Sólo para tener una comparación, un adulto camina más o menos a 5 kilómetros por hora en la calle, entonces un poquito más arriba del doble de lo que sería ir caminando.

Todo esto de perder tiempo y tiempo en las vialidades tiene un costo. Esta es una estimación que hizo el Instituto Mexicano para la Competitividad en 2011, ellos estimaron el tiempo de horas perdidas en el valle de México por parte de los usuarios del transporte y lo multiplicaron todas esas horas perdidas por lo que podría ser el salario medio en esta zona metropolitana, el resultado fueron 33 mil millones de pesos al año que se pierden por una mala movilidad en el valle de México. No es que si mejoramos la movilidad vamos a tener ese dinero en el bolsa, sino que vamos a tener el tiempo necesario para hacer exactamente lo que nos plazca, puede ser trabajar más, puede ser descansar más, puede ser vivir más con la familia.

Si ustedes recuerdan, la ausencia de los criterios en términos de costos-beneficio tiene estos resultados, se toman decisiones que priorizan de una manera difusa qué obras se van a hacer en la ciudad.

El Metrobús Línea 1 tuvo un costo, según datos oficiales, de 1,500 millones de pesos, igual que la Línea 2, la Línea 3 fue más cara, 2,300 millones de pesos, la Línea 4 regresó a los 1,100 millones de pesos y con los ajustes que se están

haciendo para modificar la infraestructura urbana para la Línea 5 se estima que será de 900 millones de pesos. Comparemos esto con la Autopista Urbana Norte-Sur, 30 mil millones de pesos por 29.5 kilómetros, es decir un poco más de mil millones de pesos por cada kilómetro construido, y es lo mismo con la Supervía Poniente, 6 mil millones para 5.4 kilómetros, aquí salió un poco más caro el kilómetro construido.

Lo que aquí planteamos es que prácticamente con cada kilómetro de obra de la Autopista Urbana y de la Supervía alcanzaría para una línea de Metrobús como las que se están planteando que se van a construir ahora, que van a ser más ligeras, con menos costo. Prácticamente por cada kilómetro de vialidad elevada que se construya a partir de ahora se va a estar sacrificando una línea de Metrobús, eso tiene un altísimo costo porque estamos de líneas que pueden atender entre 80 mil y 120 mil pasajeros al día, por supuesto dejamos fuera la Línea 1, que es totalmente atípica, atiende más de 200 mil pasajeros al día, pero es porque es Avenida Insurgentes.

Si ustedes recuerdan el dato que manejábamos hace rato, 7,800 millones de pesos entre 2002 y 2006, qué habríamos hecho con eso, prácticamente es lo que han costado las cinco líneas de Metrobús, podríamos tener en este momento 10 líneas de Metrobús generando una red de transporte en la ciudad en vez de tener solamente cuatro, más la que viene, que será la quinta.

Sólo para recordar, porque a veces se nos olvida, en este auditorio yo supongo, bueno, es difícil que haya personas que hayan nacido en 1950, 1960, yo veo mucha gente joven, seguramente no hay de esas edades, pero a veces se nos olvida y pensamos que lo que vivimos hoy, este caos que es la Zona Metropolitana es algo que es de siempre y no tiene solución porque quién sabe cuándo surgió, tal vez cuando se extinguieron los dinosaurios.

Éstas son las imágenes de decisiones que se tomaron hace 50, 60 años, que modificaron y que provocaron lo que hoy vivimos, es 1957, cuando apenas estaban instalando las torres de lo que será Satélite, cuando se estaba construyendo Ciudad Universitaria, ahí está Avenida Universidad, ese camino polvoriento es Avenida Universidad.

1967, el Periférico, que se construyó con esta idea de generar un anillo que contuviera a la ciudad, lo único que generó fue la explosión de los desarrollos inmobiliarios.

Los años 70, San Juan de Aragón, éste es un recorte de una revista, aquí en el pie dice que es una gran obra porque va ayudar a miles de familias a que tengan una vivienda digna. Ustedes ven arriba esos desarrollos, tienen problemas todos los días para llegar a su escuela, a su centro de trabajo o a los sitios a los que tiene que acudir por diferentes necesidades.

Esta es la tendencia actual, esta imagen por supuesto no es la Ciudad de México, es Ámsterdam, pero ellos también tuvieron en algún momento problemas, este tipo de problemas, y se plantearon soluciones que restituyeran los equilibrios en las vialidades, que la gente volviera a tener un espacio digno, adecuado, que los ciclistas fueran una opción, que no fuera un paseo recreativo sino que fuera una manera de resolver las necesidades de movilidad, y eso reduce vehículos circulando en las calles, eso aligera la situación para todos; en vez de considerar que los ciclistas son un problema, considerar que están dando un servicio a todos al utilizar una bicicleta en vez de un automóvil.

Prácticamente en esta foto pueden observar transporte público, bicicletas, un automóvil y alguna gente caminando en las aceras. Parte de esta tendencia actual de recuperar este equilibrio en las ciudades, en las vialidades es darle una claridad mayor al transporte público, esa tiene que ser la prioridad por costo-beneficio, el transporte público masivo en la ciudad tiene que ser la prioridad.

En términos de costo-beneficio generalmente pensamos, transporte masivo más metro. No, en términos de costo-beneficio, el Metro cuesta de 3 a 5 veces más cada kilómetro que un kilómetro de Metrobús, entonces habría que pensar si realmente necesitamos en este momento más Metro o invertir ese fondo en una red robusta de transporte público de superficie como Metrobús.

Tener vehículos que no sean contaminantes, un servicio profesionalizado. También a veces se nos olvida, pero cuando vemos a una persona conduciendo un Metrobús no recordamos que hace seis años era un

microbusero, manejaban exactamente igual que como lo hacen los microbuseros actualmente, cambió el sistema y se puso cambiar el esquema de prestación del servicio. Los conductores de Metrobús, salvo la Línea 3, todos eran microbuseros.

Buscar un enfoque integral que articule los distintos modos de transporte y que cree una tarjeta única de pago para toda la zona metropolitana, eso es básico. Los transportistas suelen pensar que ahí pierden, y no, porque se incrementa el número de usuarios y entonces todos terminan ganando. La insistencia de una política pública intersectorial.

Muchas gracias.

LA C. .- Buenas tardes. Muchas gracias por permitirme participar en esta mesa, que para mi área de trabajo es realmente muy interesante.

Hace un año, poco más de un año, tuve la oportunidad de participar también con el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad en la actualización del Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Ya se ha mencionado de manera recurrente en este foro la importancia de ver la movilidad como una cuestión metropolitana, no como una entidad o la movilidad nada más como un problema de la Ciudad de México. Realmente la movilidad nos vincula con otras entidades muy cercanas y unas no tan cercanas, de hecho en la actualización del Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México o del Valle de México no solamente incluye a las 16 delegaciones sino 80 municipios y aún así nos quedamos cortos, porque incluye los 59 municipios del Estado de México más 21 municipios del estado de Hidalgo.

