

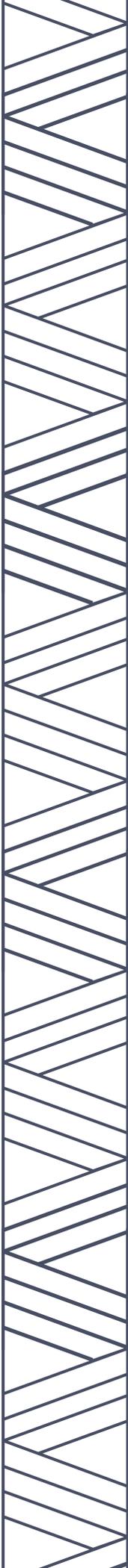
**DIAGNÓSTICO COLABORATIVO  
DE MOVILIDAD URBANA  
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

BORRADOR



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD



BORRADOR

### **SIA- consultoría para el desarrollo**

Somos una consultoría especializada en proyectos de Desarrollo. Nuestro equipo usan su amplia experiencia práctica combinada con metodologías vanguardistas fundamentadas en teorías de Desarrollo, siempre con el objetivo de mejorar el bienestar sostenible de las comunidades.

CONTENIDO

BORRADOR



**CAPÍTULO I** **8**

**INTRODUCCIÓN**

**CAPÍTULO II** **11**

**RESUMEN EJECUTIVO DE LA ESTRATEGIA COLABORATIVA PARA EL PIM 2020- 2024**

Incluye el marco referencial, metodológico y principales resultados.

**CAPÍTULO III** **17**

**INSUMOS GENERADOS EN LA ESTRATEGIA COLABORATIVA**

Describe los insumos más relevantes del diagnóstico colaborativo, que incluye la visión de la movilidad a 10 años.

**CAPÍTULO IV** **32**

**HALLAZGOS RELEVANTES DE LAS ENCUESTAS DE PARED Y LAS ENCUESTAS DIGITALES MASIVAS**

Resume los hallazgos generales de los espacios de participación para las personas ciudadanas no especialistas en movilidad.



**CAPÍTULO V** **42**

**RETOS DE LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Presenta diez fichas técnicas, una por cada reto identificado, en las que se profundiza en el conocimiento coproducido durante el proceso.

**CAPÍTULO VI** **106**

**MACRO INDICADORES**

Enlista los macro indicadores identificados como propuestas para medir el cambio hacia la visión de la movilidad de la Ciudad de México.

**CONCLUSIONES** **108**

**BIBLIOGRAFÍA** **111**

## LISTA DE TABLAS

|  |       |
|--|-------|
| <b>FIGURA 1.</b> Espacios de participación, equipo SEMOVI y SIA.   | 10    |
| <b>FIGURA 2.</b> Escalera de participación (Arnstein, 1969).   | 15    |
| <b>FIGURA 3.</b> Proceso de la Estrategia Colaborativa para el PIM 2020- 2024.                             | 15    |
| <b>FIGURA 4.</b> Total de participantes de la Estrategia Colaborativa segregada por género.                | 16    |
| <b>FIGURA 5.</b> Grupo Focal con personas especialistas en movilidad.                                      | 19    |
| <b>FIGURA 6.</b> Espacios de participación.  | 20    |
| <b>FIGURA 7.</b> Estrategias base para el PIM 2020- 2024.  | 24    |
| <b>FIGURA 8.</b> Sesiones colaborativas con el equipo SEMOVI.  | 25    |
| <b>FIGURA 9.</b> Matriz de retos y estrategias base para el PIM 2020- 2024.                                | 26-31 |
| <b>FIGURA 10.</b> Encuestas de pared.  | 33    |
| <b>FIGURA 11.</b> Participantes de encuestas de pared y digital segregada por género.                      | 34    |
| <b>FIGURA 12.</b> Encuesta digital en Plaza Pública.   | 36    |
| <b>FIGURA 13.</b> Preferencia de modo de transporte ideal segregado por género.                            | 36    |
| <b>FIGURA 14.</b> Triadas sobre temática central de las historias recopiladas en la encuesta digital.      | 37    |
| <b>FIGURA 15.</b> Percepción de responsabilidad en cuanto a los retos de movilidad en la Ciudad de México. | 39    |
| <b>FIGURA 16.</b> ¿Qué mejoraría tu movilidad? segregada por género  | 40    |
| <b>FIGURA 17.</b> Lista de retos de movilidad.   | 43    |
| <b>FIGURA 18.</b> Proceso de evolución de estrategias para el PIM 2020- 2024.                              | 44    |
| <b>FIGURA 19.</b> Espacios de participación.   | 55    |
| <b>FIGURA 20.</b> Foro Multiactor II.  | 107   |
| <b>FIGURA 21.</b> Lista de Macroindicadores.   | 107   |
| <b>FIGURA 22.</b> Espacios de participación.   | 109   |
| <b>FIGURA 23.</b> Foro Multiactor II.  | 110   |

Las fotografías fueron tomadas por Azul Carazo, equipo SIA y equipo SEMOVI.

## LISTA DE ACRÓNIMOS

|                |   |
|----------------|---|
| <b>CETRAM</b>  | Centro de Transferencia Modal   |
| <b>ADIP</b>    | Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México  |
| <b>C5</b>      | Centro de Atención a Emergencias y Protección Ciudadana de la Ciudad de México                          |
| <b>CCV</b>     | Ciudadanos con Visión   |
| <b>CDMX</b>    | Ciudad de México  |
| <b>DIF</b>     | El Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia   |
| <b>REPUVE</b>  | Registro Público Vehicular  |
| <b>EDOMEX</b>  | Estado de México  |
| <b>ERUM</b>    | Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México |
| <b>FARO</b>    | Fábricas de Artes y Oficios de la Ciudad de México  |
| <b>GEI</b>     | Gases de Efecto Invernadero   |
| <b>GPS</b>     | Sistema de Posicionamiento Global (por sus siglas en inglés)  |
| <b>INEA</b>    | Instituto Nacional para la Educación de los Adultos   |
| <b>MI</b>      | Mi Integrada  |
| <b>ORT</b>     | Órgano Regulador del Transporte de la Ciudad de México  |
| <b>PEM</b>     | Plan Estratégico de Movilidad   |
| <b>PILARES</b> | Puntos de Innovación, Libertad, Arte, Educación y Saberes   |
| <b>PIM</b>     | Programa Integral de Movilidad  |
| <b>RTP</b>     | Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México   |
| <b>SECTEI</b>  | Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México                        |
| <b>SEDUVI</b>  | Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México                                       |
| <b>SEMOVI</b>  | Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México  |
| <b>SIBISO</b>  | Secretaría de Inclusión y Bienestar Social  |
| <b>SiTIS</b>   | Sistemas de Transporte Individual Sustentable   |
| <b>SS</b>      | Secretaría de Salud de la Ciudad de México  |
| <b>SSC</b>     | Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México  |
| <b>STE</b>     | Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México   |
| <b>UNOPS</b>   | Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (por sus siglas en inglés)                       |

# CAPÍTULO I

## INTRODUCCIÓN

BORRADOR



*“ Me imagino la ciudad funcionando como un ecosistema natural en buena salud.”*  
- Persona ciudadana de la Ciudad de México

El Gobierno de la Ciudad de México reconoce la movilidad como un derecho fundamental de las personas que les permite acceder a las oportunidades de empleo, bienestar y recreación que ofrece la Capital. Desafortunadamente en los últimos años, la movilidad en la Ciudad de México se caracterizó por la fragmentación, la ineficiencia y la profundización de las inequidades geográficas y sociales. Los altos costos económicos, sociales y medioambientales derivados de un sistema ineficaz e insuficiente resultan en una menor calidad de vida para la población.

