EJEMPLAR 139 LA PRENSA DE CORENSA 3 DE SEPTIEMBRE 2025

MOVILIDAD EN DILEMA

TARIFA O SUBSIDIO

EN EL VALLE DE MÉXICO

CENTRO HISTÓRICO
RECLAMAN FALTA DE MOVILIDAD SEGURA

Durante un foro de políticas públicas de la Comisión de Movilidad del Congreso local, vecinos de la Alcaldía Cuauhtémoc reclamaron por la falta de espacios peatonales, paradas del transporte seguras y por el entorpecimiento generalizado en la zona a causa de la saturación de motocicletas y el comercio informal.

Con el objetivo de lograr una ley local coherente y adaptada a las necesidades actuales de la Ciudad de México, se efectuó el foro “Hacia la armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Políticas públicas en materia de movilidad”, con la participación de personas legisladoras y representantes de empresas de vehículos de micro movilidad.

IZTAPALAPA
CIERRAN SOCAVÓN Y ATIENDEN OTRO

La Ciudad de México enfrenta un desafío crítico y recurrente: la formación de socavones, un fenómeno que pone en riesgo la seguridad de los habitantes, afecta la infraestructura urbana y genera importantes costos económicos.

Estos hundimientos, aparecen con mayor frecuencia en los últimos años, consecuencia de factores, la sobreexplotación de mantos acuíferos, el suelo arcilloso y lacustre característico del Valle de México, la infraestructura hidráulica, y el cambio climático, que intensifica lluvias torrenciales y filtraciones.

MOVILIDAD URBANA
MOVILIDAD TARIFA O SUBSIDIO

El actual DILEMA de los TRANSPORTISTAS TARIFA O SUBSIDIO, Los RECLAMOS AHORA SON a nivel Valle de México.

En las últimas semanas, la Ciudad de México (CDMX) y el Estado de México han sido escenario de una serie de marchas, bloqueos y protestas protagonizadas por la Fuerza Amplia de Transportistas, el FAT, taxistas tradicionales de la CDMX y concesionarios del transporte público del Estado de México.

Estas movilizaciones, que han generado un impacto significativo en la movilidad urbana, responden a la exigencia de un ajuste en las tarifas del transporte público, homologación de costos con otras regiones y apoyos económicos para enfrentar el aumento en los costos operativos, como combustibles, mantenimiento y refacciones.

EXPEDIENTE CDMX
ADULTOS MAYORES INCLUSIÓN crucial

Inclusión crucial, Para favorecer la autonomía y la calidad de vida durante la adultez mayor se requiere la adaptación de las condiciones en infraestructura urbana y transporte público, advierten especialistas.

Adultos mayores en la CDMX enfrentan múltiples obstáculos que afectan su autonomía, como infraestructura riesgosa y transporte público inaccesible y, a la par, la falta de activismo que visibilice sus necesidades.

TODOS SOMOS PEATONES.

INFORMACIÓN QUE SIRVE

¿SE ACABA LA TARJETA INAPAM? ESTO ES LO QUE NECESITARÁS PARA VIAJAR GRATIS

Primero, hay que aclarar algo, esta tarjeta es solo para transporte. Por lo tanto, la de INAPAM sigue estando vigente para otros descuentos y ofertas.

Así que, no vayas a desechar tu tarjeta INAPAM, seguirá funcionando para otros beneficios.

Por lo tanto, la tarjeta de movilidad integrada, te dará solo acceso, sin pagar nada adicional, a varios medios de transporte. Todos los adultos mayores de 60 años que tengan esta tarjeta, podrá acceder al Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro. Mientras que, para los de 70 años se añade la red de Metrobús.

Todavía faltan detalles sobre cómo funcionará esta tarjeta y qué servicios serán gratuitos. Sin embargo, han informado que estará integrada con estos medios: red de transporte de pasajeros (RTP), cablebús, trolebús (incluyendo el elevado), tren ligero, ecobici y tren insurgente.

Ya lo sabes, si quieres viajar gratis por la ciudad, dile adiós a la tarjeta INAPAM y adquiere la nueva tarjeta de movilidad integrada. Todos los medios de transporte en un mismo documento, pero con descuentos que te van a servir de mucho ahorro. No necesitas más que esta simple tarjeta, que te dará muchos beneficios, y recuerda que la de INAPAM también seguirá con sus descuentos.

CENTRO HISTÓRICO

RECLAMAN FALTA DE MOVILIDAD SEGURA

Durante un foro de políticas públicas de la Comisión de Movilidad del Congreso local, vecinos de la Alcaldía Cuauhtémoc reclamaron por la falta de espacios peatonales, paradas del transporte seguras y por el entorpecimiento generalizado en la zona a causa de la saturación de motocicletas y el comercio informal.

Con el objetivo de lograr una ley local coherente y adaptada a las necesidades actuales de la Ciudad de México, se efectuó el foro “Hacia la armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Políticas públicas en materia de movilidad”, con la participación de personas legisladoras y representantes de empresas de vehículos de micro movilidad.