Siempre en las reuniones se mencionó que nos faltaba Tlaxcala, nos falta Puebla y nos falta Morelos. Obviamente esto implica una coordinación entre todas las entidades que conforman la zona metropolitana, que aunque ellos no se sientan parte de esta entidad como tal, como por definición, entendida como la Zona Metropolitana del Valle de México, entendida como las 16 delegaciones del Distrito Federal, más 80 municipios conurbados tanto del Estado de México como del estado de Hidalgo, la problemática metropolitana, la problemática de la movilidad, de la ineficiencia de los movimientos metropolitanos están

vinculados también con Tlascala, con Puebla y con el estado de Morelos, sobre todo el estado de Morelos, que se le invitó a los trabajos en los talleres, pero no se logró integrar.

Menciono esto porque el Programa de Ordenamiento no solamente se trató de un grupo de especialistas, de técnicos relacionados con el área del transporte y de la vialidad, también participaron abogados, participaron urbanistas, planeadores, geógrafos, matemáticos para realizar toda la parte de la modelación matemática, y por supuesto autoridades del Estado de México, del Distrito Federal y del estado de Hidalgo, también hubo transportistas en los talleres, se invitó a la sociedad civil, hubo inclusive gente de movilidad no motorizada, entonces se estuvo trabajando de manera ardua, se integraron muchas de las propuestas, pero como siempre los instrumentos de planeación nos quedan cortos.

A nosotros nos hubiera gustado pensar en un instrumento mucho más amplio, en un instrumento que abarque todos los elementos, inclusive abarca la parte también de agua, del abastecimiento de agua para la zona metropolitana, yo nada más voy a tocar la parte de movilidad, pero son muchos los elementos que nos afectan en el entorno de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Voy a dar un diagnóstico muy breve, ya ustedes pudieron ver en las otras presentaciones de manera muy amplia y muy generosa todos los datos que están relacionados con la movilidad en la zona metropolitana. Vale la pena considerar cómo está la distribución de los viajes.

Nosotros utilizamos como fuente de información oficial la Encuesta Origen-Destino 2007. Ahora, esta Encuesta Origen-Destino 2007 nos da una fotografía de la movilidad del 2006, realmente hacer planeación con fotografías de un instante de una situación o de una circunstancia que se presenta, que tiene una dinámica más allá de una fotografía sí resulta también un poco complicado y es cuando empezamos a replantearnos, nos obliga a repensar en la forma en la que hacemos planeación de la movilidad en las ciudades y en las zonas urbanas y metropolitanas.

Entonces, si ustedes observan aquí la forma en que ha ido evolucionando, la forma en que nos movemos, en 1986 teníamos prácticamente los vehículos de

baja capacidad, tenían una participación reducida en la movilidad de la zona metropolitana, y los vehículos de alta capacidad tenían una participación más importante.

Desafortunadamente este escenario se ha ido modificando, de tal modo que los vehículos de mediana y baja capacidad son los que ahorita mueven las tres cuartas partes de los viajes en la Ciudad de México, y por supuesto el automóvil particular tiene una participación muy importante, porque aunque prácticamente transporta nada más en promedio 1.7 pasajeros por vehículo, que yo digo estas estadísticas o estos datos siempre nos hablan de cachito de persona, pero hablamos de promedios, no de pedacitos, prácticamente estamos teniendo huellas de que el uso de la calle está siendo muy ineficiente.

También se ha ido incrementando la participación de la bicicleta, aunque claro de una manera no tan radical como nos gustaría, la motocicleta también ya tiene una participación, por supuesto los taxis han mantenido una participación ahí constante y va crecimiento. Esto es una actualización que hicimos de manera aproximada, son datos aproximados, ya esto incorporado el Tren Suburbano con una participación realmente muy baja para la proyección que se realizó en su momento.

Entonces, de este análisis de viajes cómo se distribuyen en la zona metropolitana. Aquí lo importante de la lámina que no apareció es que muestra de manera gráfica cómo se incluyen, en la Encuesta Origen-Destino solamente incluyen las 16 delegaciones del Distrito Federal y 49 municipios conurbados, esto nos habla de que los estudios los tenemos que ampliar, ya no solamente convocar únicamente a este nivel de análisis.

También nos habla de una evolución en la movilidad. Si nosotros observamos la movilidad en otros años, de las encuestas origen-destino previas, la movilidad era hacia la zona Centro de la Ciudad de México. En la Encuesta Origen-Destino 2007 ya se empieza a atomizar, ya los 50 viajes más importantes ya no se dan hacia la zona Centro de la Ciudad de México, ya podemos encontrar cómo se empiezan a desarrollar moviidades puntuales, concentradas en ciertas zonas.

Los datos también de movilidad hacia el Estado de México y en el Distrito Federal nos hablan también de que sí hay una movilidad muy intensa a nivel metropolitano, pero también ya la movilidad interna –ésta era la gráfica precisamente- esta movilidad ya empieza a ser de una manera más importante, ya no todos los viajes van hacia el Centro de la Ciudad, sino que ya se empiezan a generar movildades entre los distritos, a nivel distritos, entonces esto nos habla de otro cambio en la forma en que busca moverse el usuario de la zona metropolitana.

Entonces, en este sentido se buscó que el Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México buscara la generación y propone la generación de una estructura policéntrica, y en términos generales el diagnóstico, ya lo mencionaron en la presentación anterior, los motivos de viaje más importantes son estudiar y trabajar, entonces las delegaciones centrales atraen la proporción más importante de viajes en transporte público, la zona oriente y norte generan viajes en transporte privado, en transporte público la zona oriente y norte, para llegar a las delegaciones centrales desde y hacia los municipios conurbados, los viajes metropolitanos realizan al menos dos movimientos, por supuesto la Origen-Destino si la vemos a detalle, tenemos de tres o más movimientos la necesidad de hacer más de dos transbordos.

Se observa que los principales CETRAM con mayor movilidad son Pantitlán, Cuatro Caminos, Observatorio e Indios Verdes, obviamente el congestionamiento afecta la velocidad. Como se mencionaba, pensar en Circuito Interior, Periférico, que puede operar a una velocidad de 70 kilómetros por hora, se reduce con el congestionamiento hasta a 8 kilómetros por hora, logrando el deseo del doctor Remes, claro ésta es una vía primaria, entonces se estima que en promedio en la Zona Metropolitana los ciudadanos invierten tres horas y media.