En particular, los crecientes tiempos de traslado y el alto porcentaje de ingresos destinados al transporte implican un alto costo de oportunidad para las y los habitantes, situación que se ve agravada por el abandono de la infraestructura y la insuficiencia de los servicios de transporte público y no motorizado, especialmente en las periferias de la Ciudad. La situación muestra una desconexión entre la planeación y ejecución de políticas públicas y las necesidades y aspiraciones de las y los ciudadanos en materia de movilidad.

Por esta razón, el Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2018- 2024, establece como uno de sus ejes principales el proveer más y mejor movilidad, con la meta de que ésta sea segura, limpia y que disminuya tiempos de traslado. El Programa Integral de Movilidad (PIM 2020- 2024) es el instrumento clave para el cumplimiento de dicho objetivo y su elaboración está mandado por la Ley de Movilidad.

Específicamente, la Secretaría de Movilidad implementó el Plan Estratégico de Movilidad (PEM) 2019 como antecedente al PIM, el cual, establece como visión colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a aumentar la accesibilidad, disminuir tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas. Para enfrentar los problemas derivados de la fragmentación, ineficiencia e inequidades del actual sistema de movilidad de la Ciudad de México, el PEM se basa en la redistribución de tres componentes estructurales de la movilidad urbana: Redistribución de los modos, del espacio vial y de los recursos.

A fin de integrar una visión multisectorial, se diseñó y facilitó una estrategia colaborativa para la actualización del Programa Integral de Movilidad. Este documento sintetiza el conocimiento generado a lo largo de cada uno de los espacios participativos que conformaron la estrategia. El contenido se organiza de la siguiente forma:



- **Capítulo I:** introducción
- **Capítulo II:** resumen de la Estrategia Colaborativa para el PIM 2020- 2024, que incluye el marco referencial, metodológico y principales resultados.
- **Capítulo II:** describe los insumos más relevantes del diagnóstico colaborativo.
- **Capítulo III:** resume los hallazgos generales de los espacios de participación para las personas ciudadanas no especialistas en movilidad.
- **Capítulo IV:** presenta diez fichas técnicas, una por cada reto identificado, en las que se profundiza en el conocimiento coproducido durante el proceso.
- **Capítulo V:** enlista los macro indicadores identificados como propuestas para medir el cambio hacia la visión de la movilidad en la Ciudad de México.
- **Capítulo VI:** señala las conclusiones y siguientes pasos.

FIGURA 1. Espacios de participación, equipo SEMOVI y SIA.

# CAPÍTULO II

RESUMEN EJECUTIVO DE LA ESTRATEGIA  
COLABORATIVA PARA EL PIM 2020- 2024

*“Es de vital importancia que garanticen la seguridad de todas las personas que transitamos en el espacio público.”*  
- Persona ciudadana de la Ciudad de México

## Marco referencial

El marco legal de la Estrategia Colaborativa parte de que la Ley de Movilidad establece que la planeación de la movilidad y de la seguridad vial debe observar como un criterio fundamental, el promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que inciden en la movilidad (Art. 37, Fracc, V, Ley de Movilidad); la estrategia colaborativa del PIM incluye la perspectiva ciudadana, contemplando la diversidad y heterogeneidad de la CDMX.

Igualmente, en el Art 7, Fracción IX. Participación y corresponsabilidad social, de la Ley de Movilidad, se enuncia el principio “Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades”.

Además, la Ley de Movilidad otorga a la SEMOVI, entre otras, la facultad de definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial (Art. 12, Frac.VII, Ley de Movilidad), lo que permite que SEMOVI desarrolle el PIM 2020-2024.

Finalmente, el Programa Integral de Movilidad, deberá ser formulado y modificado en los términos de la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México y la Ley Orgánica del Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México; esto con el fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

## Objetivo

El presente documento tiene como objetivo presentar los hallazgos relevantes del proceso de la Estrategia Colaborativa que promueve una participación multisectorial encaminada hacia la construcción de soluciones de movilidad desde la perspectiva de la ciudadanía. Esto con el fin de identificar líneas de acción específicas para ser consideradas en la actualización del PIM 2020-2024 de la Ciudad de México.

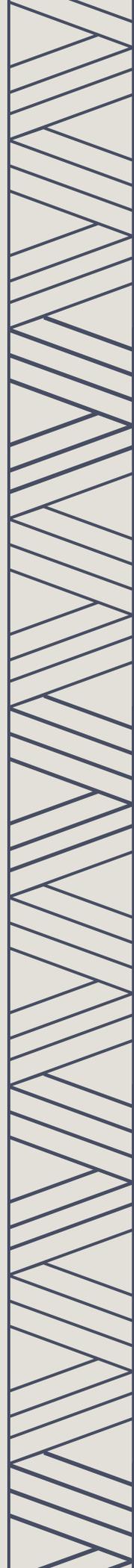
## Marcos conceptual y metodológico

Conceptualmente, esta Estrategia se basa en la teoría de “Paridad de Participación” que propone tres dimensiones de justicia social: reconocimiento (cultural / institucionalizado); redistribución (estructuras económicas), y; representación (sistema político) (Fraser, 1996, 2000). Estas dimensiones deben ser consideradas para que exista justicia social, dando como ejemplo las reformas necesarias para que esto pueda suceder. Las mismas se han tomado como referencia en la Estrategia Colaborativa del PIM 2020-2024, que buscará incluir dicha visión en los espacios participativos planeados.

Si bien se usa la visión de Fraser (2000) como base en el diseño metodológico del proceso participativo, se complementa con distintos argumentos teóricos en torno a la participación ciudadana;

- Los espacios participativos se conceptualizan, para fines de esta estrategia, como **vehículos de coproducción de conocimiento**, teoría que permite evolucionar de un “discurso” impuesto desde la autoridad, a un proceso de negociación social. En otras palabras, el énfasis se encuentra en **el involucramiento de la ciudadanía en la producción de servicios públicos, de manera que estos servicios ya no son simplemente otorgados por profesionales y servidores públicos, sino que la comunidad se ve involucrada en la planeación desde su experiencia como usuarios** (Verschuere, Brandsen & Pestoff, 2012). Sumado a este argumento, es indispensable aprender de grupos tradicionalmente excluidos para entender sobre la complejidad de su realidad (Mosse, 2005). Esta visión tiene gran incidencia en el mapeo de actores y la conceptualización de los espacios participativos que se proponen.