Al inaugurar el foro, la diputada Xóchitl Bravo Espinosa (MORENA) reconoció el trabajo de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial para el manejo de los problemas actuales en la materia.

En este sentido, señaló la importancia de diseñar transportes adecuados para las mujeres capitalinas, y comentó los proyectos planteados en torno a los servicios de movilidad.

El evento forma parte de la discusión rumbo a la armonización de la legislación local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

EN LA ALCALDÍA CUAUHTÉMOC CONVIVEN DIARIAMENTE ALREDEDOR DE CINCO MILLONES DE PERSONAS

Los vecinos señalaron que, a pesar de las reformas más actuales en materia de uso del espacio público y de micromovilidad, la falta de aplicación de la ley hace que sean letras muertas, sobre todo, en colonias populares.

Entre las violaciones más frecuentes se encuentra la extorsión de franeleros y las constantes afectaciones por cierres vehiculares a los alrededores del Zócalo.

“Sabemos que acá hay una vecina muy importante aquí, pero el Gobierno de la Ciudad debería de apoyarnos para que nos dejen pasar. Aunque nos ven con el bastón, nos hacen siempre darle toda la vuelta al Zócalo siempre que hay eventos”, narró Esperanza Castillo, habitante de la Colonia Centro.

Además, indicaron que las políticas públicas de peatonalización en el Centro Histórico crearon vacíos legales sobre el uso de espacio público, como banquetas que fueron liberadas por ambulantes sólo para ser ocupadas por cercos militares.

“Existe una poca vigilancia más bien, han quedado sobrepasados, los oficiales de Tránsito poco pueden hacer ante las invasiones de motocicletas, scooters y bicis eléctricas, que, aunque ya se haya legislado, debería de haber un plan especial para esta zo na que ya está desbordada”, añadió Castillo.

Representantes de la Calle de las Novias, acusaron que la falta de ordenamiento del comercio ha resultado en un abandono y daño a la infraestructura urbana.

“El paso de camiones de carga y diableros es a todas horas y en menos de seis años ya se acabaron las banquetas que la Administración anterior arregló, ya es un caos y por eso exigimos que se considere un horario fijo para maniobras y descargas, para que no continúen afectando al resto de los negocios”, dijo Verónica Velazco, representante de empresarios.

Cómo parte de las propuestas ciudadanas, se exigió dar capacitación a los operadores del transporte concesionario para transportar a personas con discapacidad y de la tercera edad.

El diputado Miguel Ángel Macedo Escartín (MORENA), presidente de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, aseguró que la movilidad en la demarcación Cuauhtémoc implica varios retos, en virtud del alto flujo de personas que se desplazan para llegar a sus centros de trabajo, de estudios o en el caso de turistas, para visitar diversas zonas de interés.

IZTAPALAPA

CIERRAN SOCAVÓN Y ATIENDEN OTRO

La Ciudad de México enfrenta un desafío crítico y recurrente: la formación de socavones, un fenómeno que pone en riesgo la seguridad de los habitantes, afecta la infraestructura urbana y genera importantes costos económicos.

Estos hundimientos, que han aparecido con mayor frecuencia en los últimos años, son consecuencia de una combinación de factores, incluyendo la sobreexplotación de los mantos acuíferos, el suelo arcilloso y lacustre característico del Valle de México, el envejecimiento de la infraestructura hidráulica, y el impacto del cambio climático, que intensifica fenómenos como lluvias torrenciales y filtraciones.

Calles, avenidas e incluso viviendas han sido afectadas por estos eventos, que no solo interrumpen la movilidad y los servicios básicos, sino que también generan preocupación entre la población y exigen una respuesta inmediata de las autoridades.

Recurrencia de socavones en alcaldías como Iztapalapa, Tlalpan, Álvaro Obregón y Coyoacán, entre otras, ha evidenciado urgencia de implementar un programa integral que aborde este problema de manera estructural y no solo reactiva.

El socavón abierto en carriles centrales de Calzada Ignacio Zaragoza el 13 de agosto terminó de ser cerrado por la tarde, pero las maniobras ahora se concentraron en la oquedad registrada en Periférico Oriente.

La Secretaría de Gestión Integral del Agua (Segiagua) explicó que los trabajos en Zaragoza, donde la movilidad se había visto complicada por las maniobras, se realizaron de forma continua las 24 horas del día.

“Una vez concluido el relleno y compactación del suelo con maquinarias manuales y un rodillo vibratorio para la restitución del terreno se procedió al retiro de escombro y la restitución de la carpeta asfáltica, con ello, la vialidad quedó completamente liberada alrededor de las 17:00 horas de este mismo sábado”, indicó.

Dos excavadoras de brazo largo removieron el ducto fracturado, mientras que con apoyo de 10 camiones de volteo se retiró el material que después fue repuesto. Los trabajos se desarrollaron también por las noches con torres de iluminación en la zona que fue aislada con trafitambos, los cuales fueron retirados ayer.

