**Formato de captura de opiniones**

**Mesas de diálogo y reflexión desde ciudadanía**

*Primer Plan de Acción de Gobierno Abierto en Yucatán*

*Secretariado Técnico Estatal*

*\*Este documento es editable y deberá ser llenado por la persona moderadora o asistente.*

Generales

|  |  |
| --- | --- |
| Fecha: | 3 de mayo 2022 |
| Hora de inicio de la mesa: | 17:00 |
| Mesa: | Ciudades y Comunidades Sostenibles (mesa 1) |
| Moderación: | Mtra. Sindy Jazmín Góngora Cervera, Directora de Asuntos Jurídicos y Plenarios |
| Participantes: | 1. Gustavo Monforte Méndez, Profesor Investigador del Instituto Tecnológico de Mérida, Integrante del cuerpo técnico de Desarrollo Regional Sustentable 2. Mauricio Hernández, Jade Propuestas Sociales y Alternativas al Desarrollo, A.C. (JADE SOCIALES) 3. Arq. Antonio Peniche Gallareta, Colectivo Sinergia, PROFESIONISTAS Y EMPRESARIOS DEL SURESTE EN SINERGIA, A. C. 4. Eduardo Monsreal Toraya Analista del Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida 5. Arqto. Addy Esperanza Guzmán García, Representante del Colegio de Especialistas en Diseño Urbano. 6. Biol. Mario T. Escalante Rodríguez, Consultoría en impacto ambiental, protección civil, sistemas de gestión, Asociado del Colegio de Especialistas de Diseño Urbano del Estado de Yucatán. 7. Edgardo Iván González Herrera, Representante Red ciudadana por la Sostenibilidad del Estado de Yucatán. 8. Cecilia Navarro Solano, Representación del Colectivo No al Estadio Sodzil Norte. 9. René Alberto Flores Ayora, Ingeniero de Transito, Auditor en Seguridad Vial y Coordinador de Seguridad Vial de la Policía de Mérida. |

Opiniones

**Participante 1**

Nombre: Gustavo Monforte Méndez.

Cargo o adscripción: Investigador del Instituto Tecnológico de Mérida, integrante del cuerpo académico de Desarrollo Regional sustentable y también pertenezco a organizaciones como la red ciudadana en Yucatán y el Consejo ciudadano por el agua en Yucatán.

|  |  |
| --- | --- |
| PREGUNTAS GUÍA | RESPUESTAS U OPINIONES |
| ¿Cuál considera usted que es el problema más urgente para atender en la materia? | Gran desequilibrio regional entre la ciudad de Mérida y otras ciudades y otras localidades resto del Estado, todos sabemos que Mérida ha crecido de manera descontrolada en las últimas décadas, durante muchos años creció de manera extensiva con baja densidad y a partir de los últimos programas de desarrollo urbano se ha privilegiado la densificación pero es un planteamiento equivocado porque no ha sido gradual sino que estamos cayendo en las sobre densificación en la ciudad de Mérida y en la zona metropolitana porque una de las causas es de que las autoridades de los diferentes municipios, favorecen los intereses de las compañías de los consorcios inmobiliarios y no tiene los bienes abiertos para el resto de la ciudadanía, observamos que ha habido un incumplimiento por ejemplo los procedimientos para modificar programas y reglamentos, relacionados con la materia de desarrollo urbano se han otorgado un conjunto de muchas licencias, de construcción en grandes edificaciones habitacionales y comerciales, verticales sobre todo en el norte la ciudad de Mérida de forma poco transparente es lo que tenemos observado y va en contra el derecho ni las de habitantes de la ciudad un ambiente urbano amigable y ordenado, problemas asociados a esto es son el desequilibrio regional cada vez es proporción son mucho mayor que el resto de las de las ciudades algunos razonamientos o colonias en la ciudad son más grandes que otras ciudades del Estado, estamos ya viviendo problemas de congestión vial por la sobredosificación, se vive también en la ciudad problemas de exclusión de alguna manera ciertos espacios de la ciudad no están abiertos para todos los habitantes de esta y esto también tenemos el fenómeno asociado del aislamiento en algunos sectores de la ciudad están desconectados del resto de la ciudad, tenemos problemas grandes problemas de contaminación sobre todo manto freático por la gran concentración en espacios reducidos y por el sistema cárstico del estado la zona metropolitana y la ciudad de Mérida están ubicadas en un territorio característico del sistema cárstico y entonces fácilmente el aguas es contaminadas por las descargas domésticas y también los industrias comercios y otros negocios y además bueno hay una mayor accidentabilidad como una ciudad crece las distancias se hacen mayores y esta mayor velocidad ocasiona más accidentes y más accidentes mortales entre automovilistas pero también usuarios de otras modalidades de transporte como motociclistas, ciclistas incluso peatones, yendo a la temática qué ciudades particular la ciudad de Mérida también su metropolitana como conjunto se aleja cada vez más de ser una comunidad, no podemos hablar de comunidad metropolitana de Mérida cada vez nos alejamos de la sostenibilidad, un tema tabo sería el tamaño de la ciudad hasta dónde debe crecer la ciudad, cuál es el tamaño óptimo, los especialistas no se ponen de acuerdo pero consideramos que entre quinientos mil y un millón de habitantes estaría el tamaño, Mérida está rebasando este número y se prevé que los próximos años crezca mucho más allá del millón de habitantes lo cual para nosotros en la red y el cuerpo académico no es conveniente. |
| ¿Cuáles son las alternativas de atención para este problema, en su consideración? | Por lo tanto se propone diseñar una política pública que restrinja drásticamente el crecimiento poblacional de la capital y la zona metropolitana eso es algo como una herejía para los urbanistas pero ya es el momento de que haya una política decidida para que la ciudad deje de crecer incluso, empiece a decrecer ya se rebasaron los límites en tamaño y por lo tanto la ciudad debe dejar de crecer y a la vez la propuesta incluye la creación de mecanismos efectivos no como los que han se han implementado hasta ahora para que los ciudadanos sobre todo los ciudadanos que viven en las diferentes zonas de la ciudad que están organizados en organizaciones vecinales, comités y demás para que estos ciudadanos puedan expresar sus posturas con relación al edificación de complejos verticales en su entorno inmediato nosotros hemos observado y constatado una gran cantidad de desarrollos de este tipo, que incumplen con la normatividad vigente aunque el programa municipal de desarrollo urbano último y el que está por publicarse ya contempla la densificación pero consideramos nosotros que se ha ido más allá o sea que se está sobre densificando, el tamaño de las calles no puede incrementarse por la estructura misma de la ciudad por lo tanto en unos años los problemas de congestionamiento van a aumentar de manera acelerada crecimiento de la ciudad y mecanismos más efectivos para que la ciudadanía pueda expresarse de mejor manera pueda opinar al respecto de lo que sucede en su entorno y que las decisiones con respecto a las licencias, no queden en manos de las funcionarias municipales ellos en unas controversias que hemos tenido manifiestan que el municipio lo establece la Constitución pero el municipio somos todos no son solamente las autoridades, entonces por eso estamos pidiendo que se implemente en ese tipo de mecanismos, en el municipio de Mérida pero también en otros municipios como progreso en donde en gran parte de la de la zona del Estero de la duna costera está haciendo efecto realmente por las autorizaciones en las presidencias municipales en los municipios en la costa siendo incluso contra el programa de arrendamiento del territorio costero aún con las actualizaciones que ha habido pero esto de alguna manera nosotros pensábamos que ya debe ser diferente ya debe haber mucha mayor oportunidad para que quienes vivimos de los diferentes son los podamos opinar de manera directa a través de mecanismos más efectivos. |
| ¿Qué retos y oportunidades observa usted en cuanto a la participación ciudadana para atender problemas de este eje temático? |  |
| Comentarios adicionales o no relacionados con las preguntas guía. |  |