- La propuesta considera una **redistribución de poder** y una oportunidad para generar un enfoque más completo de justicia social (Young, 1990). Esto se traduce a una redistribución del dominio sobre la toma de decisiones y generación de procedimientos por grupos de poder preestablecidos (Young, 1990). Igualmente, la falta de un verdadero respeto por el conocimiento local de la ciudadanía genera el riesgo de que un espacio participativo sea “poco más” que retórica políticamente correcta (Sillitoe, 1998). En contraste, de acuerdo con Robert Chambers (1997), **los espacios inducidos de participación pueden empoderar a sectores de la población que han sido tradicionalmente excluidos.**
- En la concepción de la Estrategia Colaborativa para el PIM 2020-2024, se visualiza como la apertura de espacios para no especialistas y su capacidad de hacer visible su experiencia como usuarios del transporte público y otros modos de transporte, así como **democratizar los espacios con especialistas para redistribuir la forma y poder en su participación.**



Para poder diseñar las metodologías específicas para cada espacio participativo que refleje estas visiones, se considera la “Escalera de participación” (Arnstein, 1969) que clasifica la profundidad del diálogo participativo de la siguiente manera:



FIGURA 2. Escalera de participación (Arnstein, 1969).

Una de las consideraciones más importantes de esta Estrategia es retomar ideas de procesos de participación previos, para poder presentar de forma muy clara, en qué se ha avanzado en relación con las inquietudes plasmadas por especialistas y población, así como sentar las bases para el trabajo de contenido actual, contextualizado a la realidad vigente.

Para este fin se trabajó con los reportes de Ciudadanos Con Visión (CCV) y, en complemento a esta información, se alinearon los temas prioritarios de este proceso con los tres ejes que estructuran el Plan Estratégico de Movilidad 2019: Mejorar, Integrar y Proteger.

A continuación, se presenta un diagrama que resume los espacios del proceso de la Estrategia Colaborativa para el PIM 2020- 2024<sup>1</sup>:



FIGURA 3. Proceso de la Estrategia Colaborativa para el PIM 2020- 2024.

<sup>1</sup>La difusión de las encuestas digitales coincidió con el inicio de la emergencia sanitaria ocasionada por COVID-19, por lo que la participación se vio afectada.

En total participaron 3,766 personas, con la siguiente distribución:



**FIGURA 4.** Total de participantes de la Estrategia Colaborativa segregada por género.

Las personas participantes representaron a la academia, sector público, asociaciones de la sociedad civil, sector privado y personas ciudadanas.

Dentro de las actividades más importantes de la Estrategia Colaborativa se pueden enumerar las siguientes:

- Considerando el enfoque diferenciado por sexo se construyó una visión de la movilidad a 10 años.
- De acuerdo con las aportaciones de las personas especialistas que participaron en los espacios de la Estrategia, se mapearon los 10 retos más importantes para la movilidad de la Ciudad de México. Esta definición se logró de forma progresiva, esto se refiere a que cada espacio se construyó a partir de los hallazgos previos, por lo que se pudo robustecer el conocimiento y aumentar puntos faltantes.

- Se abrieron dos espacios para la participación de personas ciudadanas no especialistas en movilidad, con el fin de entender su visión, inquietudes, prioridades, recomendaciones, así como incidir en el proceso de creación de políticas públicas.
- Se recopilaron recomendaciones puntuales de cada reto de movilidad por parte de las personas especialistas, para ser consideradas al detallar las estrategias del PIM 2020- 2024.
- Los resultados del diagnóstico colaborativo contienen tanto la perspectiva de personas especialistas (visión técnica), como la de personas ciudadanas (visión desde la experiencia).
- La Estrategia es un proceso que facilitó la articulación entre el conocimiento generado en el diagnóstico colaborativo y las acciones de la Secretaría de Movilidad en tres temporalidades. En primer lugar, las acciones establecidas en el PEM 2019; en segundo lugar, durante el proceso de ajuste y monitoreo de las estrategias implementadas, y finalmente, la consideración de los hallazgos en la definición de las estrategias del PIM 2020- 2024.

# **CAPÍTULO III**

**INSUMOS GENERADOS EN LA ESTRATEGIA  
COLABORATIVA**

*“ Cruzar las avenidas, es una labor heroica. Quienes manejan bicis o monopatines, embisten a los peatones. Vienen a tal velocidad, sin luces ni bocina, que es imposible adivinar cómo esquivarlos. Solo queda rezar.”*  
- Persona ciudadana de la Ciudad de México

Las diferentes etapas de la estrategia y sus respectivos espacios de participación, generaron insumos clave para conformar un diagnóstico colaborativo para el PIM 2020- 2024 de la Ciudad de México. Estos insumos son:

1. Comparación de la percepción de la movilidad de la Ciudad de México hace diez años con la actualidad.
2. Visión de la movilidad de la Ciudad de México a diez años diferenciada por género.
3. Mapeo de retos de movilidad.
4. Matriz de estrategias del diagnóstico colaborativo y acciones.

### 1. Comparación de la percepción de la movilidad de la Ciudad de México hace diez años con la actualidad

Durante el Grupo Focal se generó un proceso de diálogo con un equipo de especialistas en movilidad, representantes de la sociedad civil, la academia y el sector privado. A partir de una reflexión en torno a la evolución de las temáticas mapeadas en procesos participativos previos, y contextualizar a la realidad vigente de la ciudad, se obtuvieron los siguientes insumos:

- El enfoque de la movilidad era el transporte motorizado y no contemplaba diferentes modos de movilidad. Actualmente, la visión es más amplia y se han integrado otros criterios como la movilidad activa.

- La movilidad activa solo se definía como la lista de modos alternativos al automóvil. Se comenzaba a considerar la sustentabilidad ambiental y la promoción de modos de transporte no motorizados. Actualmente, se observan acciones tangibles que promueven la movilidad activa y contemplan:
  - Nuevos enfoques en la micromovilidad, nuevos servicios colectivos y vehículos sin anclaje.
  - Movilidad integral.
  - Reconocimiento de la bicicleta como un vehículo.
- Los procesos participativos, además de ser escasos, solo incluían a personas especializadas en movilidad. Actualmente, se han abierto espacios multidisciplinares menos políticos que permiten la inclusión de más voces en la transformación de la movilidad.
- La aplicación de las multas se percibía más como una decisión aleatoria y una "negociación" con el agente de tránsito. Actualmente, las multas se perciben más transparentes y más constantes en su aplicación.
- La visión del reglamento de tránsito no era metropolitana. Actualmente, los reglamentos de tránsito siguen siendo por entidad.
- Las políticas de desarrollo urbano tenían una visión general y sus lineamientos no consideraban la movilidad. Actualmente, se generan lineamientos de planeación de programas sectoriales y ordenamiento territorial que integran a la movilidad urbana.
- Los semáforos tenían un diseño estático e inamovible. Actualmente, continúa siendo la realidad.

- Los CETRAM: estaban olvidados, eran espacios que no promovían la transparencia y se utilizaban como estacionamientos en gran medida. Actualmente, se han modernizado, pero aún se perciben obsoletos en contraste con el Sistema Integrado de Transporte y falta coordinación con el Estado de México.
- No se podía trabajar con datos porque no existían o no estaban disponibles. Actualmente, se han integrado tecnologías de forma puntual para la aplicación de reglamentos y medición, por lo que hay más disposición de datos. Ahora la oferta de transporte responde más a la demanda y se observa fortalecimiento técnico en las acciones que se ejecutan.
- Se sentía una desconexión entre la población y SEMOVI. Actualmente, SEMOVI se percibe como cabeza de sector y el Gobierno de la Ciudad reconoce el derecho a la movilidad. También ahora existen las juntas de cabildo y mayores formas de comunicación que permiten la vinculación de SEMOVI con la población.
- Actualmente:
  - Se contempla la inclusión, accesibilidad universal y perspectiva de género en los proyectos de movilidad.
  - Se tiene un esquema base de Sistema Integrado de Transporte incluyendo la tarjeta de pago.
  - La señalización contempla la seguridad vial y la redistribución del espacio y se tienen casos de éxito en señalización efectiva.
  - Se ha comenzado un proceso de profesionalización de personas operadoras en los corredores urbanos y se ha mejorado el funcionamiento de los ejes troncales.

