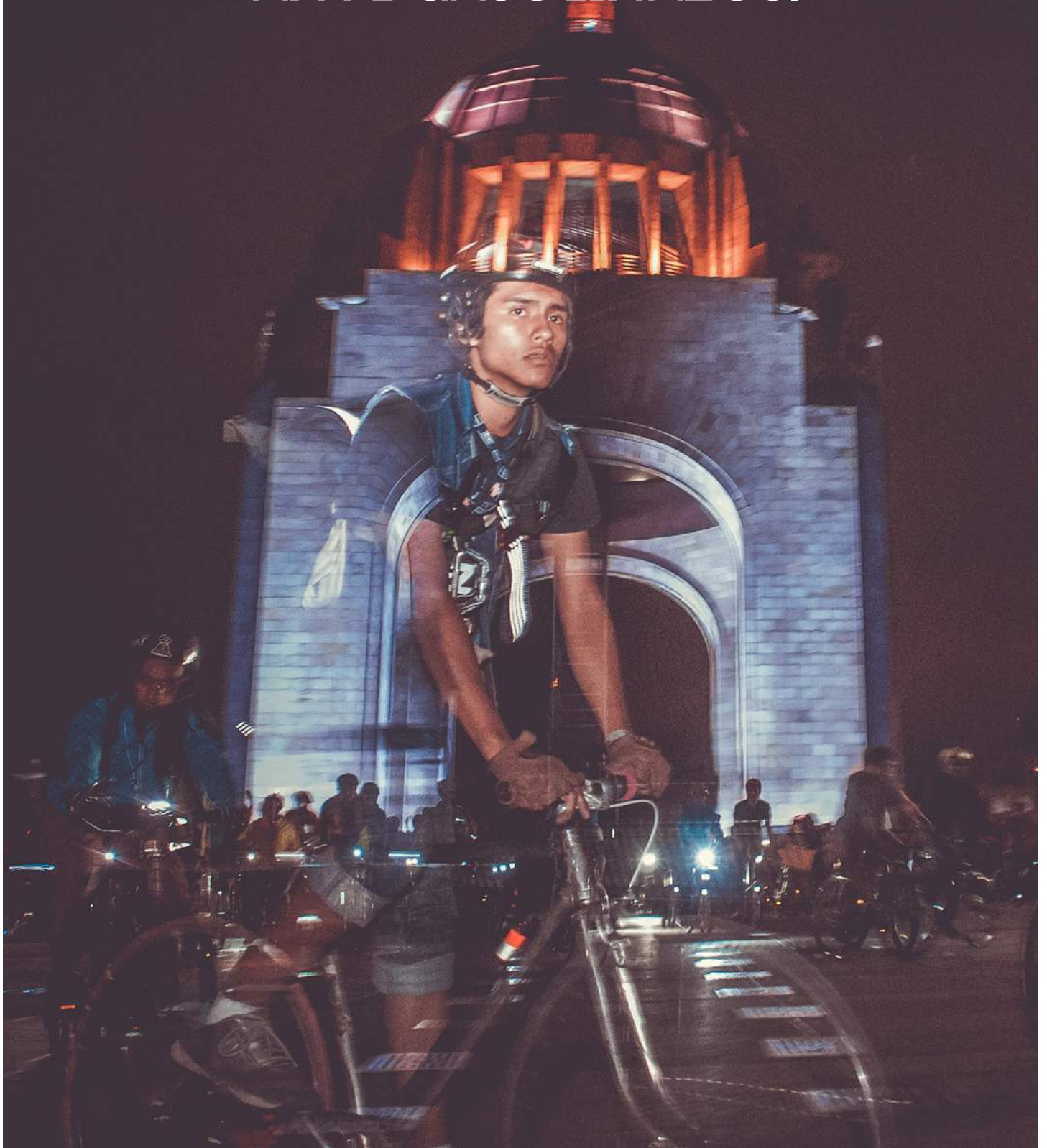
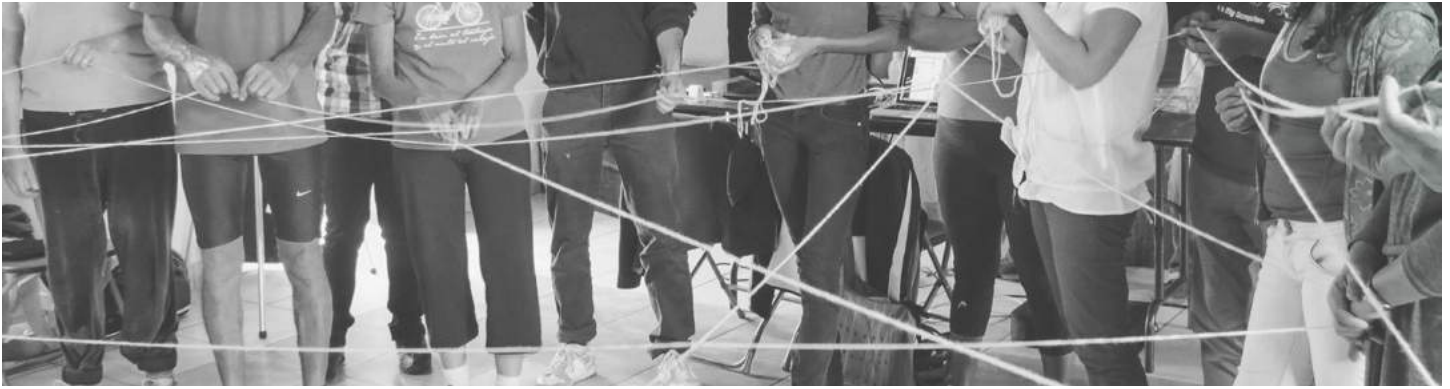