Opiniones

**Participante 2**

Nombre: Mauricio Hernández, Jade Propuestas Sociales y Alternativas al Desarrollo, A.C. (JADE SOCIALES)

Cargo o adscripción: Coordinador de investigación e incidencia y talleres sociales sin fines de lucro y lo que hacemos es investigación para la incidencia pública.

|  |  |
| --- | --- |
| PREGUNTAS GUÍA | RESPUESTAS U OPINIONES |
| ¿Cuál considera usted que es el problema más urgente para atender en la materia? | Relata una historia de un día laboral por la mañana donde la persona tiene que despertarse y calcular alrededor de 2 horas para llegar a su lugar de trabajo una historia donde probablemente inicia 15 minutos caminando en terracería, probablemente para llegar a un lugar a tomar un moto taxi y después del moto taxi empezar a andar con un conjunto de personas probablemente compañeros de su misma profesión y andar alrededor de tal vez 20-25 minutos para llegar a una zona digamos más céntrica del poblado, la colonia donde reside para empezar a tomar entonces una combi de 40 minutos pero no para llegar a su destino sino justamente para llegar a otro transporte y ese otro transporte lo que le va a permitir es acercarse al menos a otra zona a otro sector de la ciudad donde realmente es a donde tenía que ir, imaginemos entonces que ha tenido que gastar al menos otras 2 transportes y está probablemente en su en su último transporte pero eso no significa que ya llegue porque entonces llega a otro sector de la ciudad y probablemente tiene 2 opciones caminar media hora caminar media hora en algunas zonas fuera de periférico en el norte de la ciudad en algún desarrollo eh digamos más reciente y este que ver con el ordenamiento urbano pero que se está comentando y como estamos imaginando este desarrollo urbano o volver a gastar y si tiene la suerte pues que contratar tal vez otro moto taxi y otro vehículo, sistema de transporte por fortuna puedes hacerlo de manera colectiva y finalmente llegaron y eso es muy importante decirlo en estos términos porque los antecedentes de esta historia lo que viene sucediendo a partir de la pandemia por lo menos desde la investigación que ha estado haciendo grandes sociales muy de la mano con las empleadas domésticas, con las personas trabajadoras del hogar aquí en la ciudad de Mérida pero no sólo en la ciudad de Mérida sino Yucatán en general tiene que ver ya con las consecuencias de un sistema que ya se están hablando cómo se ha venido desarrollando la ciudad y aquí ya está afectando de manera tan desigual en estas relaciones entre donde , donde se desarrolla la infraestructura y esto tiene que ver evidentemente con enfoques de desarrollo pero también tiene que ver con algo muy puntual que ya es un tema de movilidad, un problema de movilidad para ciertos sectores, para ciertos gremios en esta ciudad entonces quisiera puntualizar eso plantear aquí que nosotros lo que identificamos es que a partir de un par de estudios que venimos haciendo primero fue un diagnóstico con personas trabajadoras que nos contestaron en ese momento de distintos lugares de Yucatán no sólo de Mérida tuvimos varios municipios y ya este último lo hicimos de la mano con autoridades municipales que fue este reporte de trabajadores del hogar remuneradas y es muy importante y ya tenemos datos ya tenemos datos de más de 350 mujeres que en este momento ya nos han estado indicando exactamente lo que viene aconteciendo sobre si le queremos llamar esta narrativa de ciudades sostenibles pues el hecho es que no estamos generando relaciones económicas ni sociales sostenibles en términos de la movilidad y en términos de la infraestructura que se está usando para tener este tipo de relaciones pero lo hacemos de manera desigual porque al mismo tiempo también estamos muy preocupados por ciertas problemáticas como puede ser el tráfico que son igual de relevantes, cómo puede ser por ejemplo temas ambientales sin embargo es muy difícil a veces que este tipo de perspectivas y visiones entren en la agenda y por eso estamos a veces con ese tipo de estudios, con este tipo de investigaciones para que se visibilicen este tipo de datos entonces les voy a hablar un poquito nada más de un par de datos en esta encuesta que hicimos más de 350 mujeres de aquí del municipio de Mérida pues nos están diciendo que se están tomando entre 2-3 horas para llegar a su trabajo y hay a quienes les toman más de 3 horas y en ocasiones ni siquiera son distancias de más de 8 km-14 km pero ya sabemos que la ciudad es muy amplio y las infraestructuras no están disponibles para todos los sectores así también podemos ver una parte muy importante de ellas digamos las que les toma poco tiempo hacen entre 30 minutos y una hora y media esto lo que significa es ponerlo en contexto otra vez lo están ganando por ejemplo las trabajadoras en promedio en la ciudad de Mérida a partir de los datos que tenemos son alrededor de MXN$250 pero lo que se están gastando son más de MXN$ 40 MXN$ 50 en promedio como 43 pero otra vez lo que acaba sucediendo es cómo se están desarrollando las dinámicas ya que le estamos apostando en estas misiones tengo ejemplos muy específicos por ejemplo historias que nos han contado en ciertas zonas del norte de la ciudad incluso de otros municipios, la movilidad que se da de un Umán hacia el norte de la ciudad donde lo que bien viene conduciendo este tipo de dinámicas y a partir de la pareja por ejemplo dejaron circular sexto tipo detrás y esto es muy importante decirlo porque el Va y Ven no es la solución el régimen no es la solución, es el transporte público que finalmente ya tienen su ruta alrededor de periférico no es la solución para este tipo de perspectivas porque si bien ya existe un avance en esos términos lo que estamos viendo en cifras duras en Yucatán tenemos más de 59,500 personas que realicen este tipo de trabajo como mes es decir mujeres que van a trabajar digamos como empleadas domésticas, mozos mucho tiempo de trabajo que se realiza en digamos a partir de estas necesidades de movilidad no cocineras, cocineros, jardineras, jardineros y lo que van a estar experimentan no sólo en este momento que ya lo vimos con nuestros estudios y más futuro van a ser estas dificultades pero el problema también está y en hacer ver el contexto en el cual se van a estar tomando en cuenta estas necesidades porque lo que acaba sucediendo muchas veces es que no tienen los espacios de participación política o de activación para también poner estas agendas en la mesa porque muchas veces están ocupadas están trabajando y entonces necesitamos usar instrumentos como este que también ayude a generar la política pública. |
| ¿Cuáles son las alternativas de atención para este problema, en su consideración? | Es muy importante visibilizar el problema porque tiene que ver con cómo estamos pensando las ciudades pero sobre todo como estamos pensando en las dinámicas sociales dentro de la ciudad y esto no tiene que ver el digamos con otras agencias como pueden ser medio ambiente qué es lo que vemos por ejemplo y por eso es muy importante que acá va al compañero del Observatorio de movilidad sostenible como propuestas ya estamos teniendo este tipo de problemáticas de movilidad que no es sostenible entre esas dinámicas ciertos sectores de la población necesita unidad ya estudios específicos es decir, necesitamos bajarle un nivel al análisis al diseño de política pública para apostar por este tipo de necesidades que ya tenemos datos algo que estamos viendo es que hay 2 grandes problemas uno de ellos tiene que ver evidentemente con los gastos que tienen para esto entonces en otros lugares en otros en otros sitios es muy importante también el tipo de apoyos subsidios o de estrategias y políticas públicas que vamos a estar cobrando dependiendo también que tanto usemos el transporte y la en la ciudad eso es algo que necesitamos y el otro tema por ejemplo pues tiene que ver específicamente con esta visión de tomarles en cuenta incorporarles en los diálogos los trabajadores de la construcción está sucediendo muy similar el tipo de infraestructura que se le está ofreciendo para desplazarse no sin embargo los espacios bajo los cuales también se está tomando en cuenta el diseño de estas visiones no está aportando esta es una posibilidad como problemática que se puede considerar tal vez no es la más evidente es algo que nosotros vivimos científica no y estamos tratando de visibilizar porque tiene que ver con estas visiones a futuro del ordenamiento territorial, de la relación entre quien desde la propiedad está decidiendo cómo se construyen las ciudades y cómo se construyen los futuros y quien en este caso es no es propietario términos estas visiones pues puede aportar el de una manera distinta ala estos cambios. |
| ¿Qué retos y oportunidades observa usted en cuanto a la participación ciudadana para atender problemas de este eje temático? |  |
| Comentarios adicionales o no relacionados con las preguntas guía. |  |