En tanto, en Periférico Oriente, al cruce con Calle Aerolito, en la Colonia Casablanca, en la semana se realizaron estudios preliminares para hacer valoración de la oquedad que se abrió el viernes.

La cavidad tiene unos 3 metros de diámetro y 4 de profundidad, por lo que 2 carriles fueron cerrados.

A minutos de que el Gobierno capitalino informó que el 74 por ciento de los socavones registrados este año ha sido atendido, la Alcaldía Iztapalapa sumó una oquedad más.

La vialidad debió ser cerrada entre Nautla y Bella Vista, en dirección sur.

Apenas el 13 de agosto, otro socavón se había abierto en la misma Alcaldía. Se trata del hoyo de 4.5 metros de profundidad que se registró en la Calzada Ignacio Zaragoza y que se espera sea cerrado este fin de semana.

La Secretaría de Gestión Integral del Agua (Segiagua) reportó que, con corte al jueves, la Capital sumaba 164 socavones, 43 en vías primarias y 121 en secundarias.

“Por parte de la Secretaría se están atendiendo todos los socavones, ya sea en red primaria o secundaria, considerando que los de la red secundaria tradicionalmente los atiende las alcaldías, pero, por las instrucciones de la Jefa de Gobierno estamos apoyando a las alcaldías, a todas, sin distinción, en la atención de los socavones”, indicó Mario Esparza, titular de la Segiagua.

Durante la conferencia, fue la propia Jefa de Gobierno, Clara Brugada, la que apremió a Esparza a subrayar cuándo se concluiría con los trabajos en Zaragoza.

“¿Y el socavón de Zaragoza?”, preguntó la Mandataria.

“El socavón de Zaragoza ya está en su etapa final, ya se acabó la instalación de la caja de concreto, de la tubería, y estamos ahorita ya en proceso de tapado y de conclusión para que esté listo pasado mañana”, detalló el Secretario.

“Como quedamos: el domingo”, subrayó Brugada.

La Mandataria resaltó la complejidad de atender este tipo de irregularidades.

“El tema, como bien dice el Secretario de Gestión Integral del Agua, es porque un socavón no es un bache, no es un hoyo al que hay que rellenar y ya. Se tiene que abrir, se tiene que investigar por qué es el socavón y se tiene que atender la causa del socavón, que generalmente son redes”, precisó.

MOVILIDAD TARIFA O SUBSIDIO

Por Esteban Flores

El actual DILEMA de los TRANSPORTISTAS TARIFA O SUBSIDIO

Los RECLAMOS AHORA SON a nivel Valle de México

En un contexto futbolero y ante la cuenta regresiva de ya menos de un año, para la realización del Mundial de Futbol 2026 en tierras aztecas, aunque con unos cuantos partidos y con el grito, ¡¡Nos vamos al Mundial, nos vamos al mundial!!

Pero con la necesidad de cumplir la carpeta de exigencias de FIFA, máximo órgano de la autoridad del mundo deportivo a nivel global., la Movilidad juega un papel muy importante, para los turistas, aficionados, visitantes y para los locales también.

En ese panorama de apremio, de urgencia, transportistas de más de 35 rutas en el pasado mes de Agosto, iniciaron una marcha al Zócalo de la Ciudad de México para exigir a la jefa de gobierno, Clara Brugada, un incremento al pasaje a 12 pesos, similar a la cuota mínima del Estado de México.

En las últimas semanas, la Ciudad de México (CDMX) y el Estado de México han sido escenario de una serie de marchas, bloqueos y protestas protagonizadas por la Fuerza Amplia de Transportistas, el FAT, taxistas tradicionales de la CDMX y concesionarios

del transporte público del Estado de México.

Estas movilizaciones, que han generado un impacto significativo en la movilidad urbana, responden a la exigencia de un ajuste en las tarifas del transporte público, homologación de costos con otras regiones y apoyos económicos para enfrentar el aumento en los costos operativos, como combustibles, mantenimiento y refacciones.

Los transportistas argumentan que las tarifas actuales, que en muchos casos no han sido actualizadas en años, los han llevado a operar en condiciones de pérdida económica o incluso quiebra.

Estas protestas, que han coincidido con momentos clave como el regreso a clases del ciclo escolar 2025-2026, reflejan las tensiones entre las necesidades del sector transportista, las políticas públicas y el impacto en los usuarios, destacando la complejidad de la movilidad en una de las áreas metropolitanas más grandes del mundo.

Francisco Carranza de la Fuerza Amplia de Transportistas informó que el incremento de un peso que se dio en el 2022, ya no alcanza por lo que solicita se eleve la cuota de 6 pesos a 12 pesos.

Informaron que durante ocho meses han realizado mesas de diálogo con autoridades capitalinas, incluyendo al secretario de Movilidad, Héctor Ulises García Nieto.

En esa ocasión no los dejarlos llegar al zócalo y tener una mesa de diálogo "sería", len el aire quedaron las advertencias de otros bloqueos, en diversos puntos de la ciudad.

La última vez que el gobierno capitalino incrementó la tarifa fue el 9 de junio de 2022 cuando se anunció la actualización a partir del 15 de junio de ese año el incremento de un peso a la tarifa de transporte concesionado.