Ahora, si nosotros vemos a detalle la Encuesta Origen-Destino, tenemos hasta 5 horas por viaje, o sea eso significa de un origen a un destino y falta el regreso a casa, entonces 10 horas, 8 horas al día es toda una vida invertida en el transporte público para un cierto sector de la población, por supuesto estos son valores promedio.

También el gasto que invierte una familia en transporte, estamos hablando en promedio entre 6 y 18% de su ingreso, pero lo más curioso es que si hacemos un análisis a detalle de la Encuesta Origen-Destino, en las zonas más pobres de la ciudad o las que se consideran con menor nivel socioeconómico son las que gastan más en transporte.

Entonces, tenemos familias en Iztapalapa que el 40% de su ingreso lo utilizan para transportarse, porque son familias de 6 miembros, de 8 miembros, entonces ahí sí el costo del transporte para esas familias es altísimo.

Entonces, nosotros planteamos en el Programa de Ordenamiento un escenario de salida, nosotros porque es un equipo multidisciplinario, sobre todo pensando en que el modelo de movilidad o la forma en como queremos que se estructure la movilidad está íntimamente vinculado con el modelo de desarrollo urbano, o sea lo que ya se mencionó, esta ciudad es extendida sin servicios, obviamente generan una estructura de movilidad completamente dispersa también.

Entonces, se busca primero un modelo policéntrico de ocupación territorial con la finalidad de reforzar e impulsar nuevas centralidades que permitan que esta Zona Metropolitana se desarrolle de una manera más equilibrada, más ordenada, más sana, que ofrezca una mejor calidad de vida al conjunto de la ciudadanía que habita en la región, o sea nosotros buscamos menos desplazamientos, ofrecer en estas centralidades, generar centros de desarrollo económico que le permitan a las poblaciones de estas centralidades desarrollarse de una manera mucho más sana, mucho más eficiente, con mejor calidad de vida.

Esto implica obviamente reducir el número de desplazamientos y las horas de traslado, aprovechar mejor la infraestructura existente y el equipamiento, la conectividad; impulsar una visión metropolitana cuyo eje rector sea la contención de la sustentabilidad económica, social y ambiental, la mezcla de usos de suelo y una corresponsable coordinación entre las autoridades que actúan en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Aquí también es muy interesante observar, voy a remezclar una parte de la ley, porque en los talleres y en las mesas de trabajo siempre se habló sobre modificar la ley, sobre repensar, más que modificar repensar la ley desde un

ámbito metropolitano, eso es muy importante porque no podemos pensar únicamente en la movilidad en el Distrito Federal, sino ya con otras entidades, en determinado momento las entidades que en este momento no se pudieron sumar van a ver la necesidad de incorporarse por el beneficio de sus mismos ciudadanos, de los mismos habitantes de estas entidades aledañas.

El siguiente escenario deseable es una movilidad eficiente y equitativa, coordinar las políticas de movilidad y desarrollo urbano, consolidando y modernizando la red de transporte público masivo eficiente con adecuados centros de transferencia modal. Aquí coincidimos en revisar los centros de transferencia modal.

Impulsar la movilidad no motorizada, consolidar y ampliar la estructura vial metropolitana, pero únicamente donde sea necesario. Siempre se menciona en el Programa de Ordenamiento, si gustan revisarlo, es público, este Programa de Ordenamiento plantea primero la necesidad de transporte público, la primera guía es transporte público y solamente en las zonas de baja accesibilidad o que tengan problemas de conectividad, que favorezcan la movilidad del transporte público, entonces se piensa en la incorporación de nuevas vías metropolitanas, establecer estrategias que mejoren la movilidad interna de los distritos más congestionados.

Distribución de bienes y servicios urbanos con equidad. Aquí es pensar también en prioridad zonas, sobre todo la zona norte y oriente de la Ciudad de México, que son las que tienen ahorita condiciones de mayor pobreza, buscar que tengan una mejor condición económica y evitar esta cuestión de atención a zonas con altos niveles de pobreza, vulnerables ante desastres naturales o por incidencia delictiva, sobre todo que son zonas que se ubicaron en barrancas, en lugares que no son adecuados para ser habitados y que en determinado momento pueden tener algún riesgo a las personas que viven en esas zonas.

Impulsar una economía competitiva, reactivación de la economía metropolitana, organización de puntos de comercio, sustentabilidad, que esto implica aprovechar los recursos naturales en el presente, sin comprometer el de las generaciones futuras ni el de otras regiones, entonces esto implica garantizar un adecuado manejo de áreas de valor ambiental y de sus ecosistemas, de los cuales depende la sobrevivencia ambiental de la zona metropolitana, y también

buscar el control de emisiones de gases de efecto invernadero, obviamente se reduce la movilidad, se controla la emisión de gases.

La última, que es la gobernabilidad metropolitana, buscar una coordinación entre los gobiernos que integran la Zona Metropolitana del Valle de México para de manera conjunta generar una visión que sea complementaria y corresponsable.

En este sentido, también se incluye por supuesto de manera importante la participación ciudadana, que es fundamental. Es necesario que los ciudadanos nos apropiemos de los espacios que habitamos y de nuestra ciudad, de nuestra zona metropolitana.

Básicamente el Programa de Ordenamiento busca la construcción y consolidación de una estructura policéntrica que actúe como dispositivo de difusión y articulación de bienes y servicios, obviamente también de personas, que eleven las condiciones de bienestar de los habitantes.

Este programa busca impulsar doce centralidades en dos categorías, siete centralidades primarias y cinco secundarias. Ahora, estas centralidades son propuestas para esta primera etapa, para esta primera revisión. Obviamente debemos pensar que esto es dinámico, entonces el mismo Programa de Ordenamiento plantea una estructura de seguimiento y evaluación a las líneas de acción que se proponen, no es una estructura ni cerrada ni que resuelva de manera automática, no se trata de proponer algo que nos va a resolver la movilidad en un dos por tres, hay que estarlo revisando de manera continua con la misma dinámica que tiene la movilidad en una Zona Metropolitana tan compleja como la que vivimos.

Entonces, las centralidades primarias son: Naucalpan, Azcapotzalco, Santa Fe, Huixquilucan, Tlalpan, Ixtapaluca, Nezahualcóyotl, Iztapalapa, Ecatepec y Cuautitlán Izcalli.

Las complementarias son: Texcoco, Zumpango, Tecámac, Pachuca de Soto y Tula de Allende, claro configuradas éstas centralidades en función de la zona de estudio que fue competencia de este Programa de Ordenamiento, obviamente nos hubiera gustado ampliarnos a más zonas.

La que sigue es una lámina donde están indicadas las centralidades, las 7 centralidades principales están precisamente ubicadas en esta zona, prácticamente están en el Distrito Federal, una parte del Estado de México, y las cinco centralidades complementarias están hacia el Estado de México y estado de Hidalgo.