 **bicitekas**
ANTE GASOLINAZOS.





BICITEKAS ANTE GASOLINAZOS.

Propuestas de Bicitekas A.C. ante emergencia económica creada por liberación de precio de combustibles. Enero, 2017

Compilación y redacción: Areli Carreón García

Existe una urgente necesidad de transformar la crisis creada por el gobierno federal por la liberación de precios de las gasolinas, en una oportunidad única para avanzar clara y fuertemente en las agendas de movilidad, medio ambiente y la participación ciudadana pacífica para lograr cambios trascendentes, no sólo para nuestra ciudad sino para el país, dada la importancia simbólica, histórica, económica y cultural de la Ciudad de México. Además de la posible inflación y encarecimiento de la canasta básica que impactará muy duramente a la mayoría de la población, la llegada a la Presidencia de Estados Unidos de Donald Trump y su actitud beligerante y amenazadora hacia los mexicanos puede incrementar la presión económica sobre nuestro país. La falta de liderazgo de la clase política hasta el momento hace ineludible reaccionar desde la Ciudad de México como sociedad civil organizada y en lo posible, con el respaldo de la administración local.

La Zona Metropolitana del Valle de México produce cerca del 21% del PIB nacional, por lo que nuestra ciudad es el corazón económico de la Nación. No podemos permitirnos fallar. El colapso en la movilidad y el consumo en CDMX podría producir el equivalente a un ataque cardíaco al país.

Sin embargo, las respuestas no pueden ser regresivas, ni simples. El aumento al precio de las gasolinas es ineludible no sólo porque son resultado de la reforma energética que fue aprobada por consenso de todos los partidos y que requeriría un consenso grande y fuerte para reformularse; sino porque el mercado global de los

hidrocarburos será cada vez más inestable, conforme se agote esta fuente de energía. El esquema de subsidio a los combustibles no puede ser una respuesta ni una solución real de largo plazo: adoptar dicha perspectiva equivaldría a posponer irresponsablemente las soluciones verdaderamente sustentables, a un costo muy alto, no sólo por perder la oportunidad histórica de impulsar las inversiones, obras y desarrollo urbano que la ciudad requiere para ser sostenible SIN depender del petróleo, sino porque existe un elevado riesgo de estallido social o de descomposición social creciente. Propuestas como los amparos, continuas marchas o tomas de gasolineras, tampoco suponen una vía de solución real y relevante al desafío.

Para construir una propuesta técnicamente sólida, ambientalmente relevante, socialmente legítima y significativa el mejor procedimiento es a través de un ejercicio de reflexión y acción colectiva multidisciplinaria que pueda identificar oportunidades y construir colectivamente propuestas viables, con resultados que puedan aliviar la presión que actualmente experimentan la gran parte de los ciudadanos. Este es el objetivo del Foro **"Menos gasolina, más movilidad"** celebrado en Ciudad Futura el 26 de enero, 2017.

Cada una de las propuestas construidas colectivamente podría y debería ayudar a reunir datos y aprender. Cada una debería mostrar el cambio de paradigma de movilidad y hacia una economía menos dependiente y más sostenible: no se trata de responder con populismo y hacer más barata la gasolina, sino construir independencia energética y condiciones para una ciudad más sostenible y una sociedad más justa.

Nuestra ciudad tiene como meta de su Plan de Acción Climática mitigar 10 millones de toneladas de Bióxido de carbono equivalente para el año 2020. Cuenta con

un Plan de Acción climática, una Ruta de acción para el cumplimiento de los Acuerdos de París y un compromiso público para lograr junto a otras 40 megaurbes planetarias reducir la emisión de gases de efecto invernadero responsables del cambio climático global, en un momento histórico clave para lograr que la temperatura no aumente por arriba de los 2 grados Celsius. Esto en sí mismo era urgente, pero la postura de negación de la ciencia por parte del actual presidente de Estados Unidos, líder del segundo más importante emisor de gases contaminantes, hace aún más indispensables avances concretos en cada ciudad.