Es importante recordar que la penúltima vez que la capital aprobó un incremento a las tarifas del transporte público fue en abril de 2017 y también fue por un peso, por lo que la tarifa mínima pasó de cinco a seis pesos.

El aumento se logró después de mesas de diálogo con transportistas tuvieron aquel año, en las que la exigencia fue la mejora del servicio en el rubro de seguridad, calidad de servicio, mantenimiento y capacitación.

Durante tres horas, transportistas que solicitan un aumento al pasaje en la Ciudad de México, a 12 pesos, bloquearon calzada de Tlalpan.

Los quejosos marcharon y movilizaron más de 70 camiones y unidades tipo van desde la estación San Antonio Abad de la línea 2 del Metro, que convirtieron en estacionamiento porque no lograron llegar al Zócalo.

Francisco Carrasco, de la Fuerza Amplia de Transportistas, informó que el incremento de un peso que se dio en 2022 ya no alcanza, por lo que solicitan se eleve el pasaje mínimo de seis a 12 pesos.

Expuso que la gasolina se elevó más de 20%, lo que no deja ganancias para los choferes.

Destacó que durante ocho meses han realizado mesas de diálogo con autoridades capitalinas, incluyendo al secretario de Movilidad, Héctor Ulises García Nieto y al no haber respuesta tuvieron que salir a las calles a manifestarse.

Los representantes del FAT aceptaron entrevistarse con el secretario de Gobierno, César Cravioto, as+i levantaron el bloqueo.

Se abre otro frente inconforme en la Movilidad de la Ciudad de México, Taxistas que exigen incremento a tarifa advierten boicot a Mundial de 2026 por desatención de SEMOVI, Edgar Merchand de Taxistas independientes de la CDMX, advirtió que no son solo ellos sino muchos otros sectores los que el Gobierno ha ignorado.

Sí, sí estaría contemplado, incluso, el boicot, no solamente nosotros porque la verdad son muchos colectivos con los que tenemos ya relación, también con el sector de enfermería, con el sector de las rutas de transporte -

Ya que todos estamos ya llegando a un hartazgo que yo creo que vamos a llegar en el Mundial con una situación ahora sí que valga la redundancia como fue de 68, ya de hartazgo social demasiado grave como para que no se atiendan en este tiempo que tenemos, en estos ocho meses que tenemos, que se resuelva.

La verdad es que se han dejado crecer demasiados problemas y son pocos los meses que tenemos ahorita para poder llegar a una solución que nos deje satisfechos a todos".

Al manifestarse a las afueras de la Semovi, Ricardo Serrano de la asociación "Va por mi gente", acusó que en la dependencia se maneja una mafia, pues mientras a ellos no los recibe o los canalizan con autoridades menores sin capacidad de decisión, continúan tolerando a grupos afines a Morena.

Si tu traes un taxi y por algún motivo no traes el seguro, en automático es corralón y son 20 o 30 mil pesos de multa mientras que al taxi pirata no le hacen nada".

Edgar Merchand señaló que entre las acciones que tomarán si no atienden su demanda de incremento será:

Invitar a la FIFA a mantener las reservas pertinentes una vez que el Gobierno de la Ciudad de México no puede garantizar seguridad, ni movilidad oportuna, ni transporte seguro para millones de turistas que vendrán a la capital durante el Mundial 2026.

Gestionar la atención del Organismo de Derechos Humanos Internacional una vez que se están violentando nuestras garantías a derecho laboral.

Exhibir a autoridades de Semovi y jefatura de gobierno que incurren en actos de corrupción.

Dejar realizar pagos de derechos ni revistas.

Sensibilizar a usuarios sobre las omisiones del Gobierno de Clara Brugada contra el gremio taxista de la CDMX.

Piden que aumento del pasaje del transporte público en Edomex sea a corto plazo, la Canapat llama a que el incremento esté acompañado de mejores condiciones para los trabajadores y pasajeros.

El aumento de la tarifa del transporte público tendrá que ser discutida a corto plazo y este deberá de ir acompañada de mejores condiciones para los trabajadores y usuarios, informó Odilón López Nava, delegado de la Cámara Nacional del Pasaje, Autotransporte y Turismo (Canapat) en el Estado de México.

"A corto plazo, entonces para nosotros consideramos a corto plazo, pues una semanas, puede ser mañana, puede ser en 15 días, pero ya no se puede aplazar, es decir, el término de estas reuniones permanentes, sí o sí, tiene que salir una determinación, una respuesta o una solución a esta tan sentida problemática que veíamos diario a diario, como los transportistas, como los propios usuarios del transporte", dijo.

La demanda del sector va acompañada de una petición de orden vial y que mejoren las condiciones para los transportistas.

Entre ellos, piden el retiro de unidades irregulares, la aplicación de normas técnicas, y en términos generales, el orden ordenamiento de un transporte público.