- Se observa un reparto más justo del presupuesto y se percibe mayor continuidad en las políticas.

## 2. Visión de la movilidad de la Ciudad de México a diez años diferenciada por género

A partir de la reflexión generada en los espacios participativos se desarrollaron propuestas para dar forma a una visión de la movilidad en la Ciudad de México a diez años. Este insumo fue resultado de las aportaciones de las personas especialistas en los distintos espacios participativos. La visión de la movilidad de la Ciudad de México a diez años ayuda a dar dirección a las acciones del presente considerando aspiraciones de mayor escala en el futuro. Al ser un insumo de gran valor, fue una reflexión que se abordó tanto en los espacios colaborativos como en las entrevistas uno a uno. A continuación se presenta la visión de la movilidad diferenciada por género.

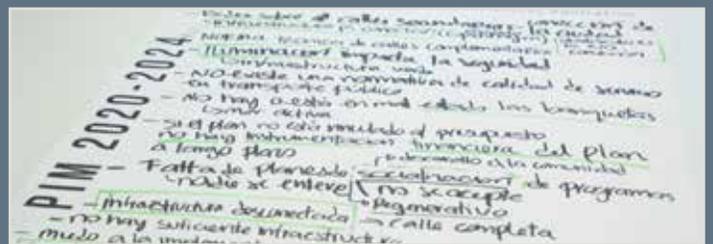


FIGURA 5. Grupo Focal con personas especialistas en movilidad.

## Mujeres

- Habrá un enfoque que se base en la regulación adecuada y que se complementa con mejor infraestructura y señalización, así como la profesionalización y creación de capacidades para las distintas personas usuarias, lo que se reflejará en mejores experiencias de viaje.
- La sustentabilidad tomará un papel central, promoviendo el aumento de viajes no motorizados, principalmente el caminar. Esto se podrá lograr si se considera el mantenimiento y la adecuación de la infraestructura necesaria, los efectos en la salud y el aumento de la accesibilidad a servicios, al disminuir distancias de traslado.
- La movilidad será un movimiento fluido, constante, digno e intermodal a nivel ciudad y metropolitano, incluyendo periferias. La integración permitirá disminuir tiempo y costo, mientras mejora la calidad del servicio.
- Se habrá logrado la continuidad en acuerdos y proyectos, así como un mayor compromiso con la ética y transparencia.

## Hombres

- Habrá un enfoque principal hacia mejorar la calidad de vida de la mayoría de las personas ciudadanas.
- La sustentabilidad tomará un papel central a través de la movilidad activa, la movilidad de barrio y más transporte público.
- La experiencia de viaje integrará un alcance metropolitano de todos los modos de transporte y reconocerá las nuevas formas de movilidad.
- Se creará la normativa adecuada para las nuevas necesidades de diversificación y reordenamiento del uso del espacio público, utilizando la tecnología de forma generalizada.
- Se transformará el sistema financiero de la industria de la movilidad y los diferentes esquemas de concesiones.
- Las tarifas considerarán a los niños y las niñas como beneficiarios del esquema de tarifa diferenciado y la distancia será el parámetro base para la determinación de este esquema. Los proyectos de movilidad contendrán visión de género, información y socialización, así como de monitoreo y evaluación.

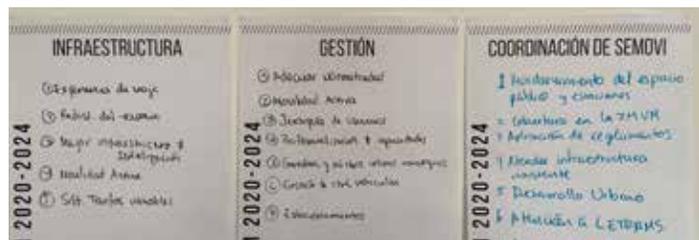


FIGURA 6. Espacios de participación.

## 3. Mapeo de retos de movilidad

Este insumo es un resultado acumulativo de las aportaciones de los espacios participativos, así como del conocimiento generado en las sesiones de trabajo internas con el equipo de la Secretaría de Movilidad. Este árbol es la base de la matriz de acciones y de la división de las fichas de retos que se desarrollan más adelante en este documento.

Un árbol de diagnóstico es una herramienta adaptada a partir de un árbol de problemas. En él se reflejan los diez principales retos identificados por las personas participantes de los espacios de la estrategia colaborativa.

## RETOS DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO

### ● Rezago en infraestructura y movilidad activa

Falta de comunicación sobre beneficios de la movilidad activa en la salud

Falta de integración de los impactos en la salud causados por GEI, ruido, estrés, etc., en las políticas de movilidad

Percepción de inseguridad vial y personal

Estigmatización de la movilidad activa

Falta de mantenimiento y oferta insuficiente de infraestructura y equipamiento para la movilidad activa

### ● Esquema de estacionamientos no actualizados

Falta de estacionamientos que faciliten la intermodalidad (persuasivos)

Necesidad de regulación de mínimos de infraestructura y seguridad para estacionamiento público

Esquemas ineficientes de operación y transparencia en parquímetros

### ● Desigualdad entre personas usuarias

Distribución inadecuada del espacio público por modos de movilidad

Percepción de estigmatización de ciertos modos de transporte en la vía

Falta de convivencia vial adecuada entre tipos de personas usuarias

Aplicación de reglamentos discriminada a plataformas y motos

Falta de atención a transporte de mercancías

El sistema tarifario es desigual entre servicios de transporte y no diferencia entre tipos de personas usuarias

## ● Normas y regulación inadecuadas

Falta diferenciar la licencia de conducir para motociclista

Procesos de concesión obsoletos que llevan a esquemas laborales informales e inadecuados

Hay normas y reglamentos que se contradicen y no están homologados

No están enfocadas a mitigar los efectos negativos de ciertos modos de transporte

Registro vehicular desarticulado, bases de datos no homologadas

Enfoque incluyente no es generalizado y está desfasado de la implementación

Falta de enfoque de way - finding

Diseño reactivo en movilidad

No se comunican claramente los esquemas de movilidad compartida

No hay estándares de seguridad adecuados por persona usuaria de distintos modos de transporte

No se promueve el uso de alternativas de transporte limpias

No hay certidumbre para implementar un esquema de tarifas variables

## ● Infraestructura deteriorada por falta de mantenimiento

Uso desaprovechado de infraestructura vial de transporte público existente

No se implementan parámetros de diseño inclusivo en la infraestructura vial y de transporte público

Falta de diseño y mantenimiento de infraestructura con visión de seguridad vial

Uso desaprovechado de infraestructura vial de transporte público existente

No hay programas de mantenimiento de infraestructura y transporte público existentes ni estables

## ● Percepción de voz de las personas usuarias no integrada a los planes y acciones

No se conoce cómo las acciones responden a la voz ciudadana por falta de comunicación y/o mediación

Falta de continuidad y permanencia de los procesos participativos

## Falta de coordinación en movilidad metropolitana

No están homologadas las políticas tarifarias y nivel de calidad de servicio en la zona metropolitana

No se ha implementado un diagnóstico metropolitano de movilidad para soluciones coordinadas.