Como país estamos comprometidos con los Objetivos de desarrollo sostenible, que en su conjunto establecen las metas para lograr preservar la vida humana con calidad, salud y equidad. Cada uno de estos objetivos apunta a una transformación de la forma en la que producimos, distribuimos y compartimos la riqueza y de cómo nos hacemos cargo de los desechos y los efectos negativos que nuestra vida en común producen.

Como Ciudad de México, la sociedad civil y el gobierno hemos avanzado hombro a hombro para construir un nuevo modelo de movilidad, un nuevo marco legal y otros instrumentos para transformar la ciudad y la forma en la que nos movemos en ella hacia modelos más eficientes, más sostenibles, saludables y equitativos. Hemos avanzado mucho, tanto en lo local como en lo nacional con la nueva Ley General de Asentamientos Humanos y el etiquetado de un mínimo de 15 por ciento de los Fondos Metropolitanos para movilidad sustentable. Pero tenemos aún mucho más para avanzar.

Estos días y horas son de definiciones importantes para nuestro país. Las decisiones que se están tomando ahora mismo, nos producen una gran incertidumbre. En algunos produce temor, que podría traducirse en pérdidas

económicas cuantiosas si el capital abandona el país. En el horizonte acechan amenazas como una gran presión sobre las remesas que han sido durante varios años una de las más importantes fuentes de entrada de divisas al país y una válvula de alivio para millones de familias mexicanas. A los grandes problemas y desafíos que ya teníamos como la pobreza, la corrupción, la impunidad se suman amenazas que aún no podemos dimensionar. No es lejano temer la posible pérdida de empleos, una mayor pobreza y un alto riesgo de estallido social. Estamos en un momento límite: el siglo del petróleo barato y abundante ha comenzado a morir. Dice un viejo refrán que el mejor momento para plantar un árbol fue hace 50 años y así nos encontramos hoy: lamentándonos porque debimos comenzar a planear el futuro hace décadas pero lo pospusimos hasta que ese futuro previsible se nos ha hecho presente en unos cuantos días. Nos encontramos fuertemente dependientes de los hidrocarburos, sin infraestructura, planes ni presupuestos para afrontar sus altos costos.

Pero como dice la sabiduría popular: el segundo mejor momento para empezar a cambiar es ahora.

No tenemos un minuto más que perder.

Es hora de cambiar.

Tenemos que hacerlo con valentía, decisión y entusiasmo.

Es hora de poner de lado el miedo, la incredulidad, la indolencia, la falta de civismo y poner por delante lo mejor de nosotros mismos, por nuestro propio bien.

No será rápido, fácil, ni indoloro. Cambiar de hábitos y transformar la ciudad, sus sistemas de distribución y transporte requerirá de inversiones, aprendizajes y mucho apoyo de los ciudadanos. Requerirá vencer resistencias, superar dogmas y trabas históricas como el clasismo y el racismo que aún nos caracterizan.

Requerirá de cambios en la forma en la que se toman decisiones en la ciudad y de inteligencia, justicia y honestidad de las autoridades.





Todo esto parece imposible pero es lo que

necesitamos. Es lo que requiere la salud de nuestros niños y nuestros pulmones. Es lo que necesitan nuestros bolsillos. Es lo que necesita nuestra ciudad. Es lo que requiere nuestro país para no naufragar. Es lo que requiere el planeta para no calentarse hasta poner la vida humana en peligro.

Nos toca vivir el momento emocionante en que termina un siglo dominado por los motores, el derroche, la competencia, el mercado y los políticos y está naciendo un mundo más suave, sostenible, saludable y si cooperamos será más ciudadano y más justo.

CUATRO DEMANDAS Y PREOCUPACIONES.

Para nosotros, los bicitekas y para la comunidad “de la movilidad” a la que pertenecemos, es un honor tener la oportunidad de aportar las siguientes ideas para abrir el diálogo, la reflexión y la construcción conjunta de soluciones. A continuación, plantearemos cuatro de las demandas y preocupaciones más importantes que desde la sociedad civil hemos podido recuperar de nuestros miembros, simpatizantes y ciudadanos como temas centrales que deben ser atendidos por el Gobierno, seguido de un listado de propuestas puntuales para comenzar a construir opciones de mejor movilidad con menos gasolina.

1. De alivio a las familias más vulnerables ante impacto inflacionario del alza a combustibles. Hay una red de protección a población vulnerable que debe ser fortalecido y visibilizado de forma responsable y estratégica para que el apoyo llegue a quienes más lo necesitan, rompiendo los usos electorales de dichos recursos materiales y humanos. La vida y el bienestar humano debe estar siempre por encima de TODA otra consideración económica, política o electoral. Pero no nos equivoquemos: el músculo del Estado debe acariciar a los más vulnerables por justicia, pero no debe transformarse en paternalismo, dependencia, sumisión. Debe habilitar a las personas, comunidades, barrios y colonias a hacerse más resilientes, más autónomas, más independientes, porque la ciudad no podrá ser nada de esto si sus habitantes no conquistan estas capacidades. Una de las principales preocupaciones de la población es el aumento en los precios de los alimentos.