"Independientemente si la tarifa es importante, se requieren condiciones de trabajo. La tarifa por sí sola y todos nos lo debemos de grabar, no va a beneficiar un cambio en la forma de prestar el servicio, requerimos ese cambio radical y va con muchas cosas, con muchos compromisos", dijo.

Tras sostener una reunión con autoridades mexiquenses, transportistas informaron que continuarán las mesas de diálogo con para analizar el ajuste a la tarifa y otros temas que involucran al gremio.

Al consultar a los concesionarios, señalaron que se prevé que los encuentros no solo sean con el gremio en el Valle de Toluca, sino que también sumarán concesionarios del Valle de México..

NUEVO SERVICIO ZONAL

CABEZA DE JUÁREZ-METRO CONSTITUCIÓN

En un esfuerzo por mejorar la movilidad urbana y optimizar el transporte público en la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad, la SEMOVI, ha implementado el Servicio Zonal Cabeza de Juárez-Metro Constitución-Francisco Villa, una iniciativa que busca conectar de manera eficiente tres puntos clave en la alcaldía Iztapalapa.

Este nuevo servicio de transporte público colectivo, anunciado en septiembre de 2024, abarca un recorrido de aproximadamente 41 kilómetros en ambos sentidos, cubriendo 19 vialidades estratégicas, como Avenida Guelatao, Eje 5 Sur, Eje 6 Sur, Calzada Ermita Iztapalapa y Anillo Periférico, entre otras.

Su diseño responde a la necesidad de ofrecer un sistema de transporte más ágil, seguro y accesible, atendiendo a una de las zonas más pobladas y dinámicas de la capital mexicana.

El Servicio Zonal no solo busca mejorar la conectividad entre las zonas de Cabeza de Juárez, la estación del Metro Constitución de 1917 y la colonia Francisco Villa, sino también reducir los tiempos de traslado y optimizar la experiencia de los usuarios mediante la implementación de medidas como la prohibición de paradas no autorizadas y la restricción de otros servicios de transporte en las vialidades designadas.

TE 5 MIL 936 MICROBUSES GRISES SE DISTRIBUYERON EN 68 RUTAS, SE CHATARRIZARON ALREDEDOR DE 3 MIL UNIDADES

IZTAPALAPA POR CAMBIAR MICROS

Además, incluye la modernización de la flota con la sustitución de 57 unidades obsoletas por 22 autobuses nuevos, respaldada por apoyos económicos de hasta 25.65 millones de pesos para los concesionarios, promoviendo vehículos con altos estándares de seguridad, eficiencia y accesibilidad universal.

Este proyecto, que forma parte de una estrategia más amplia para regular el transporte concesionado en la Ciudad de México, también plantea retos, como la integración de concesionarios individuales y la reestructuración de rutas existentes, lo que ha generado debates entre los transportistas y las autoridades.

Con esta iniciativa, la SEMOVI busca no solo atender la demanda de movilidad en Iztapalapa, sino también sentar un precedente para la modernización del transporte público en otras zonas de la capital, alineándose con los principios de la Movilidad Integrada.

Sin embargo, el éxito de este servicio dependerá de un equilibrio entre la regulación administrativa, la aceptación de los operadores y la satisfacción de los usuarios, en un contexto donde la movilidad urbana enfrenta desafíos como la saturación vial, el aumento de costos operativos y las expectativas de un servicio de calidad.

Este servicio zonal representa un paso significativo hacia una Ciudad de México más conectada y eficiente, pero también pone de manifiesto la complejidad de transformar un sistema de transporte profundamente arraigado en la dinámica social y económica de la región.

Para sustituir microbuses que ofrecen el servicio de transporte entre Cabeza de Juárez, cerca de Calzada Zaragoza, y el paradero de la estación Constitución de 1917 del Metro, en Iztapalapa, la SEMOVI emitió lineamientos en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México de este viernes.