Opiniones

**Participante 3**

Nombre: Arq. Antonio Peniche Gallareta, Colectivo Sinergia, PROFESIONISTAS Y EMPRESARIOS DEL SURESTE EN SINERGIA, A. C.

Cargo o adscripción: Arquitecto, miembro del colectivo Sinergia empresarios y profesionistas en sinergia asociación civil.

|  |  |
| --- | --- |
| PREGUNTAS GUÍA | RESPUESTAS U OPINIONES |
| ¿Cuál considera usted que es el problema más urgente para atender en la materia? | Analizan la problemática de las ciudad, para que la ciudad de Mérida sea sustentable tenemos una serie de problemáticas, primero que incluye no solamente la ciudad de Mérida sino también en la zona norte incluyendo progreso y otras localidades en la costa tenemos que pueden haber problemas sociales, el norte sobre todo está siendo cada día más cara para el yucateco el precio de la vivienda es más caro y sigue subiendo rápidamente, tenemos una grave problema de contaminación ambiental del acuífero se han dado descargas residuales de aguas tratadas directamente al acuífero salinos y eso ocasiona intrusión salina al acuífero dulce, obstrucción de las grietas donde pasa el agua, ocasionando inundaciones en época de lluvias, se eleva el nivel freático y también se agrava la contaminación del acuífero dulce que es lo que está pasando en el manto friático de Mérida, a los resonadores se les pide tener una planta de tratamiento de aguas residuales y se hacen las descargas directo al agua salada entonces hay una interfase entre lo que el agua salada del fondo marino y también el agua dulce pero esas descargas son tan fuertes que elevan el agua dulce porque es la diferencia de densidades y empieza a ser agua salobre y empuja una serie de todo empujes a algo hacia arriba y este y es lo que va causando las infiltración las hay inundaciones ya qué se revierte en el natural del sur hacia el norte de repente es ese hacer algunos años se obligó a los desarrolladores de vivienda a hacer plantas de tratamiento y las autoridades como la Conagua obligan a los desarrolladores a inyectar el agua al manto salino, existe un estudio que se entregó en 1,095 por una compañía en crónica británica biológicas en donde el estudio concluye opinando que no es adecuado el sistema tradicional del drenaje para la ciudad por el tipo de suelo no existe un sitio que no vaya a impactar la descarga por los grandes volúmenes de agua, las autoridades obligan hacerlo que ha causado este problema este en el drenaje pluvial de la ciudad de Mérida que causa contaminación contribuyen también en parte funcionamiento vial y accidentes de tránsito y también crea problemas en el drenaje pluvial de la ciudad de Mérida, vemos problemas de mantenimiento y las aguas se van directamente al acuífero sin ningún tipo de filtro también se van aceites, basura, detergentes, de manera directa el mantenimiento también de las zanjas y los pozos y los defectos de construcción porque hay inundaciones, se acuerdan de lo que pasó el año 2020 verano y el otoño bueno vemos algunas imágenes que ocasionaron esas lluvias y realmente eso fue ocasionado principalmente no sólo este por el exceso lluvias sino también porque el agua no se infiltraba ya que el manto freático subió mucho y en algunos casos llegó prácticamente al nivel que sobre todo del norte de la ciudad esta es una imagen de la el fraccionamiento el club de Golf la Ceiba donde inundó muchísimas partes y vemos también diferentes comisarías que esfuerzos de la autoridad por perforar más por cosas pero sin ningún resultado, también tenemos otro problema que son las islas de calor en contraste a una excesiva pavimentación de la ciudad que eso produce calor, no hay una reforestación apropiada hace una semana se registró una temperatura de 42° en la ciudad de Mérida pero en Valladolid hay más árboles tenía 35° otro problema que tenemos son las banquetas que no son aptas para el peatón, la mayoría de las banquetas no cumple con la norma o están en mal estado no son continuas son interrumpidas por el comercio informal, árboles diferentes situaciones, también tenemos una serie de qué obstáculos en la vialidad hacen muy difícil el transito tanto para el peatón como el tránsito, el tema de transporte, hay poda indiscriminada de árboles por la Comisión Federal de Electricidad que también eso causa problemas y también se queremos reforestar pues tampoco es adecuado el cableado debe ser realmente estudiado. |
| ¿Cuáles son las alternativas de atención para este problema, en su consideración? | Tenemos una serie de propuestas primero clínicas para evitar la contaminación ambiental, se debería utilizar biodigestor o plantas de tratamiento de manera individual apropiadas que no contamine el manto freático y se pueden tratar secundariamente el agua con plantas a través de humedales artificiales, la idea es instalar más eficientes que no contaminen y sí contribuyan a reusar el agua en los sistemas de riego que finalmente se filtren al manto acuífero sin contaminantes como pasa también en el periférico se fijan el impermeabilización de la ciudad pues tenemos que usar más pavimentos permeable en la vía pública, no descargar las aguas tratadas al acuífero salino sino rehusarlas en riego de jardines y usar sistemas de drenaje pluvial ecológico como las celdas de bio retención o jardines de lluvia por ejemplo como se hizo en el periférico finalmente el periférico, el camellón está más bajo nivel y ahí no se inunda precisamente por esa razón hay que reforestar más para la cantidad de lluvia no llegue a la tierra si no sé qué en la Copa de los árboles y se evapore, también que hay que reforestar para que para que de mejor temperatura, utilizar más pavimentos permeables apostar mucho por la fitorremediación a través de las plantas se puede filtrar en agua antes de llegar al acuífero y sea mucho menos contaminantes, las células de retención son áreas más bajas de las áreas jardineadas que el área impermeable en donde aquí se construye una bio celda y la celda ya terminada, reduce una contaminantes, metales pesados, remueve materiales como el amoníaco y el nitrógeno además de producir nitratos que sirven también para fertilización de la tierra y de alimentos, tenemos un problema importante en transporte público no se tiene una visión real del transporte público, debemos de tener una visión metropolitana con un carril para el transporte de pasajeros de la vía del periférico es un inicio pero desgraciadamente lo planearon mezclando el transporte con los vehículos y no es eficiente, una vista actual de la avenida Jacinto Canek y así podría quedar integrando del transporte y entonces hacer un proyecto de densificación y de identificación a través de los troncales de trasporte, un ejemplo también de los cruces peatonales que puede ser por debajo de las autopistas o esto que puede ser un área comercial, la iluminación también es un problema para evitar el tema de los de los cables, también iluminar los cruces peatonales para darle seguridad al peatón y no iluminar el pavimento negro, los vehículos tienen su propia iluminación así también se requiere una sincronización de semáforos porque también eso hace el problema de la de la vialidad. |
| ¿Qué retos y oportunidades observa usted en cuanto a la participación ciudadana para atender problemas de este eje temático? |  |
| Comentarios adicionales o no relacionados con las preguntas guía. |  |