Tenemos un sistema de comedores populares, una red de mercados locales y la ciudad-mercado más grande del planeta, así como un gigante productivo dormido de altísimo rendimiento en las chinampas de Xochimilco, así como en las tierras cultivables de Milpa Alta, Tláhuac y Tlalpan. Tenemos redes de huertos urbanos, de mercados alternativos y de consumidores



concientes, se han hecho esfuerzos por producir alimentos en azoteas verdes, así como para producir composta mejorando la gestión de residuos orgánicos. Todo esto debe apoyarse firmemente: la potencia agrícola de nuestra Ciudad debe despertar. Debemos aprovechar esta coyuntura también para promover dietas saludables que nos ayuden a reducir incidencia y enfermedad producidos por pandemia de sobrepeso y obesidad.

Es hora de comenzar a discutir con la iniciativa privada la transformación de los sistemas de distribución de mercancías para hacerlos más eficientes, menos contaminantes y menos dependientes de los hidrocarburos. En este terreno tampoco estamos en cero: desde hace 50 años la distribución de gas doméstico se ha hecho mayoritariamente a pie y servicios fundamentales como la recolección de basura, la distribución de correo, la distribución de pan, tortillas, tamales y otros alimentos preparados se hace en nuestra ciudad a pura fuerza humana desde hace más de 100 años. Tenemos que empezar a discutir sobre centros de distribución en lugar de camiones de alto tonelaje a diesel repartiendo esquina por esquina, transformación de flotillas a vehículos eléctricos, sistemas de última milla sin motor, etc.

2. De restricción a los gastos del gobierno, de eficiencia al gasto, de implementación de calidad y transparencia. Sabemos que los actuales presupuestos tanto federales como locales no brindan mucho margen de acción pero todos los datos disponibles muestran que sí se puede eficientar el manejo de la flota de vehículos oficiales, reducir el dispendio en vales de gasolina y en el uso privado de dichos vehículos por funcionarios, así como mejorar las gestiones y la coordinación interinstitucional para que las políticas públicas tengan un mayor impacto positivo en la población. En eficiencia energética, es decir usando mejor lo que tenemos, contamos con un potencial de ahorros de hasta 50%. Esta es una oportunidad para chatarrizar vehículos con más de 20 años y establecer procedimientos para que los vehículos al servicio de la ciudad sean de las más bajas emisiones disponibles en el mercado. El enojo y hartazgo hacia una clase política que le pide a los ciudadanos hacer esfuerzos extraordinarios sin que ella misma ponga el ejemplo es un malestar que no puede quedarse sin respuestas efectivas, claras e indubitables.

Es ineludible mencionar que muchas personas creen que medidas impulsadas por la sociedad civil sobre la base de datos y buenas prácticas internacionales como los parquímetros o las fotomultas que han sido atendidas por el gobierno de la Ciudad, son medidas recaudatorias, que se van a un fondo perdido, que temen puede ser usado para procesos electorales o como negocio privado de funcionarios. El gobierno tiene que ser ejemplar en el manejo