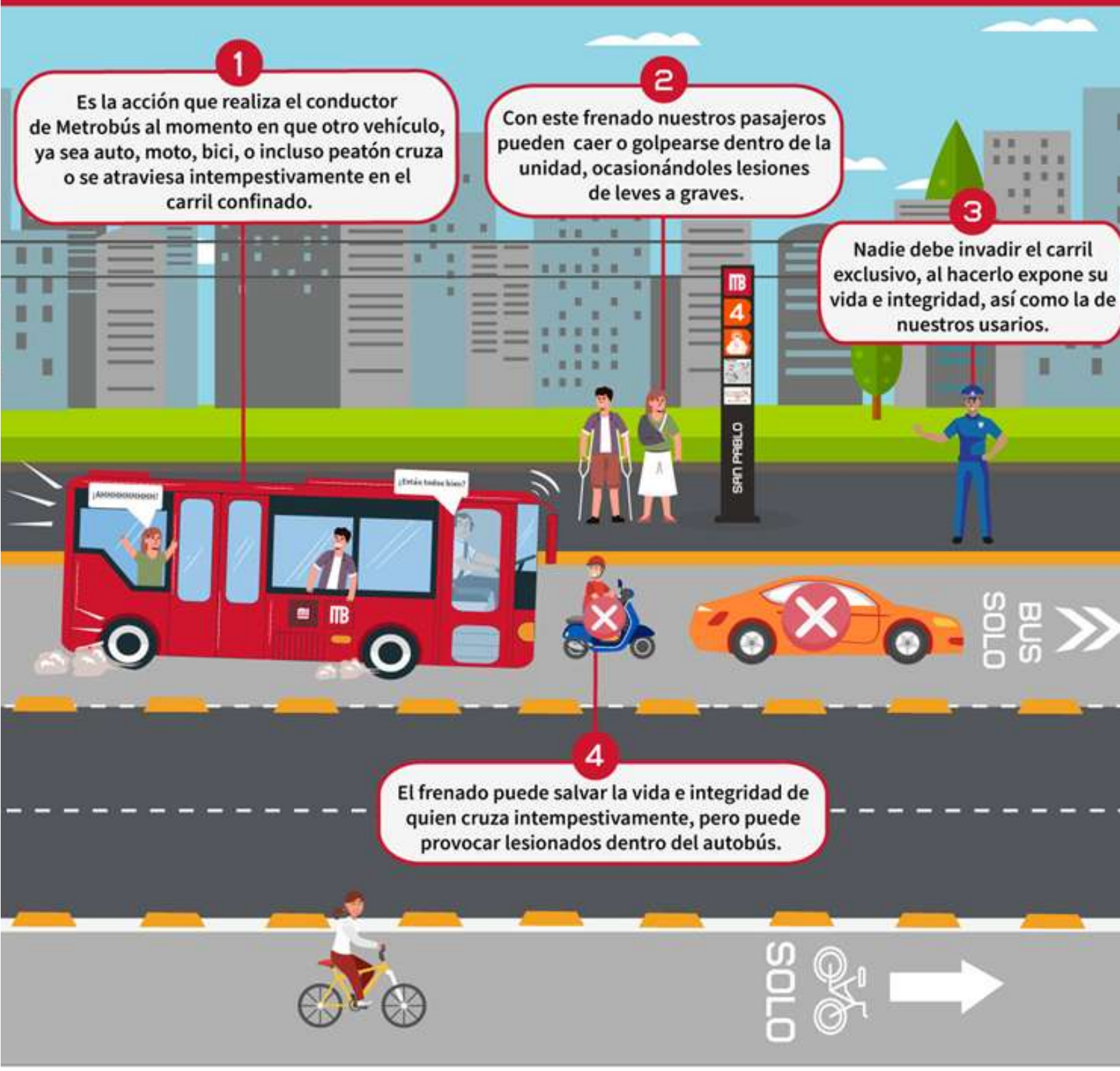
“La Secretaría considera viable que las personas concesionarias individuales que prestan los servicios autorizados en la Asociación de Taxistas Tolerados, Ruta 37 Sur Oriente, A. C, se conformen en empresa”, expuso.

Los concesionarios deberán cambiar hasta 57 unidades prestadoras del servicio por autobuses que cumplan con las características técnicas.

En 2020, la Semovi reportó que siguen en operación microbuses contaminantes a través de 220 recorridos.

La meta institucional es otorgar apoyos económicos de 450 mil pesos por cada unidad que se chatarrice, hasta por un monto total de 25 millones 650 mil pesos, para consolidar la sustitución de hasta 57 unidades con 10 o más años de antigüedad”, precisó.

¿Sabes qué es un frenado de emergencia?



No invadas el carril exclusivo de Metrobús

¡Evita accidentes!

METROBÚS

ESTADO DE MÉXICO

INGRESAN 658 MDP POR PLACAS NUEVAS

De los 760 mil automovilistas en el Estado de México que deben actualizar sus placas de circulación este año, 695 mil realizaron el trámite. Jaime Valadez Aldana, subsecretario de Ingresos de la Secretaría de Finanzas mexiquense, explicó que hasta el 28 de agosto habían recaudado 658 millones de pesos, recursos que se destinarán para mejorar los servicios públicos en la entidad.

Los contribuyentes que faltaban —aproximadamente 65 mil— tenían hasta ayer para hacer la actualización de las láminas. De no haberlo hecho, se considerarán morosos y serán multados con 2 mil 260 pesos, además de que no podrán verificar ni pagar el refrendo.

“Y las cosas se siguen complicando, porque si ese automóvil tiene algún tipo de accidente o lo para una patrulla, al traer placas vencidas, pues desafortunadamente (un policía) se las tiene que retirar, si se las retira, se tiene que llevar ese coche al corralón”, comentó Valadez

El costo del trámite fue de mil 75 pesos para vehículos y de 800 pesos para motocicletas, a través de internet o de manera presencial.

El funcionario aseguró que el dinero recaudado se dirigirá a programas sociales, seguridad pública o para servicios de salud, sin especificar en qué proporción.

“Y, por supuesto, mejorar las vialidades, que es otro de los reclamos, necesidades ciudadanas”, señaló.