Entonces, estas centralidades buscan crear y operar un sistema metropolitano de capacitación regional que atienda las especialidades específicas del área donde se ubican, consolidar un sistema de equipamientos regionales de apoyo a las actividades productivas que correspondan con la naturaleza de cada nodo y la instalación de centro de atención empresarial diferenciados por las especialidades económicas que se atiendan; en función de la conectividad y la ubicación de la red de comunicaciones habrá espacios que incluirán equipamientos relacionados con el abasto y la logística de mercancías.

Esta estructura policéntrica propuesta es la base especial que dota de sentido a la red de comunicaciones y transporte que comunica al conjunto de la Zona Metropolitana del Valle de México, y esta red de comunicaciones y transportes se trata de trenes radiales, de algunas vialidades metropolitanas, de corredores de transporte masivo, de superficie, entonces es una estructura en la que hay diferentes líneas de acción propuestas.

Esta estrategia de ordenamiento busca básicamente elevar la eficiencia de los mercados de trabajo ofreciendo más empleos dignos, promoviendo las diferentes formas de producción y distribución de mercancías y el impulso de consumo local para contribuir a mejorar la competitividad de la Zona Metropolitana del Valle de México.

También promueve una adecuada conectividad entre los nodos metropolitanos, considerando que esto acerca al ciudadano a las oportunidades de acceso a bienes y servicios, mejora sus condiciones de bienestar y facilita la movilidad social, pero sobre todo considera la sustentabilidad de la misma Zona Metropolitana del Valle de México.

Es todo por mi parte. Muchísimas gracias.

LA C. MODERADORA.- Agradecemos la intervención de la maestra Miriam Téllez.

EL C. MTRO. JAVIER HERNANDEZ.- Yo quisiera ser muy breve en las respuestas a las preguntas. Una de las preguntas que me hace César Buitrón, es cuál considera usted que es la mejor manera de regular la nueva Ley de Movilidad. Básicamente estableciendo esquemas de fiscalización muy claros y sobre todo que permitan ser transparentes y honestos. Creo que eso es un mensaje general, pero habrá qué establecerlos dentro de la propia Ley de Movilidad.

El uso de transporte amigable con el ambiente, el uso de las bicicletas y las motocicletas. Aquí nada más enfatizo que las motocicletas no necesariamente son amigables con el medio ambiente. Las bicicletas sí. Evidentemente una Ley de Movilidad tendría qué tener una característica muy sólida en términos de su orientación a la utilización de equipos con normas euro ya muy avanzadas, incluso algunas tecnologías limpias.

Se vinieron varias preguntas que tienen qué ver mucho con las tarifas. Yo creo que ahí inquieté en algún punto al auditorio. Dice: qué factores deben integrar la tarifa. Cualquier texto de transporte público establece básicamente costos directos, indirectos, diésel, mano de obra, servicios, lo que se refiere a pago de derechos. Todo esto debe integrar una tarifa, todo lo que integra el costo de la operación del transporte.

Cuándo debiera ser esta tarifa actualmente. De hecho es un estudio específico.

Algo que me plantean es que si puede ser posible una tarifa única. Claro que puede ser posible, pero también puede ser posible una tarifa diferenciada. Todo va a ser en términos de la política pública que se quiera manejar en torno a esto, pero ambos conceptos pueden ser claramente manejables. Cuál va a ser más conveniente, quizá esa sea la pregunta, pero eso va a depender nuevamente en la participación de todos los actores en la definición de esto.

Hay una necesidad conforme a lo expuesto de la participación directa del transportista en la toma de decisiones. Del transportista, del usuario, del académico, todos estamos involucrados en esto. El problema del transporte no es un problema que sea exclusivo. Es algo tan delicado que no se puede dejar solamente en manos de los especialistas o en manos de los transportistas, todos debemos de participar aquí.

Se ha recalcado la tarifa rentable por parte de los expositores. Por qué la diputada Claudia no lo hace. No lo sé, eso tendría que responderlo ella, pero evidentemente es importante que la tarifa le dé rentabilidad a los que invierten en el transporte.

Cómo interpretar hay una iniciativa de ley evidentemente que favorece a la clase empresarial. Ahí no estoy tan claro que sea tan evidente que favorece a la clase empresarial, habría que analizar el por qué lo plantea así el señor Jorge Hernández.

Los ponentes hacen énfasis en una tarifa real. Porque es fundamental vivir con costos reales. Si de aquí se deriva el manejo de algún tipo de apoyo, algún tipo de subsidio, eso tendría que ser una definición de política pública, pero realmente es importante que todos sepamos lo que cuesta, que a lo mejor había subsidios diferenciados a los estudiantes, a las personas de la tercera edad, en fin, habría que establecer esto, pero lo más importante es que sepamos realmente lo que cuesta un transporte de calidad.

Daniel Medina me hace énfasis en muchas cosas que yo omití en mi revisión, el análisis del capítulo de multas, la inspección y verificación, la movilidad en el padrón vehicular. Acepto, todo eso lo omití, pero si no, hubiera sido muy larga mi exposición y quería irme desde mi punto de vista a lo más evidente, pero esto tendría también que ser parte de un análisis más detallado, de la deficiencia que actualmente tiene la Ley de Transporte y Vialidad.

Finalmente Julio Hernández también hace referencia sobre que haya una especie de perversión entre la tarifa del Estado de México y el Distrito Federal. Evidentemente hay diferencias y hay que analizar esas diferencias, sobre todo si queremos darle un enfoque metropolitano a nuestro sistema o a nuestro plan de movilidad, pero evidentemente es algo que tenemos que asumir y tenemos que enfrentar para poder darle sobre todo eficiencia a nuestro plan de movilidad y darle la calidad que requiere el ciudadano del Valle de México.

Gracias.

LA C. MODERADORA.- Agradecemos la puntual respuesta del Mtro. Javier Hernández y a continuación dará respuesta el doctor Roberto Rémez.

EL C. DR. ROBERTO REMEZ.- Había una de Daniel Medina, dice: SEDUVI y Gobierno están a favor de los empresarios en la parte de publicidad. Delegaciones unilateralmente negociar banquetas, ambulante. Qué del equipamiento en el transporte público es preferente y necesario, justo con Seguridad Pública, PGJDF, alarma, informativo, queja. No entendí muy bien la pregunta, pero la voy a contestar en términos de lo que interpreto.

Lo interpreto del lado de movilidad urbana, dónde queda el ambulante, dónde queda la publicidad, etcétera, pero si es sobre otros usos del espacio público, además del movimiento peatonal, en todo caso decía yo un registro público del espacio público es lo que nos puede permitir una mejor asignación del espacio público y esto incluye el tema de los ambulantes que me aparece en un par más de preguntas, qué hacemos con los ambulantes, qué solución tendría que dar la ley respecto a los ambulantes.