Opiniones

**Participante 4**

Nombre: Eduardo Monsreal Toraya

Cargo o adscripción: Analista del Observatorio de movilidad sostenible en Mérida

|  |  |
| --- | --- |
| PREGUNTAS GUÍA | RESPUESTAS U OPINIONES |
| ¿Cuál considera usted que es el problema más urgente para atender en la materia? | La normativa en materia de movilidad y seguridad vial, esto pues como resultado de la aprobación en ambas cámaras del Senado, tanto el Cámara de Diputados como en la Cámara de Senadores de la ley de movilidad y seguridad vial a nivel general, fue un proceso que se ha llevado ya varios años, actualmente tiene pendiente su aprobación y su publicación en el Diario Oficial de la Federación el cual está previsto más o menos entre mes de mayo y junio. |
| ¿Cuáles son las alternativas de atención para este problema, en su consideración? | Explica la iniciativa primordialmente de carácter ciudadanos el cual fue liderado por la coalición de la comunidad segura del cual pues el uso de tecnología sostenible Mérida fue parte de uno de los tantos colectivos a nivel nacional que pues fueron impulsando esta importante, el objetivo de la ley tiene varios objetivos, la primera de ellas es garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, quien haya tenido la oportunidad de revisar esta ley que se puede revisar en la Gaceta del Senado de la República, aborda diversos rubros tales como la planeación y el diseño urbano abordan lo que es la Federación territorial, salud, seguridad vial, logística, también toca temas de ingeniería de tránsito, educación, inclusión, género, medio ambiente y derechos humanos y pues haciendo una revisión del marco normativo vigente del Estado de Yucatán se identificaron por lo menos unas 9 leyes de carácter estatal que en mayor o menor medida pues requerían modificaciones y adecuaciones esta la ley procura que la seguridad vial este abordado un enfoque de un sistema seguro, busca que la movilidad sea a bordo de una manera preventiva y no reactiva que considere inaceptable las lesiones graves y muertes por siniestros viales, que contemple que las personas cometemos errores y que no las podemos pagar con la vida y consideren pues por lo tanto que nuestro cuerpo tiene tolerancia limitada a los impactos y comprenda que la seguridad vial es un tema de todos, es un tema de corresponsabilidad en el que estén involucrados todos los actores desde el Gobierno, los empresarios hasta pues los ciudadanos y no como hasta el día de hoy vienen trabajando que se le asignan toda la responsabilidad del usuario bueno regresando al tema que haciendo una revisión de ya la versión definitiva de esta Ley General de movilidad y seguridad vial pues identificamos a nivel estatal estas todas estas en primera instancia lo que están lo que tendríamos que pues trabajar es posiblemente en la posibilidad de pues de integrar interés de las leyes existentes tales como la ley de seguridad vial del Estado de Yucatán, la ley de Fomento del uso de la bicicleta y la ley de transporte, integrar estas 3 en una nueva ley estatal de movilidad y seguridad vial, desde nuestro punto de vista consideramos que tienen que ser reemplazadas, en el caso de la ley de seguridad vial del Estado de Yucatán que se publicó en 2020, es un claro ejemplo de una norma prematura cuya iniciativa se presentó se metió al Congreso del Estado en 2019 mientras se llevaban a cabo foros de consultas ciudadanas previos a la reforma del artículo cuarto constitucional mucho antes del inicio del proceso legislativo de esta ley de seguridad vial, se trata de una pobre adaptación de un primeros borradores de esta Ley General carente de toda la información que sistémico de la versión definitiva además de ser escueta que sólo tiene 20 artículos presenta indicaciones genéricas y redundantes principios y jerarquías que discrepan sustancialmente con lo establecido en la Ley General sus principios contravienen significativamente con semejantes errores y omisiones de origen consideramos que lo más sensato sería volver a hacer, desde nuestro punto de vista consideramos que no tiene nada rescatable pues incluso un tema de movilidad está distorsionada ponen a las motocicletas en el tercer orden prioridades lo cual contraviene al dispuesto a la versión definitiva de la Ley General, luego está en casa de la ley de Fomento al uso de la bicicleta que se trata de una norma unos objetivos muy específicos que no se articula con los otros modos desplazamiento y presenta alcances muy limitados al circunscribirse simplemente el desarrollo de políticas públicas de Fomento a la bicicleta este fue un programa que finalmente está la ley del transporte pollo documento principal y reglamento si bien se han sometido a diversas modificaciones a derivadas de coyunturas tales como la regulación de los servicios de transporte de pasajeros mediante plataformas tecnológicas como Uber o Didi, al reconocimiento servicio de taxi porque solo a eso sí ha llegado reconocer el servicio de taxis debidamente regulado este servicio y la incorporación del denominado sistema mundial se trata de una ley que ya tiene varios parches pero que carece de una visión sistémica de la movilidad además de estar desvinculada con la conexión urbana y territorial, está muy enfocada sobre todo al tema de las concesiones lo cual es un tema que también se debe de revisar, entre las leyes en reformar, está la ley de tránsito y vialidad, la ley de asentamientos humanos, la ley de desarrollo inmobiliario también identificamos la ley de vías terrestres, la ley de video vigilancia y la ley de educación de estas sí me gustaría centrarme por ejemplo en el caso de la Ley de Tráfico que vialidad ese es un es otra de esas leyes estatales que se han sometido a múltiples reformas desde su promulgación en 2011 si bien es cierto que se han incorporado y ya varias cosas a favor de lo de la movilidad peatonal es ciclista pasa lo mismo que la ley de tránsito representa ya varios parches que carecen de principios no es una ley que carecen principios y que carece también de su enfoque sistémico de la seguridad vial, sí es una ley mejorada pero que ya requiere que a cambios de carácter estructural, la ley de sentimientos humanos es un caso bastante grave ya que sin exagerar es una de las leyes más obsoletas de nuestra entidad esta fue formulada de 95 con enfoques declaración de los ochentas su única reforma significativa fue la adición de uno o dos par de capítulos en materia de espacio público y residencia urbana con todo y que un año antes se vio promulgado una nueva Ley General de asentamientos humanos, nunca se hizo una reforma, una armonización como tal de esa ley por lo tanto esta ley estatal no hace ni una sola mención a tema de Movilidad Urbana ni mucho menos temas de seguridad vial o sobre todo con este enfoque sistémico por lo que requiere de cambios estructurales planteándose también la posibilidad de crear una nueva ley nada más que no los no planteamos la idea de que se integre a esta ley de movilidad sino que sea una ley de asentamientos, una ley de planeación territorial, en el caso de la ley de desarrollo inmobiliarios pues se requieren cambios en los criterios para el diseño de redes viales tema de ahí hablan de cliclo pistas incluso no cosa que no son términos adecuados que no son términos adecuados, hay que fomentar la conectividad, proximidad y la densidad aquí que tener mucho cuidado porque no estamos hablando de desarrollo de densidad pensando en las contratan pues estamos hablando del desarrollo de 3 cuatro niveles lo cual es una densidad moderada y es una densidad que es permisible para una ciudad intermedia y eso es algo que es necesario si queremos garantizar el acceso a los servicios públicos y una de las cosas que se tienen que trabajar es el tema dela las distancias, de la proximidad y eso no lo podemos hacer únicamente fomentando vivienda unifamiliar deben de replantearse todos los criterios de planeación diseño y evaluación de los nuevos desarrollos dando importancia al análisis macro dejar de conseguir los desarrollos inmobiliarios comúnmente aislados y dándole la considerados como parte de una pieza más del evitar estos desarrollos atomizados que tenemos hoy por hoy, que impiden tener una red vial primaria, impiden contar con redes y en qué gestiones que puedan ser espacios aceptables para la instalación de redes de transporte que hoy por hoy no lo podemos hacer o sea lo más parecido que tenemos este circuito de va y ven que está en periférico pero que como bien señala no está completo porque le hacen falta de inclusión en la infraestructura para darle espacios exclusivos o preferenciales, respecto a la ley de video vigilancia consideramos que se debe de ampliarla la lista de propósitos de curso de la información obtenida en Cámara de inteligencia entre ellos brindan evidencia gráfica para peritaje de siniestros de tránsito, auditorías e inspecciones en seguridad vial y sobre todo para una eventual aplicación de foto multas que en la Ley General de movilidad ya lo reconoce, reconoce la posibilidad de imprimir foto multas, resulta pertinente que todas las obras carreteras sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios de jerarquía en movilidad y los criterios establecidos en esta nueva ley, y por ultimo tenemos las normas a crear, ya sea en un código estatal de acuerdo a la jurisdicción, se debe fomentar la corresponsabilidad. |
| ¿Qué retos y oportunidades observa usted en cuanto a la participación ciudadana para atender problemas de este eje temático? |  |
| Comentarios adicionales o no relacionados con las preguntas guía. |  |