Añadió que también usarán los recursos para reparar baches, mediante un programa conocido como Bachetón. Los automovilistas que tienen placas del Estado de México deben hacer el trámite de actualización cada cinco años.

CIUDAD DE MÉXICO

PADECE AMEYALCO POR TRANSPORTE

Transporte insuficiente pone a prueba la paciencia en Ameyalco, los colonos esperan hasta una hora para abordar un RTP.

En el pueblo originario de San Bartolo Ameyalco, en la alcaldía Álvaro Obregón, desde muy temprano se forman largas filas en la base de transporte conocida como Cafeteros, entre Camino Viejo a Mixcoac y la calle Francisco I. Madero.

Ahí, los vecinos esperan entre 15 minutos y hasta una hora para abordar autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) –que llevan a Santa Fe y Chapultepec– y rutas concesionadas.

A ello se suman el tránsito que se genera en el Puente de los Poetas y los baches en Las Águilas, autos mal estacionados y el paso constante de pipas de agua, lo cual provoca que el trayecto, que debería tomar menos de una hora, se extienda incluso más de dos.

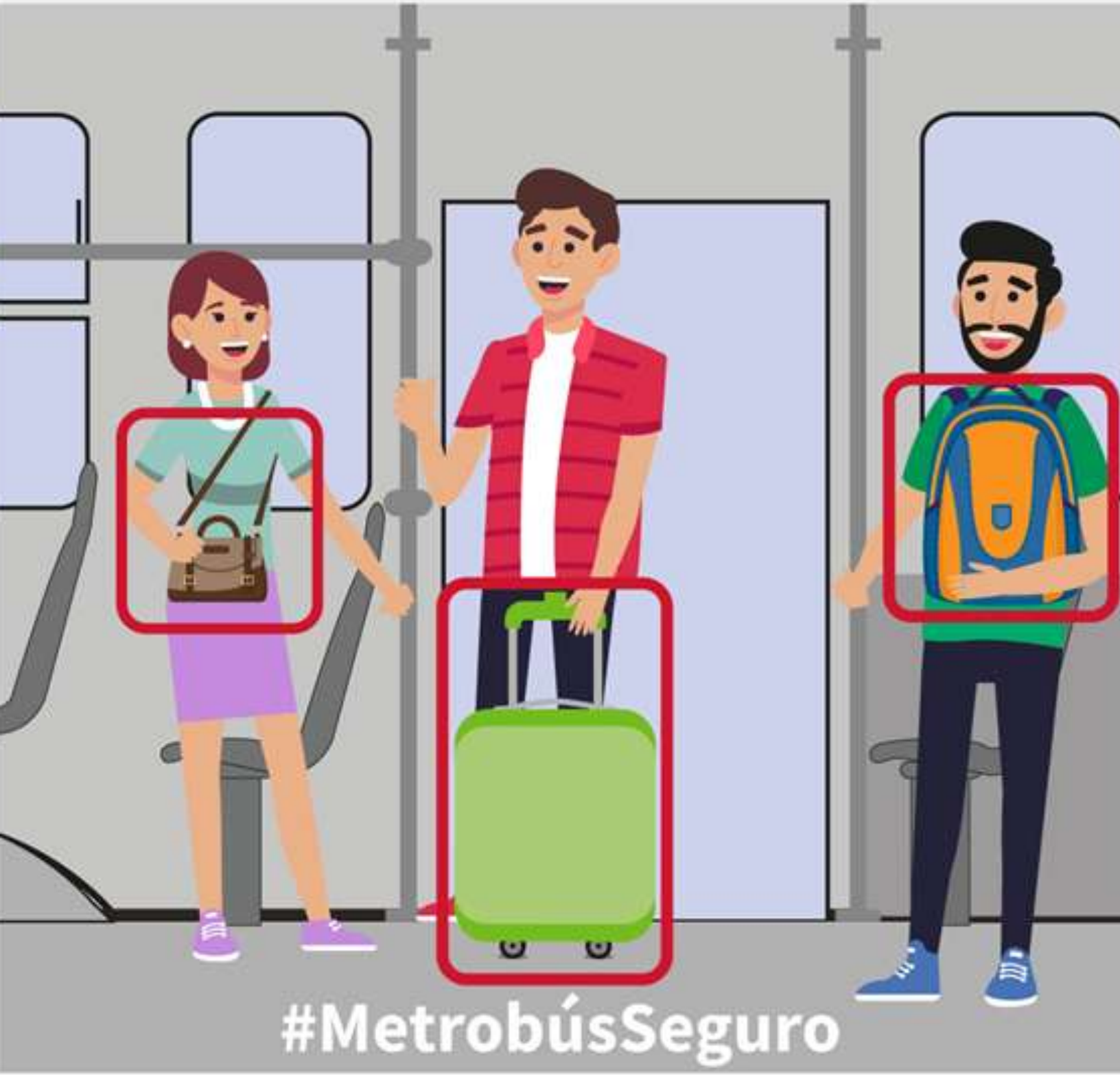
Gricelda León, quien trabaja en la zona de Insurgentes, relató con molestia que “hace una semana no había transporte; llegué a la parada a las ocho de la mañana y al trabajo llegué a las 11 y media, aunque tenía que estar a las 10, y eso que salí con horas de anticipación”.