Hubo en algún momento una intención de presentar una iniciativa de ley de movilidad y espacio público en la pasada legislatura. Sí es una posibilidad, a mí me parece, que la ley trascienda a la movilidad y también discuta el espacio público y al discutir el espacio público y un poco lo que decía, crear el registro público del espacio público, entonces vamos alineando los espacios y probablemente podamos convivir peatones y ambulantes, generando un margen mínimo para el tránsito peatonal, y esto eventualmente nos llevaría, porque no todo es el concepto ambulante, ahorita en una banqueta atrás, antes de venir acá andaba por República de El Salvador y había un puesto de periódicos que ocupaba toda la banqueta muy cerca del Barrio Chino, entonces muchas veces podemos llevar el puesto de periódicos, como se hizo aquí en Juárez, el puesto de periódicos se alineó con el mobiliario urbano y entonces nos dejaron un espacio muy grande, ciertamente no todas las calles son Juárez y no todas las calles van a tener el mismo tipo de inversión, pero también podemos llevar el ambulante, el mismo puesto de periódicos, etcétera, a un lugar de estacionamientos, a dos, a tres, y entonces podemos hacer un uso mixto del espacio de estacionamiento entre servicios y estacionamiento y es un uso que nos da beneficio a todos. Son cosas que podemos plantearnos.

También vi tres preguntas en relación a qué sucede cuando el peatón no respeta los señalamientos y es una reflexión que muchas veces ocurre, pero

también noto que es una reflexión que ocurre en la realidad que tenemos, que es un diseño vial proauto y un sistema de reglas proauto, entonces sí es cierto que eventualmente un peatón que se cruza intempestivamente una avenida puede causar un accidente, ahora si bajamos a 50 kilómetros por hora la velocidad máxima en una avenida, a lo mejor el riesgo de que provoque un accidente un comportamiento así, es mucho menor, a lo mejor a los 30 kilómetros por hora ya no me importa si cruza en la esquina o cruza en medio. Con velocidades más moderadas tampoco me importa si se pasa el alto o no se pasa el alto, y además con otra cosa, si yo me voy a los manuales técnicos de programación de semáforos, me van a decir los manuales técnicos: no te excedas de 120 segundos porque puedes generar ciertas colas, pero si yo me voy a los manuales de seguridad vial, me dice: no dejes esperando a ningún usuario de la vía más de 30 ó 40 segundos.

Lo podemos imaginar en la Ciudad de México. Lo que estoy diciendo suena como una aberración en la Ciudad de México, pero hay ciudades que sí se plantean ciclos muy cortos para que la espera de cada usuario no pase de 30 ó 40 segundos normalmente y por qué no debe pasar de eso, porque en automático viene la desesperación, y qué hace la Secretaría de Seguridad Pública en avenida sobre todo lo hace en el poniente, Palmas, Ejército Nacional, los cruces de Circuito Interior, etcétera, programaciones de 5 minutos, programaciones de 7 minutos, etcétera, entonces empiezan a desesperarse los demás usuarios de la vía y es ahí donde ponen en riesgo las cosas y es ahí donde todos los usuarios pueden llegar a violentar las reglas.

Entonces, se debe sancionar al peatón. En este momento diría no lo hagas porque no tienes las condiciones adecuadas, pero también hay otros argumentos, voy a mencionar un argumento muy simple en términos de la Constitución mexicana: la Constitución no te exige ni cargar dinero ni cargar identificación y ya eso cambia mucho las cosas, porque si yo no traigo un peso y no traigo identificación, lo que toca es remitirme con el juez cívico, entonces ya la sanción no es proporcional. Esa es una.

Voy a dar un argumento juarista: a mis amigos todo, a mis enemigos las leyes secas.

Es un poco quiero fomentar el hábito peatonal, para qué me ando preocupando por las multas, porque si me pongo a multar peatones, no trasciendo, si me pongo a multar automovilistas, sí trasciendo y si ahorita el día de mañana empieza la Secretaría de Seguridad Pública con sus agentes de tránsito a multar a todos los automovilistas que están en la banqueta, que se pasan el alto, que dan vueltas a la izquierda, etcétera, empezamos a notar un orden, pero si empiezo a perseguir a todos los peatones que violentan reglas, no transformé absolutamente nada. Es otro argumento. Quería hacer referencia a esto y defender mucho esto que no es el tema.

Cómo enfrentar la apropiación del espacio público por parte del comercio informal. Ya lo contesté.

Factibilidad de implementar estacionamiento público gratuito para bicicletas de uso particular en plazas e infraestructura ya existente como estaciones del Metro, camellones, etcétera. Diría que definitivamente aunque hay que entender que algunas infraestructuras se van a utilizar mucho más y otras menos. Ejemplo, me voy al Metro Mixcoac instalaron una treintena de biciestacionamientos, vacío, habrá una estacionada. Me voy al Metro no Tláhuac, porque ese ya tiene uno como de 200 bicicletas y ya está rebasado, pero me voy a las intermedias, a Nopalera y a otras de avenida Tláhuac y me las voy a encontrar desbordadas, están encadenando hasta en los ductos desagüe del Metro.

Entonces, definitivamente hay que instalar por doquier y también hay que aprovechar la infraestructura que tenemos para otros usos. Ejemplo, las luminarias gordas, siempre tenemos estos postes gordos, por eso hacía referencia a los postes esbeltos en Corea. Ya Juárez lo pone, postes esbeltos nos permiten más fácilmente encadenar una bicicleta. El poste gordo y los peores de CFE, estos de concreto, las cadenas no alcanzan a dar la vuelta, entonces darle más de un uso a cada elemento en la infraestructura, siempre va a ser muy positivo.

Quién debe ser sancionado cuando existe un semáforo peatonal vehicular y una cámara vigilada por GDF, cuando los vehículos se pasan el alto y donde esta infraestructura vial existe, porque hay una escuela primaria, etcétera. Yolanda Ramírez. Lo que interpreto también de la pregunta es si hay

posibilidad con cámaras sancionar a los automovilistas. Yo creo que tendríamos que llegar a todos estos elementos modernos, aplicaciones que geoposicionen la fotografía y que las personas en la calle cuando vean un vehículo infractor le tomen una foto, esa foto como está geoposicionada y además con una aplicación se garantiza que no esté alterada la foto y en ese momento se manda a Seguridad Pública y le mandan la foto por correo.