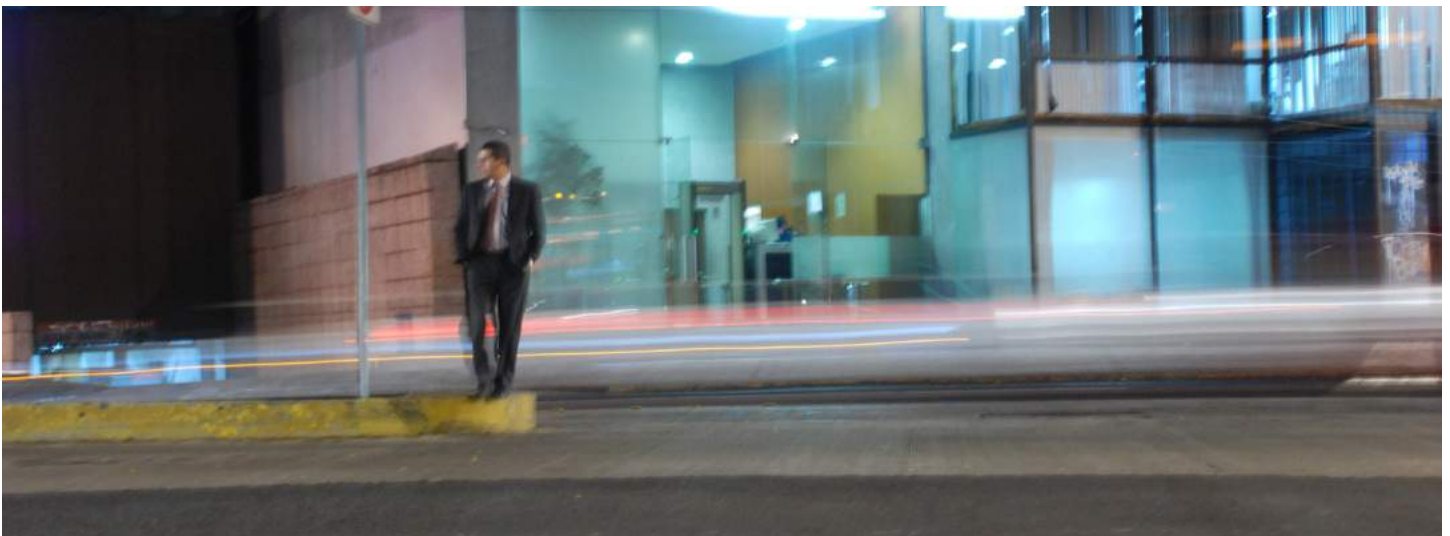
adecuado, responsable y claro de ingresos, idealmente para que con ellos se pueda financiar la transformación de la ciudad hacia un tránsito más eficiente, seguro y ambiental y económicamente sostenible. Sin este manejo impecable de los recursos públicos será muy difícil conquistar credibilidad, y sostener en el tiempo las transformaciones que la Ciudad necesita. Urgimos a la Ciudad a crear el Fondo para la movilidad previsto en la Ley de movilidad o un Fondo de inversión en transporte masivo, con reglas de operación claras; así como transparentar el uso de los recursos provenientes de parquímetros, multas de tránsito y el Fondo para el taxi y el peatón pactado con empresas Uber y Cabify.

Llamamos al gobierno de la Ciudad a cumplir con la Ley de movilidad que establece la construcción de un Programa de Seguridad Vial Visión Cero en la que hemos participado y que esperamos pronto vea la luz. Tenemos pendiente la construcción del Reglamento de la Ley de movilidad que debe ordenar las concesiones para transporte, los procedimientos para dar y retirar licencias de conducir, entre otros asuntos claves. Este Reglamento tendría que haberse publicado hace 2 años 8 meses. Es ineludible realizar este proceso y contar con un buen reglamento que nos permita poner orden y brindar seguridad en el servicio de transporte concesionado que mueve a la mayoría de los capitalinos. Otro gran pendiente es la conformación del Consejo asesor de movilidad y seguridad vial, también previsto en la Ley de movilidad y que justamente debe trabajar en estrecha colaboración con el gobierno capitalino para hacer lo que estamos haciendo aquí: construir juntos opciones de movilidad y seguridad vial. No podemos dejar de mencionar la absoluta necesidad de una mejor comunicación y coordinación entre las diferentes Secretarías. Pueden y deben mejorar su desempeño en todos los ámbitos.

3. De inversión y avance de largo plazo hacia una ciudad más resiliente y sostenible. Esto no puede hacerse

de un sólo golpe pero es una labor ineludible si no queremos encontrarnos en condiciones de no poder enfrentar desabasto de combustibles, precios exorbitantes o emergencias ambientales. Esto obviamente empieza por un transporte público eficiente, que cuesta dinero y no puede construirse en un abrir y cerrar de ojos. En entornos económicos difíciles como este funcionan mejor intervenciones baratas pero bien planeadas, que grandes megaproyectos. Es más costoeficiente eficientar lo que ya existe e invertir más fuertemente en las zonas con mayor población y que tienen menos cobertura de servicio, notoriamente al oriente: Iztapalapa, GAM, Xochimilco, Tláhuac, Milpa Alta, aunque también al poniente y sur de la Ciudad. Esta es la oportunidad para instalar parquímetros en zonas congestionadas y que sus ingresos se dediquen al 100% a transporte público digno. Ahora es cuando se debe explorar todas las oportunidades de financiamiento propio que tiene la Ciudad y para instalar impuestos, derechos y aprovechamientos progresivos que eficienten el uso del espacio público generando al mismo tiempo, recursos necesarios para mejorar la infraestructura urbana. Este esfuerzo redistributivo debe comunicarse como lo que es: un esfuerzo para crear ahorros, eficiencia y movilidad que nos beneficia a todos de forma colectiva. Esto debe ser bien planeado, bien ejecutado y perfectamente comunicado, como ya lo explicamos en el punto anterior.