## Planeación urbana desarticulada de la movilidad

Infraestructura, reglamentación y operación del transporte no adecuada a las necesidades territoriales específicas de las alcaldías

Poca claridad o vinculación entre los desarrollos inmobiliarios y el sustento técnico, análisis costo beneficio e impactos de movilidad

Red de infraestructura vial no es compatible con forma urbana (topografía, disposición de asentamientos y opciones de movilidad)

Se planea con visión en centros y no periferia (a nivel ciudad y alcaldía)

Lejanía de periferias a actividades y servicios. (Falta de usos de suelo mixto aumenta distancia, tiempo y costos del recorrido)

## Protocolo de atención a emergencias

Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a macroemergencias (inundaciones, sismos, epidemias)

Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas de hechos de tránsito

Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas por violencia de género

Falta de un proceso para la implementación efectiva del protocolo

## Rutas multimodales desintegradas

Centros multimodales desarticulados del sistema de movilidad

Faltan más ejes troncales de transporte público masivo

## Vinculación del árbol de retos y las estrategias del Plan Estratégico de Movilidad (PEM) 2019

En 2019 se presentó el Plan Estratégico de Movilidad (PEM) 2019, en el que se establecieron los diversos objetivos que estructuran la política pública de movilidad para la Ciudad de México.

Entre otros se encuentran: mejorar la calidad de vida, reducir desigualdades sociales, disminuir emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, y aumentar la productividad de la ciudad. Para ello se estableció la creación de un sistema integrado de movilidad que permitiera aumentar la accesibilidad para la población, garantizar condiciones de viaje dignas y seguras para todas las personas, y optimizar la eficiencia del transporte de mercancías (SEMOVI 2019). Este plan se ejecutó a través de 13 estrategias de acción alineadas a los ejes Mejorar, Integrar y Proteger.

El mismo año, se realizaron estudios técnicos de movilidad y mesas de trabajo. Además, se publicaron instrumentos de planeación para temáticas específicas como género, seguridad vial y reducción de emisiones. Durante el desarrollo de la Estrategia Colaborativa, se llevó a cabo la evaluación de las estrategias del PEM 2019. Específicamente, el conocimiento generado en el proceso participativo contribuyó en dicha evaluación, lo que permitió el ajuste y actualización de las estrategias implementadas, y será uno de los insumos para la construcción del Programa Integral de Movilidad 2020– 2024. A continuación, se presenta la lista de estrategias del PEM 2019 evaluadas hasta el momento de cierre de este documento:

## Estrategias

-  E1 Integración del sistema de transporte público
-  E2 Expansión de la cobertura de la red de transporte masivo
-  E3 Reforma integral del transporte concesionado
-  E4 Promoción del uso de la bicicleta
-  E5 Integración metropolitana de viajes en transporte público
-  E6 Gestión del tránsito y los estacionamientos
-  E7 Regulación de los servicios privados de movilidad
-  E8 Impulso a la innovación y mejora tecnológica
-  E9 Transporte de carga
-  E10 Mejora de atención ciudadana
-  E11 Movilidad limpia
-  E12 Rescate y mejora del transporte público
-  E13 Calles seguras
-  E14 Política de seguridad vial orientada al cambio de conductas
-  E15 Perspectiva de género, prevención y atención del acoso en el sistema de movilidad
-  E16 Movilidad activa segura

FIGURA 7. Estrategias base para el PIM 2020- 2024.

#### 4. Matriz de estrategias del diagnóstico colaborativo

Este insumo es el análisis resultante del trabajo con el equipo de la Secretaría de Movilidad, en el que se vincularon las estrategias adecuadas del PEM 2019 con los retos identificados en el árbol de diagnóstico (Ver página 21-23 de este documento: retos de movilidad en la Ciudad de México).

Es una representación visual de cómo la Secretaría de Movilidad atiende los retos, derivados del diagnóstico colaborativo. A la vez, la matriz ayuda a identificar qué retos requieren mayor atención. El detalle detrás de esta relación se presenta en las fichas de retos que se incluyen más adelante en este documento.



FIGURA 8. Sesiones colaborativas con el equipo SEMOVI.

| RETO DE MOVILIDAD  | INTEGRAR                                      |   |  |   |   |
|--|---|---|--|---|---|
|  | E1  | E2  | E3   | E4  | E5  |
|  | Integración del sistema de transporte público | Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo | Reforma integral del transporte concesionado | Integración del uso de la bicicleta al sistema de movilidad | Integración metropolitana de viajes en transporte público |
| <b>REZAGO EN INFRAESTRUCTURA Y CALIDAD EN MOVILIDAD ACTIVA</b>   |   |   |  |   |   |
| Falta de comunicación sobre beneficios de la movilidad activa en la salud  |   |   |  |   |   |
| Falta de integración de los impactos en la salud causados por GEI, ruido, estrés, etc., en las políticas de movilidad  |   |   |  |   |   |
| Percepción de inseguridad vial y personal  |   |   |  |   |   |
| Estigmatización de la movilidad activa   |   |   |  |   |   |
| Falta de mantenimiento y oferta insuficiente de infraestructura y equipamiento para la movilidad activa                |   |   |  |   |   |
| <b>NORMAS Y REGULACIÓN INADECUADAS</b>   |   |   |  |   |   |
| Falta de diferenciación de licencia de conducir para motociclistas   |   |   |  |   |   |
| Procesos de concesión obsoletos que llevan a esquemas laborales informales e inadecuados                               |   |   |  |   |   |
| Normas y reglamentos contradictorios y no homologados  |   |   |  |   |   |
| Falta de orientación a mitigar efectos negativos de ciertos modos de transporte  |   |   |  |   |   |
| Registro vehicular desarticulado, bases de datos no homologadas  |   |   |  |   |   |
| Enfoque incluyente no generalizado y desfasado de la implementación  |   |   |  |   |   |
| Necesidad de integrar la visión de way – finding   |   |   |  |   |   |
| Diseño reactivo en movilidad   |   |   |  |   |   |
| No se comunican claramente los esquemas de movilidad compartida  |   |   |  |   |   |
| No existen estándares de seguridad adecuados por tipo de persona usuaria para cada tipo de transporte                  |   |   |  |   |   |
| No se promueve el uso de alternativas de transporte limpias  |   |   |  |   |   |
| No hay certidumbre para implementar un esquema de tarifas variables  |   |   |  |   |   |
| <b>DESIGUALDAD ENTRE PERSONAS USUARIAS</b>   |   |   |  |   |   |
| Distribución inadecuada del espacio público por modos de movilidad   |   |   |  |   |   |
| Percepción de estigmatización de ciertos modos de transporte en la vía   |   |   |  |   |   |
| Falta de convivencia vial adecuada entre tipos de personas usuarias  |   |   |  |   |   |
| Aplicación discriminada de reglamento a plataformas de movilidad compartida y motociclistas                            |   |   |  |   |   |
| Falta de atención a transporte de mercancías   |   |   |  |   |   |
| Desigualdad en el sistema tarifario entre servicios de transporte y que no diferencia entre tipos de personas usuarias |   |   |  |   |   |
| <b>ESQUEMA DE ESTACIONAMIENTOS NO ACTUALIZADOS</b>   |   |   |  |   |   |
| Falta de estacionamientos que faciliten la intermovilidad (persuasivos)  |   |   |  |   |   |
| Necesidad de regulación de estándares mínimos de infraestructura y seguridad para estacionamientos públicos            |   |   |  |   |   |
| Esquemas ineficientes de operación y transparencia de parquímetros   |   |   |  |   |   |