Me dicen, eso sí, del lado gubernamental, que en este momento no habría la capacidad de gestionar todas esas bases de datos, pero definitivamente hay que generar esa capacidad para que el gobierno pueda a través de una aplicación de teléfonos inteligentes, poder sancionar a los particulares que violenten el reglamento de tránsito. El peatón debe ser un actor responsable, es decir, con derechos y también obligaciones.

Por ahí alguna me hablaba la educación vial y ésta me recuerda una pregunta que hay que educar a los peatones y a todos los actores de la movilidad. Respuesta, sí, pero hay que tener cuidado con una cosa. En Rusia después de la Perestroika y después del desmantelamiento de la Unión Soviética, se dieron cuenta que toda la formación de historia que tenían estaba desvirtuada por el sistema comunista que había inventado su propia historia, decidieron un año no dar clases de historia y es un poco lo que tendríamos que hacer en la Ciudad de México.

Pensar en educación vial en este momento es el síndrome kidzania. Es un parque de diversiones privado, caro incluso, en donde enrejaron todo donde pasan los cochecitos, pusieron un semáforo y pusieron un puente peatonal, entonces pervirtieron la movilidad con base en la escena que tenemos en la Ciudad de México. Puente peatonal y semáforo, nada más les faltó el tope, entonces ahí está completamente pervertida la educación vial.

(Se corta grabación)

EL C. .- ...que además tenga como propósito la recuperación de algunos espacios que están siendo abandonados en las zonas centrales de la ciudad y hay estadísticas de INEGI que señalan que por ejemplo la delegación Cuauhtémoc fue perdiendo población desde los años 60 y era el origen de la ciudad y donde tenían todavía todos los elementos de

infraestructura creados a lo largo de décadas para satisfacer las necesidades de la población, en el mismo período en que se estaban dando asentamientos en la periferia de una manera explosiva.

Entonces, se requiere una política pública nuevamente volviendo al planteamiento que nos había convocado a este foro, con una visión interinstitucional en la que los criterios de movilidad vayan de la mano con los criterios de desarrollo urbano y que se establezca por ejemplo que algunos espacios públicos, céntricos como en los que se suelen construir centros comerciales, algunos de ellos sean tomados por las autoridades y tengan como propósito el desarrollo de vivienda no tan cara, no de lujo, sino una vivienda accesible y a la cual pueda tener acceso la población de menores recursos.

Un dato que es muy fuerte que se dio a conocer hace poco tiempo es que en México hay más de 4 millones de viviendas abandonadas, porque la gente ha accedido a los créditos, pero cuando las empieza a habitar... (*Inaudible*)

...de oficinas en las zonas de la ciudad, todo esto puede darle un sentido más humano a esta periferia que está creciendo de manera explosiva.

Hay necesidad de una visión megalopolitana. Con esto ya de las centralidades, creo que sí hay una megalópolis, pero se puede desarrollar una serie como pequeñas ciudades dentro de la gran ciudad y esto puede ayudarnos mucho en términos de convivencia y de crecimiento estable y de mayor calidad de vida en esas centralidades, sobre todo con el esquema que nos planteaba de la creación de algunos trenes suburbanos y una amplia red de conexión de transporte público masivo.

No se ha mencionado la necesidad de una relación intrametropolitana en cuestiones de movilidad para la región centro. En promedio cada zona metropolitana expulsa el 10 por ciento de su población ocupada hacia otras zonas metropolitanas, en especial hacia el Valle de México. Por qué no se menciona como una necesidad, esto de la relación intrametropolitana. Teóricamente existen en la Cámara de Diputados y Senadores comisiones legislativas para temas metropolitanos y ellos abarcan estas discusiones e incluso se generan presupuestos para ciertos proyectos. Quizá lo que ha faltado es claridad en los resultados y en la ejecución de estos presupuestos,

en algunos casos tardan en llegar los recursos y no es muy claro cómo se ejercen, entonces ahí haría más claridad, hace falta como mucha más transparencia y por supuesto mayor participación pública para estas discusiones.

Sí, en el caso del Distrito Federal y el Estado de México hace falta una integración de política pública de transporte, pero creemos que lo primero producto de varias discusiones con gente experta en esos temas, lo primero que se requiere es que el Distrito Federal y por su lado el Estado de México desarrollen una integración de todos sus sistemas de transporte y en una segunda etapa, ya integrados todos los sistemas de transporte, se integren la manera de operar del Estado de México y el Distrito Federal. Ese es el camino más viable en términos de movilidad para la zona metropolitana del Valle de México.

Gracias.

LA C. MODERADORA.- Agradecemos.

LA C. .- Voy a leerla de manera textual porque tengo duda si la pregunta está relacionada con el plan de desarrollo o con la Ley de Desarrollo Urbano. Dice: si se piensa que la ley y las soluciones de vialidad a nivel metropolitano atendiendo problemáticas existentes, por qué en el plan de desarrollo no se incluyen prevenciones sobre la expansión de la zona urbana, ya sea por asentamientos irregulares o por conjuntos habitacionales creados por inmobiliarias que dejan de fuera las condiciones básicas para lograr una buena accesibilidad, siendo éstas las que generan los principales conflictos de movilidad.

La Ley de Desarrollo Urbano se actualizó hace poco. De hecho la creación de estos asentamientos irregulares tienen toda una historia, pero les voy a comentar rápidamente, por ejemplo el caso de San Miguel Teotongo, que nace de migración, prácticamente estos asentamientos irregulares son resultado de migraciones, de Oaxaca, Guerrero, Estado de México, Puebla, etcétera.

Estas migraciones generan estos asentamientos irregulares en zonas de conservación, de suelo urbano de conservación y tienen su historia que se fueron conformando organizaciones sociales muy importantes, muy fuertes,

que además como se van asentando justamente en la colindancia entre el Distrito Federal y el Estado de México, no hay regulaciones, entonces de hecho la Ley de Desarrollo Urbano se actualizó hace 2 años, hace poco, entonces esta actualización contempla ya estos asentamientos irregulares y contempla también las reglas en las que se deben conformar los nuevos desarrollo inmobiliarios, pero hasta hace 2 años, cuando ya tenemos muchos años con desarrollos en Tecamac, los mismos del cinturón de la Ciudad de México, en la zona de Iztapalapa y que de manera histórica fueron evolucionando se conformaron en ZEDEC, inclusive ellos mismos vieron la necesidad de limitar su crecimiento de su mancha urbana, dijeron que no pueden crecer tanto porque además en época de lluvia se inundan las casas y se quedan sin nada.

Entonces, ellos mismos empezaron a reorganizarse y empezaron a impulsar inclusive lo que ahorita conocemos como planes parciales de desarrollo urbano, de los ZEDEC pasan a los planes parciales de desarrollo urbano que no están actualizados además. El último que se actualizó el año pasado y que ahorita está para consulta ciudadana, es el de Coyoacán, pero todos los demás datan de los 80, tenemos planes parciales de desarrollo urbano delegacionales súper antiguos, que además no reflejan las condiciones de la dinámica que tenemos ahorita de desarrollo urbano.