Opiniones

**Participante 5**

Nombre: Arqto. Addy Esperanza Guzmán García, Representante del Colegio de Especialistas en Diseño Urbano

Cargo o adscripción: Arquitecto, representa al Colegio de especialistas de diseño urbano en calidad de socia para el colegio en representación.

|  |  |
| --- | --- |
| PREGUNTAS GUÍA | RESPUESTAS U OPINIONES |
| ¿Cuál considera usted que es el problema más urgente para atender en la materia? | Para llegar al objetivo de una sostenibilidad para lograr el desarrollo, tenemos dos escenarios, el actual la ciudad que ya está construida y el futuro la que queremos, el primer escenario corresponde al asentamiento actual en el estado que presenta diferentes etapas de crecimientos y capacidades en los servicios de infraestructura, en donde dos de los problemas que originan ese déficit en los servicios son, la antigüedad y las ampliaciones, así como la permisividad negativa en los cambios de los usos del suelo y en las densidades de ocupación que aumentan una demanda no prevista, un tercer problema en nuestro estado son los asentamientos irregulares que para vivir no para evitar requieren de infraestructura de la cual se cuelgan los demandantes, el segundo escenario tiene que ver con el crecimiento expansivo sin planeación, que obedece más a intereses económicos y de crecimientos que al tema de sostenibilidad para lograr el desarrollo en los asentamientos humanos, no es posible que se promuevan comercialmente y luego se autoricen islas, cotos, cerradas, privadas, o como quieran llamarles, con todas las soluciones en cuanto a infraestructuras, servicios, calidades y amenidades que puedan afectar a las áreas urbanas habitables, colindantes o cercanas, no estoy en contra de las inversiones que generen trabajo ingreso recursos e impuestos para nada. |
| ¿Cuáles son las alternativas de atención para este problema, en su consideración? | Si se habla de sostenibilidad empecemos por contar un buen eficiente consensuado y fortalecido programa urbano en los niveles que corresponda estatal, municipal, de zona conurbada, de centros de población o parcial según el caso que sean verdaderos instrumentos de ordenamiento de los asentamientos humanos estableciendo claramente las reglas del juego para todos autoridades, empresarios y ciudadanos si se habla de gobernanza y de participación ciudadana que los organismos auxiliares contemplados en la ley de Asentimientos humanos del Estado de Yucatán los llamados consejos consultivos estén integrados con profesionales reconocidos en la materia y con los ciudadanos que pudieran sentirse afectados por algún proyecto público o privado con el fin de encontrar una solución consensuada, algo que es muy obvio es que el programa municipal urbano de Mérida del 06/04/2017 según la ley de planeación del Estado de Yucatán no está vigente, además de que de acuerdo la ley de sentamiento humanos del Estado de Yucatán con la última reforma del 22/12/2017 es un hibrido ya que ni es municipal ni de centro de población así que la actual administración a pesar de que es la misma que en el periodo anterior inmediato después de 7 meses y 18 días carecen de un instrumento confiable, seguro, legal de ordenamiento urbano por lo que todo queda a capricho y con la nula participación de un organismo auxiliar y del Cabildo en su comisión de desarrollo urbano por esa tardanza un documento confiable se puede suponer cómo se ha sostenido con argumentos que el programa urbano del 2017 utilizado y aplicado por el Ayuntamiento de Mérida no era correcto en este escenario el ciudadano los profesionales en temas urbanos y las inversiones privadas de personas físicas o Morales así como las públicas se enfrentan en discusiones inútiles, sin sentido poniendo en riesgo el desarrollo al fomentar el crecimiento, ante esta realidad y tomando en serio esta política de Gobierno abierto y concretamente en el tema de ciudades y comunidades sostenibles tendientes a mejorar las condiciones de miles de los yucatecos empecemos todos Gobierno y ciudadanía a respetar el marco jurídico vigente en el estado de Yucatán a provocar que la consulta ciudadana sea real y si bien las modas o tendencias puede ser motivadoras deseables comercialmente atractivas no nos engañemos, ni engañemos con soluciones que sólo temporalmente podrán ser buenas pero la larga será un problema  En los medios impresos de la localidad y algunos nacionales es un escándalo el constante tráfico de tierras ejidales el tema de los lotes de inversión, las licencias de uso del suelo y densidades contrarias a las establecidas por norma o por usos y costumbres en determinadas áreas es el momento de enfrentar el problema y proponer solución antes de que nuestra ciudad se convierta en algo ingobernable e inhabitable. |
| ¿Qué retos y oportunidades observa usted en cuanto a la participación ciudadana para atender problemas de este eje temático? |  |
| Comentarios adicionales o no relacionados con las preguntas guía. |  |

Opiniones

**Participante 6**

Nombre: Biol. Mario T. Escalante Rodríguez, Consultoría en impacto ambiental, protección civil, sistemas de gestión, Asociado del Colegio de Especialistas de Diseño Urbano del Estado de Yucatán.