4. De necesaria crítica al gobierno federal y de posicionamiento ante desafíos de política exterior. Es muy importante ponerse del lado de las personas y decirle a las cosas por su nombre. No nos quedaremos inermes ante malas decisiones u omisiones del gobierno federal o de otros actores nacionales o internacionales. Somos una ciudad pujante, una sociedad activa, que sabe trabajar, que sabe luchar, que sabe sobrevivir y que a pesar de todos los pesares, ha salido adelante. Lo hemos hecho durante siglos y lo haremos otra vez, cuantas veces sea necesario. La esperanza vive firme en nosotros.



Necesitamos que el gobierno que nos representa enarbole nuestro verdadero sentir: que sepa solidarizarse y unirse cuando la causa lo amerite, pero que también no tema a debatir y disentir, cuando es necesario. Que sepa innovar, adaptarse y aprender rápidamente para salir adelante. Lo hemos hecho en el pasado empujando innovaciones diversas que se han convertido en políticas públicas nacionales o que han ayudado a conquistar derechos relevantes, como el reconocimiento del amor y el matrimonio en todas sus manifestaciones, la ley de protección de los derechos de los no fumadores, el derecho de las mujeres a decidir sobre su maternidad, entre muchos otros.

Es hora de que el gobierno de la CDMX dé rienda suelta a su capacidad de innovación, de coordinación y de trabajo junto a una sociedad que sabe participar y que en muy pocos años ha logrado cambios que parecían imposibles. Tenemos con qué salir adelante, pero necesitamos un liderazgo visionario, inteligente y responsable; métodos respetuosos de trabajo y una planeación estratégica para hacer más con menos.

Esto lo hemos necesitado y querido siempre: ahora es URGENTE construir ese gobierno que sepa mandar obedeciendo y procurando el bien común. Este es el momento en que ese gobierno ciudadanizado tiene que nacer.

PROPUESTA BICITEKAS.

Gestión.

Hacer cumplir RTCDMX de manera consistente en toda la ciudad para hacer más seguro y fácil a más personas optar por la bicicleta. Debe supervisarse el correcto funcionamiento de la infraestructura para bicis y peatones, como retirar a los autos que las invaden.

Ser más estrictos con los ciclistas y amonestar y sancionar efectivamente a quienes cometan abusos.

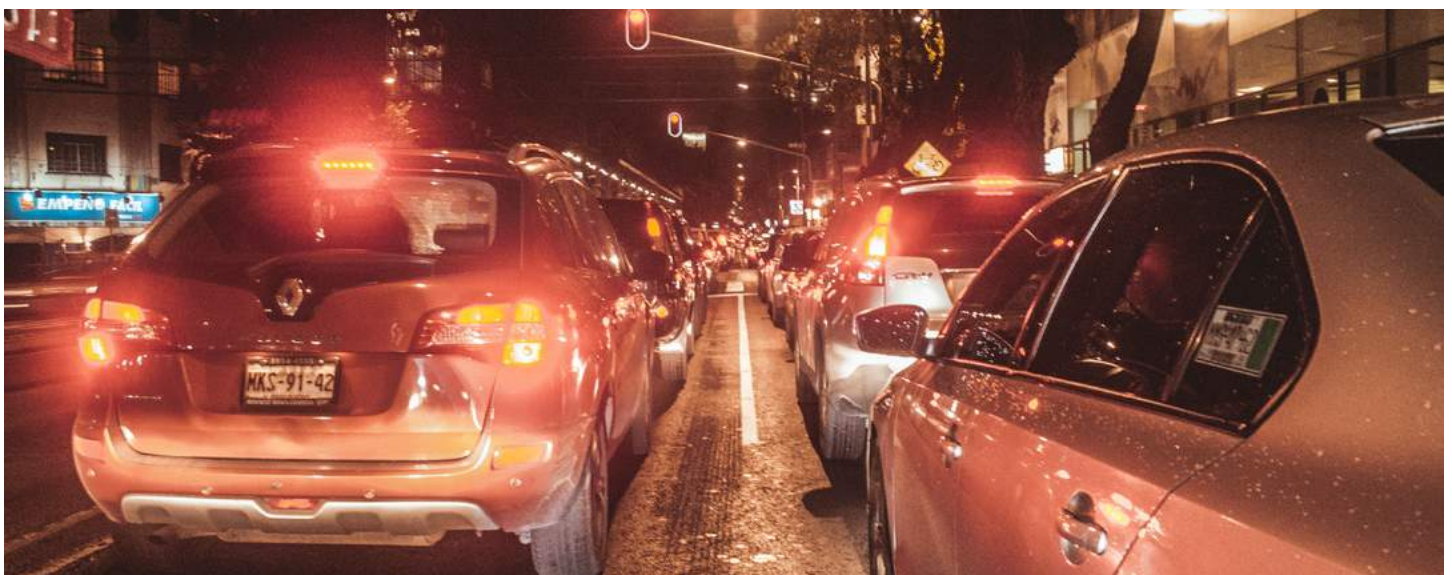
Aplicar estrictamente multas a quienes violente el reglamento de tránsito, otorgando sólo descuento a quienes atiendan un curso sobre el Reglamento y seguridad vial.