De repente tenemos en un espacio donde había una casa para dos familias, quieren construir un edificio para 80 personas o familias o una casa que era para una familia de cuatro habitantes, de seis, y que de repente se convierten en oficinas, no tienen espacio de estacionamiento y con todas las externalidades que tiene esta situación y las delegaciones con sus atribuciones también limitadas, porque ellos se encargan en un principio de la clausura, pero ahora se crea el INVEA que ya sanciona por uso de suelo y ahora se crea una nueva figura que es la Agencia de Gestión Urbana.

Ya tenemos muchas figuras como ciudadanos para quejarnos por si tenemos problemas con algún uso de suelo y hay muchas instancias, lo que tenemos ahorita demasiadas diría yo y el desorden es el mismo.

La Ley de Desarrollo Urbano para las inmobiliarias indica que se debe colocar a una cierta distancia de una vía primaria, no pueden estar desconectados, deben tener conectividad, pero lo malo es que eso se implementa hace dos

años y las que ya existen lo que no fue en tu época, lo que no es de tu año ya no es de tu daño. Desafortunadamente hay un problema con estos desarrollos inmobiliarios, con estos asentamientos que más bien la ley ha sido reactiva, no ha buscado, pero también nos llegó de sopetón, la ciudad creció de una manera completamente desarticulada, sin planeación, sin organización y también se le permitió y hablemos ahí sí de intereses políticos, sociales, también la gente tiene derecho a una vivienda digna.

Aquí hay una cuestión importante, en el mismo programa de ordenamiento tenemos el 10 por ciento de la vivienda en Hidalgo en el Estado de México y en el Distrito Federal está desocupada. Queremos construir más, vemos Benito Juárez se está llenando de departamentos, entonces realmente garantizan una ocupación cuando ya tenemos un 10 por ciento de vivienda desocupada, entonces como que convendría hacer un análisis también de estas condiciones.

Gracias.

LA C. PRESIDENTA.- A la de la voz le hicieron tres preguntas. Una de ellas de Adolfo Castañón, Ruta 99, primero me pregunta si es cierto que al interior de la Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad existe una Ley de Movilidad. Le contesto que sí, tenemos una propuesta.

Luego me dice: le pido a la diputada Claudia que tome en cuenta al transportista en la toma de decisiones de movilidad, ya que se hizo una ley de movilidad sin tomar en cuenta al transportista y es un principio de igualdad, como se ha manifestado en la Comisión de Derechos Humanos.

Al respecto comentar a ustedes que efectivamente nosotros estamos plenamente convencidos que para poder generar un marco legal necesitamos buscar equilibrios y consensos de todos los actores, necesitamos ser incluyentes, necesitamos encontrar los análisis, los diagnósticos, los conocimientos, los trabajos que tengan los diferentes ciudadanos en diferentes caracteres, sean académicos, sean maestros, doctores, expertos en materia de movilidad, sean usuarios, usuarias, sean transportistas, operadores de unidades, todos en calidad de ciudadanos necesitamos opinar, necesitamos estar convencidos de que este marco jurídico va a ser construido para una

perspectiva de un mejor futuro y un mejor desarrollo para el bienestar de todos los capitalinos.

Comentar que hay compromiso y responsabilidad por parte de la Presidencia de dicha Comisión para que se puedan analizar y revisar sobre todo todas aquellas propuestas que nos puedan llegar al interior de la Comisión y que debemos y seguiremos exhortando a todos los compañeros diputados y diputadas que integran la Comisión y también los otros diputados y las autoridades competentes en materia de movilidad para que podamos a través de un análisis democrático en el cual nos mueve el interés por el bienestar del ciudadano, en el cual nos muevan los otros buscar ese desarrollo que necesitamos todos los capitalinos en materia de movilidad, lo vamos a desarrollar y por eso es la importancia y el desarrollo de este foro, para que nosotros podamos tener muchísimos elementos que nos puedan dar la pauta para construir un marco de realidad que sea acorde a las necesidades que tenemos en materia de planeación e infraestructura urbana.

Estoy convencida también que éste es sólo el inicio de muchos foros que vamos a estar teniendo precisamente para poder sentarnos a dialogar con diferentes actores que tienen qué ver en materia de movilidad, ya lo comentábamos aquí, Secretaría de Desarrollo e Infraestructura Urbana, Secretaría del Medio Ambiente y sin lugar a dudas existe muchísimo más actores que tendrían qué estar discutiendo y debatiendo las propuestas que tengan en materia de movilidad para poder nosotros construir ese marco jurídico que debemos dar a los capitalinos.

La siguiente interrogante es en relación a los taxímetros. Es un tema que sin lugar a dudas va a estar a discusión y que vamos a tomar en cuenta. Necesitamos erradicar actos de corrupción. Es importante en que podamos regular la manera en como operan los taxímetros, que existan establecimientos que estén acreditados en el cual el sector pueda tener el pleno convencimiento de que no va a ser supeditado a actos de corrupción y que se van a manejar de acuerdo a lineamientos que se deben estar analizando en concreto en relación a ese tema.

La siguiente interrogante es en relación a qué opino en relación a la implementación de corredores viales, principalmente me lo hace la ruta 26, 1 y

111. Considero que la implementación de corredores viales es buena, siempre y cuando se tengan los estudios de viabilidad y factibilidad que necesitamos. Necesitamos interconexión en los diferentes modos de transporte, que podamos tener nosotros un transporte público vanguardia, que podamos buscar también aquellos mecanismos para poder lograrlo. Estoy de acuerdo, pero siempre y cuando las autoridades y todos los actores que estén relacionados con la implementación de los mismos, tengan responsabilidad y compromiso para que la implementación de ellos se ajuste a marcos que nos puedan dar la pauta para buscar esa mejor interconexión entre los modos de transporte.

Coincido con usted, necesitamos invertir en transporte público porque el transporte público es un eje central de la movilidad en el Distrito Federal, es una gran fuente de empleo que tenemos también y que sin lugar a dudas es un sector que mueve a los ciudadanos en el Distrito Federal, es un modo de transporte o diversos modos de transporte que nos permiten la movilización a lo largo del Distrito Federal.

Para concluir, tenemos la participación de dos ciudadanos del público, como lo hemos hecho en las anteriores mesas. El primero de ellos es Heriberto Román Gómez Davira, presidente y activista de PROTAXI.

EL C. HERIBERTO ROMAN GOMEZ DAVIRA.- Buenas tardes a todos los aquí presentes.