Cargo o adscripción: Biólogo de profesión, consultoría en impacto y riesgo ambiental, Protección Civil, sistemas de gestión ISO 9000-14000 visibilidad al trabajo y docente a nivel universitario y asociado del colegio de especialistas del diseño urbano del estado de Yucatán.

|  |  |
| --- | --- |
| PREGUNTAS GUÍA | RESPUESTAS U OPINIONES |
| ¿Cuál considera usted que es el problema más urgente para atender en la materia? | Se refiere a el hoyo del tema que es ciudades y comunidades sostenibles donde dice que se crea para contribuir a la protección, conservación, restauración y manejo sostenible de los recursos naturales así como incrementar la calidad ambiental a través de la implementación de políticas públicas de desarrollo y aprovechamiento sostenible a fin de garantizar a los yucatecos un ambiente sano siendo un referente en la armonización del desarrollo económico, social, cultural y el equilibrio ecológico del Estado en la calidad de vida de la población y del manejo sostenible de los recursos naturales, viviendo con total igualdad, dignidad y en armonía con la naturaleza y el medio ambiente, por eso habla sobre la problemática la planeación y sostenibilidad, parte del origen de muchas de las problemáticas que se han mencionado, radica en que las ciudades en su origen no tienen una planeación adecuada eso redunda que son ineficaces e ineficaz en la manera en la que esta se está llevando a cabo, ejemplos, el tráfico, atascamientos, accidentes en el periférico por vialidades mal diseñadas o problemas de tráfico por las ciclovías otra de estas cuestiones que se supone en el programa estatal de desarrollo se contempla sea línea o sea a pega a los 17 objetivos del desarrollo sostenible de esos no le atinamos a ni uno al menos en el área de ciudades sostenibilidad para erradicarla la pobreza todos debemos más que los recursos suficientes ya sea por el producto de nuestro trabajo por el emprendimiento lícito a diferentes niveles por la adecuada planeación de los medios de producción agrícola que sea libre de pesticidas y más de productos y con medidas biológicas estas obras favorecerían 500 comercialización contribuyendo al a su vez al combate del hambre la industria seamos claros no es sostenible ni sustentable su esencia es extracción y/o transformación de recursos naturales y algunos subproductos estos se transforman en satisfactores humanos transformándole bienes, productos o servicios que adicionalmente una vez utilizados se convierten en desechos que dependiendo del material inicial y del proceso involucrado vamos a tener contaminantes de diferentes niveles desde el polvo de piedra hasta residuos altamente peligrosos que requieren confinamiento. |
| ¿Cuáles son las alternativas de atención para este problema, en su consideración? | En este sentido se debe de considerar que los procesos de la industria tiendan a ser ambientalmente amigables, siempre y cuando estos procesos se han controlado rigurosamente o solamente serán propaganda para apantallar, en las ciudades sin importar su tamaño requieren recursos para su mantenimiento, su crecimiento y su construcción, requieren de transporte, de satisfactores de diversas necesidades que se concentran en un solo lugar, la vivienda un conjunto de viviendas me va a formar un barrio, una colonia varias colonias me forman una comunidad y esas comunidades me van a dar un poblado mayor población mayor es el tamaño del poblado y así podemos seguir creciendo estos poblados a llegar a la ciudad del tamaño que ustedes quieran qué es lo que tenemos nosotros como problemática que de las 7 políticas públicas que tenemos en el Plan Estatal de desarrollo todas estas y si nos ponemos a revisar para empezar la ley de asentamientos humanos del Estado de Yucatán desde el artículo 5 no cumplimos con él en el en el apartado 2 promover ante el Congreso del Estado la Fundación y extinción de centros de población, lotes de inversión les suena ninguno de estos ha pasado por el Congreso y por lo tanto son ilegales, un nuevo centro de población debe ser justificado y a su vez proveído de servicio por parte del Gobierno la deficiencia y la planeación estatal y municipal de las ciudades concentran la mayoría de la población del Estado en una sola ciudad, Mérida, impida el crecimiento de las otras ciudades económica social, ambiental de infraestructura y el servicio permite el desarrollo de asentamientos irregulares y además despierta suspicacia y percepciones de corrupción de funcionarios, no se conoce ninguna convocatoria en el en el sentido de convenir con el sector social y privado para realizar acciones de inversión concretadas en el desarrollo urbano la participación o en la construcción de reservas territoriales si al contrario se están se están requiriendo esas reservas para expandir en el caso de Mérida la ciudad, esto trae como consecuencia incremento en la extracción de agua incremento, en la contaminación de la misma y como no se trata se va a contaminar al manto freático, son atribuciones y obligaciones de los ayuntamientos en su división territorial artículo 6 elaborar, aprobar, ejecutar, controlar, modificar y evaluar los programas de desarrollo urbano de su competencia y vigilar su cumplimiento son contados con los dedos de una mano cuando muchos 2 municipios de 106 que tiene desarrollo urbano y eso si no están atrasados ahí en municipios que tienen un PDU es de hace 10 años sin las que más regular, controlar y vigilar las reservas usos y destinos de las áreas y predios en el centro provincial no hay pdu no hay como controlar ni de manera legal ese crecimiento llega una empresa y me dice voy a instalar aquí ya me instalé si es adecuado o no adecuado y el municipio quiere protestar no tiene una base de tenemos el desarrollo equilibrado de comunidades tenemos todos y cada uno de los apartados de las actividades que debe desarrollarse con el programa de desarrollo urbano de los municipios y el programa estatal de desarrollo urbano no se aplica esto contribuye a la a continuación y no cumplimos con los 7 objetivos trazados, si no se controlan el agua limpia no hay acción por el clima, la reforestación es indispensable para captar agua no para que estas se evaporen los arboles es lo que sirven para que recarguemos para que el agua dulce empuje el agua salada hacia el mar porque el flujo del agua es hacia el norte, necesitamos que la planeación de merecimiento de las ciudades, no de Mérida en las vialidades y los habitacionales sólo se conseguirán trastornos del tránsito si no se hace de vehículos exponiendo al usuario o cualquier medio de transporte es de pie hasta, estos son riesgos innecesarios predisponen al municipio porque legalmente, que proponemos quién las instancias del Gobierno realmente desempeñan su labor de planear, crear, promover, mejorar las unas unos institutos de planeación primero en el ámbito municipal que es la célula básica administrativa en la administración con integrantes tanto de la administración de la sociedad y los colegios de profesionales quiero ver de recursos suficientes a los municipios para elaborar su planeación primero en la territorial porque es el terreno donde se va a hacer el crecimiento de las ciudades de la industria del comercio de las vialidades de los servicios y de 20 considerar la gestión del riesgo ante desastres en la planeación territorial y urbano, los organismos de planeación municipal deberán de contar con el personal adecuado para la operación de su planeación urbana y territorial y que le den seguimiento, establecer que limiten las actividades mientras la planeación no se establezca de manera oficial y estás y hasta que se encuentra actualizada no hay algo chueco ahí, penalizar a los alcaldes y al gobernador por la eficiencia y eficacia eficiencia que se hacen en el trabajo con los recursos existentes y eficacia que se consiga terminar el trabajo que penalice si no se hacen los procesos de planeación y su seguimiento. |
| ¿Qué retos y oportunidades observa usted en cuanto a la participación ciudadana para atender problemas de este eje temático? |  |
| Comentarios adicionales o no relacionados con las preguntas guía. |  |

Opiniones

**Participante 7**

Nombre: Edgardo Iván González Herrera

Cargo o adscripción: representante de la red ciudadana por la sostenibilidad en Yucatán, el Consejo ciudadano por la vida de Yucatán.