Algún tipo de incentivo fiscal a empresas que comprueben que su personal se transporta en vehículos de movilidad no motorizada. Podemos revisar procesos de Ley probici en Colombia o los incentivos que se ofrecen a trabajadores en París. Desarrollar programas que beneficien tanto a patrones como empleados que compren y usen bicicleta. Crear una plataforma para que empleados puedan adquirir su bici con financiamiento de la empresa donde laboran a cambio de estímulos fiscales como el Cycle Scheme en Reino Unido. Regular de alguna forma la venta de vehículos nuevos, o tal vez incentivar a la industria automotriz a cooperar con la infraestructura para bicis y peatones.

Extender más rápidamente el sistema ecobici a toda la ciudad, con la debida infraestructura para completar el transporte público (por ejemplo más densidad cerca de las estaciones de metro).

Cerrar al paso vehicular ciertas zonas en ciertos horarios o, como en Londres, establecer un cobro de peaje al que quiera transitar en auto etiquetando ese recurso para infraestructura de transporte público, y para peatones y ciclistas, en modelos de calle completa.

Una idea muy fácil de implementar es que el último viernes del mes se implemente un "Muévete en bici a la universidad" en el que se cierre un carril de avenidas principales para circulación ciclista y se pacifique el tráfico en vías secundarias, alrededor de las 298 casas de estudios de la ciudad, siguiendo el exitoso modelo recreativo dominical. Si el piloto funciona aplicarlo quincenalmente, hasta hacerlo semanal o cotidiano. Esto es una gestión estratégica: los estudiantes son las personas que más fácilmente pueden modificar sus



hábitos, ahorrar dinero, vestir más relajadamente, y las universidades son grandes atractoras de viajes. Apoyar a la población a la que resulta más sencillo adoptar hábitos de movilidad saludable es una estrategia ganadora.

Promover las fotomultas ciudadanas via un App Oficial como Mi Policía para que ante la falta de recursos humanos por parte de SSP cualquiera pueda documentar infracciones al RT y enviarlas para su evaluación y sanción si hubiera lugar.

Crear "Ecobici Cargo" en mercados y centros de distribución para que se puedan mover mercancías sin necesidad de gasolina. Se podría incluso dar estímulos fiscales a negocios o mercados que acumulen más kilómetros moviendo mercancías en bici.

Más promoción y gestión para promover la bici en zonas en donde aún no hay cultura de respeto al ciclista como Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta, así como en GAM y las delegaciones colindantes a municipios conurbados de Estado de México.

Apoyar emprendimientos de movilidad ecoamigable. Organizar un concurso para impulsar esta transformación de logística y flotillas en empresas ya instaladas en la ciudad.

Ampliar programas de vivienda social para que más personas puedan vivir cerca de las zonas de trabajo o dar incentivos fiscales a las empresas que promuevan el home office, el transporte colectivo de personal y los horarios alternados.

Es preciso promover medidas que desincentiven viajes con con una sola persona en un coche casi vacío. Se debe promover de una forma creativa, divertida y amable las opciones para que las personas que no pueden dejar de usar su auto compartan con colegas y familiares, para eficientar el uso del espacio vial.

Infraestructura.

Todos los estudios indican que muchas más personas irían en bici si existiera infraestructura segura y un entorno de respeto y convivencia entre automotores y quienes no usamos motor. La infraestructura para peatones y ciclistas cuesta una fracción de lo que cuestan las grandes obras para el auto. Es preciso cumplir con la prioridad establecida en la Ley de movilidad y que con esa misma lógica se destinen los recursos públicos y el espacio.

Requerimos que se construya una red de infraestructura para andar en bici, de forma estratégica para servir a las poblaciones que más fácilmente pueden adoptar su uso como los estudiantes de nivel medio superior. Pedimos que la obra anunciada por SEDEMA construya una ciclovía en Av Universidad para facilitar el acceso en bici a Ciudad



Universitaria. Estos fondos ya están, solo falta que se ejerzan estratégicamente.

Existe un fondo de 150 millones de pesos para hacer de Eje Central un carril trolebici compartido entre trolebús y bicis como ya existe en Eje 7. Ese dinero debe ser ejercido ya, porque Eje Central es una avenida troncal que puede facilitar enormemente que muchos más viajes cortos y largos se puedan hacer en bicicleta. Se debe estudiar la posibilidad de habilitar la red completa de trolebús para ser compartida con bicicletas.