PROTAXI es una asociación de servicio que detecta básicamente las necesidades que tiene el sector tanto en sus usuarios como los taxistas y se dedica a desarrollar y plantear soluciones como las que les traemos en este momento, que es el taxi accesible.

Es un vehículo adecuado para las personas con discapacidad en el Distrito Federal. Estamos buscando plantear el proyecto de tal manera que pudieran estudiarlo y se encuentre una buena plataforma en este evento.

El objetivo del taxi accesible es reintegrar a esta comunidad a la comunidad. Hoy día una persona con discapacidad se puede pasar hasta una hora esperando un vehículo para trasladarse de por sí en una saturada ciudad a su trabajo, a su rehabilitación o simplemente con su familia, entonces es algo

inconcebible, una ciudad que está en plena ruta del primer mundo, que una persona con discapacidad no encuentre esta accesibilidad y tarde tanto tiempo.

En administraciones pasadas sí se reconocen algunas acciones, sí se ha trabajado un poco en el tema de accesibilidad, no vamos a decir que no. Sin embargo, no es suficiente. Al día de hoy sí se requiere, como decía un ponente en las mesas pasadas, que alguien le meta lana y sobre todo le meta proyecto, es por esta situación que estamos aquí, para plantearles este tema.

Este taxi tiene como finalidad, como les mencionaba, atender la demanda de las personas con alguna discapacidad, funcionando como un taxi de uso cotidiano, sin tener que solicitar una ambulancia o un vehículo de traslado especial que llegan a tener tarifas que no todos pueden pagar.

Con este concepto se busca tener un transporte de primer mundo como lo tienen países como Inglaterra, España y Suecia o inclusive replicar la acción de estados como Querétaro y Tabasco, siendo un ejemplo de que cuando se quiere se puede y con el apoyo y la voluntad de las autoridades se han podido introducir taxis similares de este tipo en su parque vehicular.

El taxi accesible cuenta con las adecuaciones y sobre todo con la flexibilidad de transportar cualquier tipo de pasajeros, pero también a personas con discapacidad temporal o permanente. Este es un caso muy sonado.

Actualmente el Distrito Federal ocupa el segundo lugar en personas con discapacidad, 348 mil casos, pero hay otro número más alarmante que no se atiende, hay un número superior o similar de personas con discapacidad parcial, los que se rompen una cadera, la pierna o una situación que no pueden trasladarse en un vehículo normal. Entonces, tenemos un promedio de 700 mil personas no atendidas actualmente a la fecha que no se pueden trasladar dignamente.

EL C. .- Diputada Presidenta de la Comisión de Transporte y a las personalidades que están en el estrado.

Saludo a mis compañeros transportistas que estoicamente todavía siguen algunos. Es preocupante que con tanto ahínco se reclame el espacio y se desdeñe el foro, pero a final de cuentas algunos somos protagonistas.

La maestra, sino estoy equivocado en el título, me llamaba la atención porque decía que está desfasada la ley en cuanto a desarrollos urbanos. Creo yo que esta ciudad no ha sido planeada, no desde ahorita, sino desde hace mucho tiempo, quisiera pensar y no exagero, desde su creación.

El maestro Javier Hernández decía que le llamaba la atención, porque el referente que tiene él de la Ley del Transporte es del 2002 y si estamos en el 2013, son 11 años y ya es tiempo que se actualice. Quiero decirle, maestro, que esta ley que hoy está vigente emana desde el 21 de diciembre de 1995, es decir, son más años de los que se calculan, pero todavía sorpréndanse más: cuando se modificó la ley, se acordó y se votó en noviembre de 1995, el referente que teníamos era de 1942, que era lo que regulaba el transporte en el Distrito Federal, es decir, es un referente que sí se deja pasar mucho tiempo, por lo tanto hoy la dinámica de crecimiento tanto económico, político y social y desde luego los servicios que requiere la sociedad, el transporte público indudablemente es uno de ellos y en razón de ello es de suma importancia que la ley actual se actualice en razón desde que su publicación desde 1995 tiene vacíos jurídicos.

Por lo tanto, nos congratulamos que la señora diputada le dé el espacio a los transportistas, pero todavía, compañeros transportistas, ciudadanos, es necesario que todavía vayamos mucho más allá, porque no nada más la expectativa y la necesidad de los actores principales de la vida y crecimiento económico de esta ciudad, nos quedamos satisfechos con estos espacios, y no por minimizarlos y menospreciarlos.

Voy más allá, porque si bien hoy es cierto se tiene que actualizar la normatividad de la actividad que desempeñamos, también lo es que en las comisiones los concejos, los comités técnicos que queden plasmados en esa ley, los transportistas exigimos un asiento y se preguntarán ustedes por qué: porque los transportistas hoy de botepronto quieren estar ya en los comités técnicos de discusión y debate de la ley y todavía exigen un asiento en las comisiones, los consejos o lo que tenga que ver con la planeación, porque la dinámica de cambio de esta ciudad es cambiar la prestación del servicio hombre-camión al esquema de sociedades mercantiles.

En ese entendido pasamos a ser de microbuseros como hoy vulgarmente se nos dice a inversionistas y por lo tanto los empresarios tendremos la necesidad de participar en el diseño de la política pública que permita diseñar un servicio de transporte moderno, actual, en donde se recupere el espacio público, el entorno urbano y en donde vaya aparejado el objetivo principal que es satisfacer la necesidad de transporte que requiere esta ciudad.

LA C. PRESIDENTA.- Quiero agradecer a cada uno de ustedes todas las aportaciones que el día de hoy nos hicieron, sobre todo a los legisladores y que son muy importantes y que tienen qué tener trascendencia para construir ese marco jurídico que estamos necesitando en la Ciudad de México.

Muchas gracias.

(Entrega de reconocimientos)

LA C. PRESIDENTA.- Les solicitamos se pongan de pie para poder realizar la clausura de estos trabajos, no sin antes comentar a ustedes que vamos a realizar las memorias del foro de *La Movilidad en la Ciudad de México*, no sólo con la intervención de los ponentes que el día de hoy estuvimos escuchando a lo largo de este día, sino también de todos y cada uno de los ciudadanos que nos han hecho llegar ante la Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad diferentes aportaciones que sin lugar a dudas vamos estar analizando y que van a tener trascendencia en ese marco jurídico que estamos necesitando, reiterando el compromiso que va a haber responsabilidad, va a haber democracia para que se pueda incluir un sistema integral, que la ley se ajuste a las necesidades de todos los sectores y que esa ley sea por el bienestar de todos los ciudadanos.

Muchas gracias por la asistencia de todos y cada uno de ustedes.

Siendo las 19 horas con 45 minutos, declaro formalmente clausurado el foro denominado *La Movilidad en la Ciudad de México*.

Muchas gracias a todos.