|  |  |
| --- | --- |
| PREGUNTAS GUÍA | RESPUESTAS U OPINIONES |
| ¿Cuál considera usted que es el problema más urgente para atender en la materia? | Propone un tema y da voz a algunas familias que viven en el interior del Estado, una de las problemáticas que actualmente es el acceso al agua, internacionalmente establecen de que ha cada persona, cada habitante se le debe proveer 100 L de agua al día 100 L de agua al día y pues sabemos que ésta no se otorga a los habitantes, esas comisarías que pues no se les provee esa cantidad, se les provee muchísimo menos y cuando no tiene cuando la bomba deja de funcionar o la mandan a reparar, se pueden tardar semanas inclusive se puede tardar hasta meses sin que se les solucione este problema y se quedan sin agua clorada y obviamente por el mal camino desde luego de los el mal camino, el muy difícil acceso de las comisarías del Cono Sur del Estado de Yucatán, comprendimos de que hay un evidente problema de acceso al agua potable. |
| ¿Cuáles son las alternativas de atención para este problema, en su consideración? |  |
| ¿Qué retos y oportunidades observa usted en cuanto a la participación ciudadana para atender problemas de este eje temático? |  |
| Comentarios adicionales o no relacionados con las preguntas guía. |  |

Opiniones

**Participante 8**

Nombre: Cecilia Navarro Solano

Cargo o adscripción: Representante del colectivo no al estadio en sodzil norte

|  |  |
| --- | --- |
| PREGUNTAS GUÍA | RESPUESTAS U OPINIONES |
| ¿Cuál considera usted que es el problema más urgente para atender en la materia? | El tema de la voz de los ciudadanos en la gestión urbana sostenible y nos vamos a referir al caso de del estadio sostenible de Yucatán, la problemática se está definiendo como la omisión de las autoridades respecto del derecho de los habitantes de una ciudad y particularmente de la comunidad inmediata a ser informados y consultados sobre la construcción de megaproyectos que de manera evidente impactan la sostenibilidad de su entorno, en las últimas décadas la ciudad de Mérida ha sufrido grandes transformaciones urbanas como crecimiento, el desarrollo inmobiliario y un importante desarrollo de la inversión privada se ha privilegiado una gestión urbana de tipo Mercantil regida por los intereses del mercado y se ha desestimado la participación ciudadana en el diseño urbano los grupos de inversionistas en conjunto con el estado adquiere la capacidad de transformar el espacio urbano se modifica el régimen de propiedad del suelo urbano de tipo habitacional a comercial sin que los ciudadanos seamos escuchados sobre él efecto que esto tiene, en el caso específico del Estado sostenible de Yucatán y me voy a referir que a los antecedentes el 13/02/2021 un particular promueve ante la Secretaría de Desarrollo Sustentable tienen la autorización de factibilidad urbana ambiental del proyecto del estadio multipropósito y de usos mixtos a ubicación del predio que antes ocupaba una Escuela Normal Cabe señalar y aquí es donde nos empieza a llamar la atención que para esa fecha febrero del 2021 el predio el particular y sobre cual el particular promueve esta autorización era un predio público estaba todavía determinado como un bien público nos preguntamos cómo un particular puede gestionar ante la Secretaría de desarrollo sustentable esta autorización en junio del 2021 ya la empresa estadio sostenible de Yucatán que asumimos que es la misma que en febrero tramitó la autorización de factibilidad urbana y obtiene el estudio de impacto como una condición organización de la construcción que solicita la dirección de desarrollo urbano del municipio, el 31 de agosto la tarea de Administración y Finanzas y clara de su incorporado en el inmueble que ocupaba la normal y señala por no ser útil para la prestación de un servicio público nos encanta no motiva dicha declaración es decir no da ningún argumento considera que dejó de ser útil para la prestación de un servicio público y coincidentemente en esa misma fecha pues ya nuestras autoridades el Ejecutivo estatal dañado de los inversionistas presentan a los medios de comunicación a nivel nacional y proyecto del Estado sostenible de Yucatán, no hubo previamente a estos anuncios, ninguna consulta ciudadana, ni previa a la desincorporación y tampoco de manera posterior, las acciones de la autoridad impiden la discusión social de la sostenibilidad de los megaproyectos y consideramos que las autoridades no están facilitando la socialización de estos temas y están dejándonos sin voz a los ciudadanos básicamente por cuatro factores y aquí me voy a permitir entrar a ejemplos muy concretos de este proyecto del Estado sostenible primero la simulación de consultas y pongo entre comillas 2 consultas porque no hubo habitaciones abiertas a los vecinos que permitieran tocar el tema de que nos parecía en este proyecto, se hicieron algunas reuniones dirigidas grupos afines al partido en el poder, a la presidencia o al Gobierno del Estado y si hicieron ahí estas reuniones 2 o 3 reuniones sin hacer una invitación a abierta a todos los vecinos y en general en esas reuniones se ofreció información incompleta y sesgada, se habló de la supuesta sostenibilidad del proyecto por parte de los empresarios queriendo hacer ver que el hecho de que se fuera a poner celdas solares o que se pretendiera hacer uso de las aguas pluviales le daban el carácter de sostenible al proyecto y no hubo voces que nos hablarán de los impactos negativos sociales ya hablaba la arquitecta Addy de los 3 esferas en las que se tiene que hablar de la sostenibilidad tanto en la social, económica como el ambiental y entonces no se hablaba de los impactos negativos sociales como la identificación, no se habló de los impactos negativos económicos, como la falta de opciones de desarrollo económico para toda la población y no solamente para los inversionistas y por supuesto no se habló de los impactos negativos ambientales, no solamente de los supuestos impactos positivos consideramos también una falta de transparencia ya que cuando el colectivo que formamos igual está bien si solicitaba información a las autoridades se nos informaba que no había adquisiciones, ni proceso por parte de la los empresarios, sin embargo tuvimos finalmente acceso a través de la como el de transparencia a estas autorizaciones que señalaba en los antecedentes, como colectivos varios intentos de acercamiento con la con las autoridades hicimos convocatoria tanto a diputados locales autoridades estatales visita les ha reuniones de vecinos a las cuales no pudieron más que diputados de la oposición, hicimos consultas directamente muy puntuales al Poder Ejecutivo estatal y tampoco recibimos respuesta cuando pudiendo reunirnos con los secretarios de obra pública, todos nos respondían que no tenían ninguna información porque no había trámite de permisos, ni ningún proyecto concreto está para este proyecto entonces pareciera que antes arde que se hundió de manera ordenada irrespetuosa las autoridades pues no había una intención de atender ni a los ciudadanos entonces consideramos que el proceso de urbanización desincorpora el del suelo al valor social y justifica el despojo bajo el discurso de la no utilidad pública estas desincorporaciones serán sometidos a procesos privatizadores en esta forma de hacer ciudad excluye a los ciudadanos y como ven procesos de segregación están surgiendo otros enfoques que reclaman una gestión urbana participativa los ciudadanos estamos pidiendo considerar nuestras demandas nuestros intereses y deseos así como solicitar que los resultados les proporciona el realmente. |
| ¿Cuáles son las alternativas de atención para este problema, en su consideración? | Nuestra propuesta es en el colectivo no al estadio de Sodzil Norte es que ante el anuncio de la supuesta construcción bienestar en la zona estamos realizando exista una contrapropuesta para la construcción de un centro comunitario que pueda ser utilizado en beneficio de la comunidad existen ya una inversión importante inmobiliaria de inmobiliarias de las aulas de los salones que ocupaban la Escuela Normal y creemos que todo esta riqueza tanto de árboles y visitación y de infraestructura debe ser aprovechada para beneficio de toda la población, se propone entonces también que la gestión urbana tenga un enfoque participativo para lograr una buena aportación de ideas y conceptos por parte de los ciudadanos para así consolidar un colectivo ciudadano en la construcción desarrollo y transformación de la ciudad que se abran espacios para una gestión urbana más, se pretende que la gestión urbana no sólo beneficia a sectores privados sino que proporciona el bienestar a los ciudadanos eso es lo que hoy por parte del colectivo no al estar en social norte estamos exponiendo. |
| ¿Qué retos y oportunidades observa usted en cuanto a la participación ciudadana para atender problemas de este eje temático? | Una solución, cómo podríamos nosotros presentar una propuesta que tenga un enfoque sustentable y es a través de la aplicación de algunas bueno específicamente de una eco tecnología que es un sistema de captación de agua de lluvia pues cuáles son las ventajas de este, captar agua de lluvia de que pues obviamente no dependen de que si la bomba funciona, no dependen de que si la presión es alta porque a las personas que viven en las primeras calles dónde está la bomba son las primeras personas a las que le llega el agua pero las personas que viven todavía más lejos de donde está la bomba no les llega nada de agua y tienen que ver la manera de cómo acarrear el agua que les pueda servir y es un derecho básico si no tienen agua pues no van a poder bañarse, no van a poder lavar los trastes, no van a poder cocinar, no van a poder hacer algo básico, ahora como política pública en implementar no el fomentar de esta tecnología para que pueda que poder ser replicar o pueda utilizarse pueda que manejarse como un rango de política pública así como se hace en otros Estados del país como es el caso de la Ciudad de México tienen un problema un gran problema de agua y pues igual no se han puesto a pensar cuáles pueden ser estas soluciones y pues han puesto a instalar captadores de agua de lluvia en algunas en localidades, en algunas en alcaldías de la Ciudad de México y ha sido un programa bastante exitoso no ya existen reglas de operación y se ha apoyado muchísimas familias obviamente esto de captar agua de lluvia en el estado de Yucatán es algo relativamente nuevo, falta muchísimo por trabajar sobre todo el tema del agua por las organizaciones como es en el caso de la Conagua o el Gobierno del Estado o la JAPAY falta muchísimo por trabajar de manera coordinada y bueno aprovechando de que el Estado de Yucatán pues es uno de los Estados donde más llueve, es uno de los Estados donde se demuestra más de 1000 mm precipitación pluvial al año y pues esto nos coloca como uno de los Estados un estado potencial para poder aprovechar este recurso y que es un recurso pues con un enfoque sostenible porque aquí las familias pueden tener un buen tener agua en todo el año y obviamente no dependen de la de la red pública, creo que pues no podemos hablar desarrollo si no se provee algo tan básico como es el agua, el agua a las a las familias. |
| Comentarios adicionales o no relacionados con las preguntas guía. |  |