Esta es la hora de privilegiar el espacio para el transporte público. Para eficientar sus servicios y lograr beneficiar a las familias más vulnerables que gastan del 30 al 40% de sus ingresos en transportarse, la CDMX debe instalar corredores de movilidad express en ambos sentidos de ejes viales seleccionados en una cuadrícula que reduzca tiempos de recorrido y que conecte a las zonas atractoras de viajes con las principales zonas dormitorio. Cerrar calles para circulación ciclista
Balizar cajas bici-moto en toda la ciudad.
Aumentar los lugares de estacionamiento de bicicletas en

estaciones del metro, lugares públicos, centros comerciales, etc.

Todos los ejes viales deberían tener un carril para andar en bici. Evaluar el potencial de movilidad en la red de 200 kilómetros de canales en Xochimilco.

Instalar biciestacionamientos en todas las estaciones del metro (y poner más donde ya están saturados como Martín Carrera).

Crear más estacionamientos masivos de bicicletas. Promover que los museos, centros de trabajo, tiendas departamentales y escuelas cuenten con un sitio seguro y apropiado para dejar las bicicletas, con vigilancia incluida.

Facilitar la instalación de biciestacionamientos estableciendo estándares claros para que privados puedan hacerlo.

Transporte público e intermodalidad.

De acuerdo a la estrategia de movilidad en bicicleta elaborada por Gehl Architects para la Ciudad de México se deben crear condiciones para que las personas se acerquen al transporte público en bicicleta y puedan acceder a él con bicicletas plegables o estacionarla ahí de forma segura. Se debe evaluar la pertinencia de acceder al sistema masivo de transporte durante ciertos horarios o líneas o en vagones





adecuados exprefeso para ello. O bien, colocar racks en la parte delantera de los trolebuses, metrobuses y demás transporte público para hacerlo realmente multimodal. Construir cooperativas de bicitaxis para alimentar el transporte público masivo a precios competitivos, sobre todo en las zonas con más necesidad de movilidad a buen precio. Esto además genera empleos verdes. invertir en más unidades de transporte BRT para satisfacer la demanda de transporte público, atraer inversión en esquemas de asociaciones público-privadas para que los programas de autobuses eléctricos puedan ser una realidad.

Solicitar al tren suburbano buenavista-cuautitlan instale biciestacionamientos en cada estación y que permita el ascenso con bicicleta (en ciertos horarios y con señalizaciones muy claras). Al gobierno federal, Edomex y gobiernos delegacionales Exigir etiquetado y uso del IEPS y otros impuestos a energías fósiles para inversión en energía renovable y transporte público.

Exigir junto a otros gobiernos locales que el gobierno federal destine importantes recursos federales a transporte masivo en todas las zonas metropolitanas de México. Asegurar que los programas de infraestructura de las delegaciones promuevan la mejora de banquetas, iluminación y acceso no motorizado al transporte masivo, privilegiando obras para la movilidad no motorizada por encima de cualquier tipo de obra pública para autos.

Hacer acuerdos con el gobierno del estado de México para crear accesos seguros a la CDMX Interconexión metropolitana. Es preciso acordar o establecer términos de organización para el acceso de vehículos de otras entidades a la CDMX. Se calcula que 30% de los autos en circulación en la Ciudad provienen del Edomex, muchos de los cuales no respetan el reglamento.

¿Qué hacemos si el gobierno no responde?

Para salir de este remolino de la Historia, unámonos y seamos barco, nube o nave espacial. Seamos el cambio que queremos. Construyamos las alternativas que necesitamos: en el estudio, en la política, en el mercado, en el trabajo, en el arte. Para eso no basta ni sirve que explote la indignación: se necesita una enorme fuerza organizada para construir sin prisa pero sin pausa otra realidad, una patria que nos abraza a todos.

No basta salir a la calle a reclamarle a las piedras. No basta limosnear lo que por derecho nos pertenece. No alcanza suplicarle más a la clase política que sea lo que ha escogido no ser. Es hora de una rebelión de los pacíficos y es hora de una revolución energética nacional, no para que todo siga masomenos igual, sino para evolucionar. Seguro nos llamarán locos, seguro nos despreciarán o ningunearán, pero creo más en el camino largo, difícil e incierto de la construcción que en el de la destrucción. Creo en nosotros, los comunes, los ciudadanos, los mexicanos. No es tiempo de quedarse callado ni a un lado de la Historia, como nulo espectador. Es hora de que cada quién encuentre a

su equipo para cambiar este país (y esta realidad). Esto se hará no sólo protestando, sino proponiendo y trabajando sin claudicar, con cuidado, con emoción, con cariño. Estamos de pie, más listos que nunca a cambiar nuestra movilidad, nuestra ciudad, nuestro país, nuestro clima y el planeta.

Tenemos un rostro y un corazón y no tenemos miedo. Confiamos en el talento de las muchas cabezas, manos y poderosas piernas que han construido uno de los movimientos sociales descentralizados y autónomos más potentes de nuestra Ciudad: ustedes.

**Es hora de re-hacer esta ciudad
y este país a mano:
el futuro es nuestro.**