CAPÍTULO III: INSUMOS GENERADOS

| RETO DE MOVILIDAD  | INTEGRAR                                      |   |  |   |   |
|--|---|---|--|---|---|
|  | E1  | E2  | E3   | E4  | E5  |
|  | Integración del sistema de transporte público | Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo | Reforma integral del transporte concesionado | Integración del uso de la bicicleta al sistema de movilidad | Integración metropolitana de viajes en transporte público |
| <b>INFRAESTRUCTURA DETERIORADA POR LA FALTA DE MANTENIMIENTO</b>   |   |   |  |   |   |
| Uso desaprovechado de infraestructura vial de transporte público existente   |   |   |  |   |   |
| No se implementan parámetros de diseño inclusivo en la infraestructura vial y de transporte público  |   |   |  |   |   |
| Falta de diseño y mantenimiento de infraestructura con visión de seguridad vial  |   |   |  |   |   |
| Uso desaprovechado de infraestructura vial de transporte público existente   |   |   |  |   |   |
| Falta de programas de mantenimiento de infraestructura y transporte público establecidos y constantes  |   |   |  |   |   |
| <b>FALTA DE COORDINACIÓN EN MOVILIDAD METROPOLITANA</b>  |   |   |  |   |   |
| No están homologadas las políticas tarifarias y el nivel de calidad de servicio en la zona metropolitana                                     |   |   |  |   |   |
| No se ha implementado un diagnóstico metropolitano de movilidad para la generación de soluciones coordinadas                                 |   |   |  |   |   |
| <b>PLANEACIÓN URBANA DESARTICULADA DE LA MOVILIDAD</b>   |   |   |  |   |   |
| Infraestructura, reglamentación y operación del transporte no adecuada a las necesidades territoriales específicas de las alcaldías          |   |   |  |   |   |
| Poca claridad o vinculación entre los desarrollos inmobiliarios y el sustento técnico: análisis costo – beneficio e impactos en la movilidad |   |   |  |   |   |
| Incompatibilidad entre la red de infraestructura vial y la forma urbana (topografía, disposición de asentamientos y opciones de movilidad)   |   |   |  |   |   |
| Exclusión de la periferia en la planeación (a nivel ciudad y alcaldía)   |   |   |  |   |   |
| Desconexión de la periferia a actividades y servicios  |   |   |  |   |   |
| <b>PERCEPCIÓN DE VOZ DE LAS PERSONAS USUARIAS NO INTEGRADA A LOS PLANES Y ACCIONES</b>   |   |   |  |   |   |
| No se conoce cómo las acciones responden a la voz ciudadana por falta de comunicación y/o mediación  |   |   |  |   |   |
| Falta de continuidad y permanencia de los procesos participativos  |   |   |  |   |   |
| <b>PROTOCOLOS DE ATENCIÓN A EMERGENCIAS</b>  |   |   |  |   |   |
| Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a macro-emergencias (inundaciones, sismos, epidemias)               |   |   |  |   |   |
| Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas de hechos de tránsito                                    |   |   |  |   |   |
| Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas de violencia de género                                   |   |   |  |   |   |
| Falta de un proceso establecido para la implementación efectiva de los protocolos  |   |   |  |   |   |
| <b>RUTAS MULTIMODALES DESINTEGRADAS</b>  |   |   |  |   |   |
| Centros multimodales desarticulados del sistema de movilidad   |   |   |  |   |   |
| Carencia de ejes troncales de transporte público masivo  |   |   |  |   |   |

| RETO DE MOVILIDAD   | MEJORAR                                  |   |   |                     |                          |                  |  |
|---|--|---|---|---------------------|--------------------------|------------------|--|
|   | E1                                       | E2  | E3  | E4                  | E5                       | E6               | E7   |
|   | Construcción de sistemas y mantenimiento | Regulación de los servicios privados de movilidad | Regulación de la circulación y tiempos de viaje | Transporte de carga | Miudad de cero emisiones | Movilidad activa | Regulación y mejora del transporte público |
| <b>REZAGO EN INFRAESTRUCTURA Y CALIDAD EN MOVILIDAD ACTIVA</b>  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Falta de comunicación sobre beneficios de la movilidad activa en la salud   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Falta de integración de los impactos en la salud causados por CO <sub>2</sub> , ruido, estrés, etc. en las políticas de movilidad |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Percepción de inseguridad vial y personal   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Estigmatización de la movilidad activa  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Falta de mantenimiento y oferta insuficiente de infraestructura y equipamiento para la movilidad activa                           |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| <b>ESQUEMA DE ESTACIONAMIENTOS NO ACTUALIZADOS</b>  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Falta de estacionamientos que faciliten la intermovilidad (perifoneos)  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Necesidad de regulación de estándares mínimos de infraestructura y seguridad para estacionamientos públicos                       |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Esquemas ineficientes de operación y transparencia de parquímetros  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| <b>DESIGUALDAD ENTRE PERSONAS USUARIAS</b>  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Distribución inadecuada del espacio público por modos de movilidad  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Percepción de estigmatización de ciertos modos de transporte en la vía  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Falta de convivencia vial adecuada entre tipos de personas usuarias   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Aplicación discriminatoria de reglamento a plataformas de movilidad compartida y motociclistas                                    |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Falta de atención a transporte de mercancías  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Desigualdad en el sistema tarifario entre servicios de transporte y que no diferencia entre tipos de personas usuarias            |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| <b>ESQUEMA DE CONCESIONES OBSOLETAS</b>   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Falta de concesiones obsoletas que lleven a esquemas laborales informales e inadecuados   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Hay normas y reglamentos que se contradicen y no están homologados  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| No están enfocadas a mitigar los efectos negativos de ciertos modos de transporte   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Registro vehicular desarticulado, bases de datos no homologadas   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Enfoque incluyente no es generalizado y está desfasado de la implementación   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Falta de enfoque de way-finding   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| Diseño reactivo en movilidad  |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| No se comunican claramente los esquemas de movilidad compartida   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| No hay estándares de seguridad adecuados por persona usuaria de distintos modos de transporte                                     |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| No se promueve el uso de alternativas de transporte limpias   |  |   |   |                     |                          |                  |  |
| No hay certidumbre para implementar un esquema de tarifas variables   |  |   |   |                     |                          |                  |  |