Opiniones

**Participante 9**

Nombre: René Alberto Flores Ayora

Cargo o adscripción: Ingeniero de Transito, Auditor en Seguridad Vial y Coordinador de Seguridad Vial de la Policía de Mérida

|  |  |
| --- | --- |
| PREGUNTAS GUÍA | RESPUESTAS U OPINIONES |
| ¿Cuál considera usted que es el problema más urgente para atender en la materia? | Recordar los objetivos de desarrollo sustentable, se enfoca en la meta 11.2 que dice que de aquí al 2030 proporcionará acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial en particular mediante la ampliación del transporte público prestando atención especial a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad mujeres, niños, las personas con discapacidad y las personas de edad desde este punto de vista el sistema de transporte público en Yucatán el 95% es del sistema radial únicamente hay 2 o 3 sistemas que son circulares cómo está el metropolitano, el circuito metropolitano, circuito colonias y últimamente el Va y Ven está en el periférico de Mérida falta mucho por hacer en el sistema de transporte público hay que realizar ese sistema radial que todavía está en esta ciudad del sistema radial que es el centro al barrio y del barrio al centro entonces es importante tener un buen sistema de transporte público porque es la columna vertebral de una ciudad. |
| ¿Cuáles son las alternativas de atención para este problema, en su consideración? | El ODS 3 que es salud y bienestar está ligado con el ODS 1, ciudades y comunidades sostenibles el objetivo de desarrollo 3 que es salud y bienestar ayuda a la meta 3.6 en donde dice que hay reducción de los siniestros de tránsito, cada año en el mundo mueren 1,350,000 personas, Yucatán no está exento de eso hoy día en Yucatán llevamos 60 personas que han fallecido a consecuencia de los siniestros de tránsito que son prevenibles, son evitables y que tiene una causa del año 2010 alto 2019 casi 10 años han muerto y nuestro estado de Yucatán 2,913 personas creo que aquí en este foro alguna persona a un conocido a algún familiar ha tenido un siniestro de tránsito o vecino, conocido o un amigo entonces eso quiere decir que cada 1.2 días muere una persona a consecuencia de los siniestros de tránsito en Yucatán, como comento Eduardo, el Observatorio que ya se aprobó la Ley General de seguridad vial y lo más importante es la aplicación de la visión cero en donde dice que ni una muerte, ni lesiones graves por los siniestros de transito es aceptable en las calles, avenidas y carreteras aquí la responsabilidad debe ser compartida con Gobierno del Estado, Gobierno Municipal, los productores, los usuarios de la vía pública y en fin esos que tengan la responsabilidad y del uso de las vialidades de Yucatán es decir este es vicio es de aplicación de la visión cero es un programa sistémico también se necesita un Observatorio estatal de lesiones ya que lo que se mide se puede mejorar muchas veces en los informes de Gobierno del Estado no aparecen las muertes por siniestros de tránsito y este es un rubro muy importante que deben estar y debe ser conocido por todos, hoy martes 03/05/2022 se tienen 62 personas que han fallecido por los siniestros de tránsito en donde son 39 motociclistas, 9 peatones, 4 ciclistas, 4 choferes y 5 acompañantes hay que recordar que el periférico de Mérida es la tercera vía más peligrosa en México y la primera en nuestro estado de Yucatán con entre 25 y 35 personas que mueren anualmente en las periférico de Mérida y sin importar su mala acciones de seguridad vial tenemos que reducir la velocidad porque es la clave del éxito o sea no se está inventando, se ha comprobado científicamente que bajando la velocidad se reducen drásticamente las muertes por siniestros de tránsito y la participación ciudadana juega un papel muy importante ya que la seguridad vial debe ser una prioridad de Estado, hoy también se lanzó el aeropuerto de Mérida se lanzó el programa de formación sobre conducción y soledad es un programa que está de la mano con el aeropuerto de Mérida con azul está con CIF al Mérida está con unitario es de las Naciones Unidas es un Centro de Investigación y de entrenamiento en donde se lanzó aquí en Mérida iba a ser lanzado a nivel Latinoamérica sobre la problemática de la conducción en conducir en un bajo los influjos el alcohol este programa ese va a dar entrenamiento a las personas de la Fiscalía de la Fiscalía del Estado a SSP a la Policía Municipal y a diferentes organismos que quieran participar este entrenamiento va a replicar a cada uno que lo requiera a una escuela, un organismo, a la Academia también que va a ser importante para batir las muertes por siniestros de tránsito entonces todos debemos ver a los siniestros como prevenibles, evitables y que tienen una causa, hay que cambiar la manera de decir accidentes por accidentes son algo fortuito algo al azar no está bajo nuestro control y llamarle mejor siniestros viales pues son prevenible, evitables y que tienen una causa. |
| ¿Qué retos y oportunidades observa usted en cuanto a la participación ciudadana para atender problemas de este eje temático? |  |
| Comentarios adicionales o no relacionados con las preguntas guía. |  |

Adicionales

Anotaciones, comentarios u observaciones adicionales por parte de la moderación:

Persona que llena el formato:

Hora de conclusión de la mesa