Son al menos 24 unidades las que cubren los traslados en las distintas rutas; sin embargo, “el servicio no alcanza para la cantidad de gente que vive aquí y en poblados aledaños”, expusieron vecinos.

De ese total, la ruta 115A opera con ocho autobuses y la 9D apenas con cuatro; en cuanto al transporte concesionado, la ruta 117, que baja a la estación Zapata del Metro, cuenta también con ocho unidades, mientras la 57, con destino a Barranca del Muerto y Mixcoac, dispone de sólo cuatro.

Un chofer advirtió sobre la falta de atención a la vialidad, donde se registran hundimientos. “Se nos han ponchado llantas y desde que empezó la época de lluvia, casi a diario hay accidentes”, relató. La situación se agrava en las horas pico de 6 a 9 de la mañana, cuando los conductores llegan a pelearse el pasaje.

Cuida tus pertenencias en todo momento



#MetrobúsSeguro

METROBÚS

EXPEDIENTE CDMX

ADULTOS MAYORES INCLUSIÓN crucial

Inclusión crucial, Para favorecer la autonomía y la calidad de vida durante la adultez mayor se requiere la adaptación de las condiciones en infraestructura urbana y transporte público, advierten especialistas.

Adultos mayores en la CDMX enfrentan múltiples obstáculos que afectan su autonomía, como infraestructura riesgosa y transporte público inaccesible y, a la par, la falta de activismo que visibilice sus necesidades.

Amelia, de 80 años, reside en la Alcaldía Benito Juárez. Vive sola y una vez por semana le paga a una joven para que le ayude a limpiar su departamento y pase la tarde con ella.

Aunque tiene hijos, quienes a menudo la visitan y llaman por teléfono, Amelia pasa la mayor parte del tiempo sola y evita salir sin compañía, debido a que ha tenido caídas que la enviaron al hospital.

“Cuando llegas a viejita es más difícil, vivo tranquila, pero ya no me arriesgo a salir, me gusta que vengan a verme, pero ya todos tienen su vida, me basta saber que están bien”, destacó.

A pesar de contar con el apoyo de la Pensión del Bienestar, esta le es insuficiente pues, comentó, sus hijos evitan destinar recursos económicos para adquirir sus medicamentos, por lo que ella gasta lo que logra ganar fabricando pulseras.

TRANSPORTE PÚBLICO AFABLE

Para poder aseguras un entorno urbano accesible para los adultos mayores, las ciudades deben contar con infraestructura que facilite su desarrollo

La especialista en Gerontología y Psicología, Yolanda Burgos, alertó que el caso de Amelia no es aislado, porque cada día es más común que las y los adultos mayores padezcan abandono y dificultades en su desarrollo cotidiano, en el hogar y fuera del mismo, provocándoles secuelas diversas.

Pese a que los apoyos sociales han mejorado relativamente su poder adquisitivo, Burgos advirtió que ante el desabastos de medicamentos, encarecimiento de alimentos y necesidades básicas, ese dinero que pudo ser destinado para actividades de esparcimiento es usado para sobrevivir.

“Lo que se debe de buscar en la adultez mayor es seguir conservando la autonomía, el mayor tiempo posible que las personas podamos seguir tomando decisiones, moviéndonos con cierta libertad y ser independientes.

“Mucha parte de la dependencia de las personas mayores no es inherente a la persona, es decir, no es que tengan problemas para caminar o para desplazarse, o que no pudieran tomar, por cuestiones

ENTORNOS FÍSICOS INCLUSIVOS

Diseño universal en calles, aceras, edificios, parques, transporte, entre otros, debe estar libre de barreras arquitectónicas, con señalética legible, pavimento táctil, rampas y mobiliario ergonómico.

cognitivas, un transporte público, no, no es eso, es que el entorno, el contexto, no ayuda a que se mantenga esa autonomía y esa independencia", enfatizó.

La atención del sector de la población mayor a 60 años, indicó, debe de ser focalizado por grupos específicos para atender de forma urgente a la población que supera los 80, pues son quienes se mantienen más invisibilizados.

"Si no pueden salir de sus casas, si no pueden acceder a espacios públicos por estas mismas limitaciones, pues se va generando el problema de la soledad y se pueden dar los maltratos, porque no hay nadie que los vea.

"Ahí es donde están los problemas de aislamiento, de soledad, de precariedad económica, en salud, es cuando ya el declive se empieza a pronunciar", recalcó.

Mientras mayores sean las afectaciones a la independencia de este grupo poblacional, peores son sus consecuencias, físicas y mentales.

"La Ciudad de México creo que deja mucho a deber. Lo más brutal de la Ciudad es la falta de previsión y de atención para la movilidad de las personas mayores, y ya no hablemos de subirnos al transporte público", destacó.

MOVILIDAD EN DILEMA

TARIFA O SUBSIDIO

EN EL VALLE DE MÉXICO