CAPÍTULO III: INSUMOS GENERADOS

| RETO DE MOVILIDAD  | Estrategias para mejorar                  |  |  |                    |                              |                  |   |
|--|---|--|--|--------------------|------------------------------|------------------|---|
|  | E1  | E2   | E3   | E4                 | E5                           | E6               | E7                                      |
|  | Orden del tránsito y las infraestructuras | Regulación de las variables generadoras de movilidad | Impulso a la innovación y mejora tecnológica | Trasporte de carga | Mapas de atención a usuarios | Movilidad limpia | Recursos humanos del transporte público |
| <b>INFRAESTRUCTURA DETERIORADA POR LA FALTA DE MANTENIMIENTO:</b>  |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Uso desaprovechado de infraestructura vial de transporte público existente   |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| No se implementan parámetros de diseño inclusivos en la infraestructura vial y de transporte público                                       |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Falta de diseño y mantenimiento de infraestructura con visión de seguridad vial  |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Uso desaprovechado de infraestructura vial de transporte público existente   |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Falta de programas de mantenimiento de infraestructura y transporte público establecidos y constantes                                      |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| <b>FALTA DE COORDINACIÓN EN MOVILIDAD METROPOLITANA:</b>   |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| No están homologadas las políticas tarifarias y el nivel de calidad de servicio en la zona metropolitana                                   |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| No se ha implementado un diagnóstico metropolitano de movilidad para la generación de soluciones coordinadas                               |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| <b>PLANIFICACIÓN URBANA DESARTICULADA DE LA MOVILIDAD:</b>   |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Infraestructura, reglamentación y operación del transporte no adecuada a las necesidades territoriales específicas de las ciudades         |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Poca claridad o vinculación entre los desarrollos inmobiliarios y el sustento técnico, análisis costo-beneficio e impactos en la movilidad |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Incompatibilidad entre la red de infraestructura vial y la forma urbana (topografía, disposición de asentamientos y opciones de movilidad) |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Exclusión de la periferia en la planificación (a nivel ciudad y alcaldía)  |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Desconexión de la periferia a actividades y servicios  |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| <b>PERCEPCIÓN DE VOZ DE LAS PERSONAS USUARIAS NO INTEGRADA A LOS PLANES Y ACCIONES:</b>  |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| No se conoce cómo las acciones responden a la voz ciudadana por falta de comunicación y/o mediación  |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Falta de continuidad y permanencia de los procesos participativos  |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| <b>PROCESOS DE ATENCIÓN A EMERGENCIAS:</b>   |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a emergencias (incendio, sismo, explosión)                        |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas de hechos de tránsito                                  |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas de violencia de género                                 |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Falta de un procedimiento claro para la implementación efectiva de los protocolos  |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| <b>RIJAS MULTIMODALES DESINTEGRADAS:</b>   |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Centros multimodales desarticulados del sistema de movilidad   |   |  |  |                    |                              |                  |   |
| Carencia de ejes troncales de transporte público masivo  |   |  |  |                    |                              |                  |   |

| RETO DE MOVILIDAD  | PROTEGER        |   |   |                         |                                   |                    |
|--|-----------------|---|---|-------------------------|-----------------------------------|--------------------|
|  | E14             | E15   | E16   | E17                     | E18                               | E19                |
|  | Callecín seguro | Política de seguridad vial orientada al cambio de conductas | Perspectiva de género, prevención y atención del acoso en el sistema de movilidad | Movilidad activa segura | Promoción del uso de la bicicleta | Movilidad peatonal |
| <b>INFRAESTRUCTURA DETERIORADA POR LA FALTA DE MANTENIMIENTO</b>   |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Uso desaprovechado de infraestructura vial de transporte público existente   |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| No se implementan parámetros de diseño inclusivo en la infraestructura vial y de transporte público  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de diseño y mantenimiento de infraestructura con visión de seguridad vial  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Uso desaprovechado de infraestructura vial de transporte público existente   |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de programas de mantenimiento de infraestructura y transporte público establecidos y constantes                                      |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| <b>FALTA DE COORDINACIÓN EN MOVILIDAD METROPOLITANA</b>  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| No están homologadas las políticas tarifarias y el nivel de calidad de servicio en la zona metropolitana                                   |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| No se ha implementado un diagnóstico metropolitano de movilidad para la generación de soluciones coordinadas                               |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| <b>PLANEACIÓN URBANA DESARTICULADA DE LA MOVILIDAD</b>   |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Infraestructura, reglamentación y operación del transporte no adecuada a las necesidades territoriales específicas de las alcaldías        |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Poca claridad o vinculación entre los desarrollos inmobiliarios y el sustento técnico, análisis costo-beneficio e impactos en la movilidad |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Incompatibilidad entre la red de infraestructura vial y la forma urbana (topografía, disposición de asentamientos y opciones de movilidad) |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Exclusión de la periferia en la planeación (a nivel ciudad y alcaldía)   |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Desconexión de la periferia a actividades y servicios  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| <b>PERCEPCIÓN DE VOZ DE LAS PERSONAS USUARIAS NO INTEGRADA A LOS PLANES Y ACCIONES</b>   |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| No se conoce cómo las acciones responden a la voz ciudadana por falta de comunicación y/o mediación  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de continuidad y permanencia de los procesos participativos  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| <b>PROTOCOLOS DE ATENCIÓN A EMERGENCIAS</b>  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a crisis emergencias (situaciones, asmitas, epidemias)            |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas de hechos de tránsito                                  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas de violencia de género                                 |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de un proceso establecido para la implementación efectiva de los protocolos  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| <b>RUTAS MULTIMODALES DESINTEGRADAS</b>  |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Centros multimodales desarticulados del sistema de movilidad   |                 |   |   |                         |                                   |                    |
| Carencia de ejes troncales de transporte público masivo  |                 |   |   |                         |                                   |                    |

| RETO DE MOVILIDAD  | PROTEGER      |   |   |                         |                                   |                    |
|--|---------------|---|---|-------------------------|-----------------------------------|--------------------|
|  | E14           | E15   | E16   | E17                     | E18                               | E19                |
|  | Camin seguros | Política de seguridad vial orientada al cambio de conductas | Perspectiva de género, prevención y atención del acoso en el sistema de movilidad | Movilidad activa segura | Promoción del uso de la bicicleta | Movilidad peatonal |
| <b>REZAGO EN INFRAESTRUCTURA Y CALIDAD EN MOVILIDAD ACTIVA</b>   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de comunicación sobre beneficios de la movilidad activa en la salud  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de integración de los impactos en la salud causados por GEL (ruido, estrés, etc.) en las políticas de movilidad  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Percepción de inseguridad vial y personal  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Estigmatización de la movilidad activa   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de mantenimiento y oferta insuficiente de infraestructura y equipamiento para la movilidad activa                |               |   |   |                         |                                   |                    |
| <b>DESARROLLO DE POLÍTICAS Y REGULACIONES</b>  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de diferenciar la licencia de conducir para motociclista   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Procesos de concesión obsoletos que llevan a esquemas laborales informales e inadecuados                               |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Hay normas y reglamentos que se contradicen y no están homologados   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| No están enfocadas a mitigar los efectos negativos de ciertos modos de transporte                                      |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Registro vehicular desarticulado, bases de datos no homologadas  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Enfoque incluyente no es generalizado y está desfasado de la implementación  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de enfoque de way - finding  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Diseño reactivo en movilidad   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| No se comunican claramente los esquemas de movilidad compartida  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| No hay estándares de seguridad adecuados por persona usuaria de distintos modos de transporte                          |               |   |   |                         |                                   |                    |
| No se promueve el uso de alternativas de transporte limpias  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| No hay certidumbre para implementar un esquema de tarifas variables  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| <b>DESIGUALDAD ENTRE PERSONAS USUARIAS</b>   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Distribución inadecuada del espacio público por modos de movilidad   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Percepción de estigmatización de ciertos modos de transporte en la vía   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de convivencia vial adecuada entre tipos de personas usuarias  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Aplicación discriminada de reglamento a plataformas de movilidad compartida y motociclistas                            |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de atención a transporte de mercancías   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Desigualdad en el sistema tarifario entre servicios de transporte y que no diferencia entre tipos de personas usuarias |               |   |   |                         |                                   |                    |
| <b>ESQUEMA DE ESTACIONAMIENTOS NO ACTUALIZADOS</b>   |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Falta de estacionamientos que faciliten la intermovilidad (persuasivos)  |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Necesidad de regulación de estándares mínimos de infraestructura y seguridad para estacionamientos públicos            |               |   |   |                         |                                   |                    |
| Esquemas ineficientes de operación y transparencia de parquímetros   |               |   |   |                         |                                   |                    |

FIGURA 9. Matriz de retos y estrategias base para el PIM 2020- 2024.

# **CAPÍTULO IV**

**HALLAZGOS RELEVANTES DE LAS ENCUESTAS DE  
PARED Y LAS ENCUESTAS DIGITALES MASIVAS**

Durante la estrategia colaborativa, se generaron dos espacios de participación para personas ciudadanas no especialistas en movilidad:

*“¿Hay que adaptarse? o esperar a que mejore.”*  
- Título de historia sobre movilidad de persona ciudadana de la Ciudad de México

### Encuestas de pared

#### OBJETIVO

Ofrecer un espacio físico de participación para personas habitantes y usuarias cotidianas del sistema de movilidad de la Ciudad de México. Se identificaron como lugares apropiados para colocar las encuestas los Puntos de Innovación, Libertad, Artes y Saberes (PILARES) y las Fábricas de Artes y Oficios (FARO).

#### ALCANCE

- Identificar cuál es el modo de transporte más usado por las personas participantes.
- Identificar las tres acciones prioritarias de las personas participantes para mejorar su movilidad.
- Diferenciar las respuestas por ubicación y por género.

#### METODOLOGÍA

Rotafolios impresos que presentaron dos preguntas de opción múltiple para las personas participantes: ¿Cuál es el modo de transporte que más usas? Y ¿Qué se necesita para mejorar tu movilidad diaria en la ciudad?



FIGURA 10. Encuestas de pared.

### Encuesta digital en Plaza Pública

#### OBJETIVO

Utilizar el espacio de Plaza Pública para conocer las experiencias de movilidad de las personas que habitan y son usuarias cotidianas del sistema de movilidad de la Ciudad de México.

#### ALCANCE

- Asociar sentimientos, causalidad, responsabilidad y otros factores del diagnóstico a las experiencias de las personas.
- Respuestas diferenciadas por género y edad de las personas participantes, así como el lugar de origen y destino de sus viajes cotidianos.

#### METODOLOGÍA

Se utilizó la herramienta SenseMaker, la cual, tiene como base la premisa de que las experiencias y perspectivas de todos y todas son significativas. Esto se logra al ofrecer un espacio para contar una historia que refleje la experiencia de movilidad en la Ciudad de México. Adicionalmente se hacen preguntas para vincular la historia narrada con sentimientos, nivel y tipo de responsabilidad, y preferencias, entre otros elementos de análisis.

Los espacios de participación estuvieron abiertos entre febrero y abril de 2020. En total, participaron 3616 personas distribuidas de la siguiente manera:

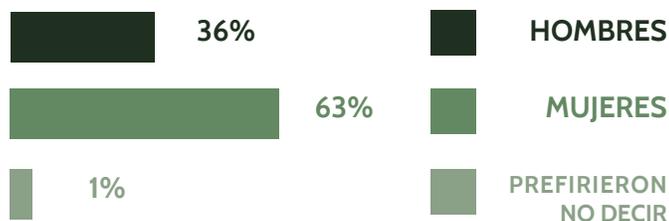


FIGURA 11. Participantes de encuestas de pared y digital segregada por género.

Considerando los dos espacios, se registró participación de todas las alcaldías y de algunos municipios de la zona metropolitana.

## HALLAZGOS GENERALES

### Encuestas de pared

Las encuestas de pared representaron un espacio complementario que permitió escuchar la voz de un número mayor de personas no especialistas en cuanto a sus preferencias para mejorar la movilidad en la Ciudad de México. Esta información es de utilidad para poder priorizar acciones desde una visión de ciudad, alcaldía o género.

Se definieron dos preguntas, la primera buscaba saber cuál es el modo de transporte que más utilizan las personas participantes, mientras que la segunda, presentaba una batería de opciones para mejorar la movilidad que se deriva de los hallazgos del diagnóstico colaborativo.

De las catorce opciones presentadas como aspectos que mejorarían la movilidad de las personas participantes, solo ocho fueron votadas dentro de las tres principales en las distintas alcaldías que participaron.

De estas ocho, las tres opciones típicamente electas como prioridad fueron: “menos hechos delictivos”, “mayor seguridad vial”, así como “mejor calidad y mantenimiento de la infraestructura”. La opción que fue más votada como primer aspecto que mejoraría la movilidad de las personas participantes fue “menos hechos delictivos”. “Mejor calidad y mantenimiento de la infraestructura” fue la más votada como segundo lugar, mientras que “menor tiempo de traslado” fue la tercera prioridad.

Sobre las preferencias por género, los hombres dieron más importancia a “mejor calidad y mantenimiento de la infraestructura”. En todas las alcaldías reflejaron un mayor uso de la bicicleta. “Menor tiempo de viaje” fue otra prioridad significativa para este grupo. En el caso de los votos que más reflejan la diferencia de preferencia entre hombres y mujeres, se debe considerar que del total de personas participantes, solo el 35% fueron hombres, por lo que sus preferencias se perciben más unificadas.

En contraste, “menos violencia de género” estuvo presente como un aspecto importante en casi todas las alcaldías, pero fue una opción votada mayormente por mujeres. Otra opción elegida principalmente por mujeres, fue “mejor para viajar con niñas, niños y personas mayores”. Finalmente, las mujeres reflejaron mayor uso de los taxis.

Adicionalmente, “mayor accesibilidad para personas con discapacidad” solo fue votada como un aspecto de alta prioridad en Coyoacán.

Considerar esta información para la planeación y priorización de estrategias resulta relevante, puesto que ayuda a entender qué tipo de resultados son los que la población no especialista en movilidad percibe que tendrían mayor impacto en su movilidad cotidiana, por ende, en la que esperan que se enfoquen las acciones.

## Encuesta digital en Plaza Pública

Se utilizó como un espacio de participación digital para incluir la voz de las personas ciudadanas no especialistas en movilidad en el diagnóstico colaborativo. Para su implementación se usó la metodología SenseMaker y la publicación se hizo a través de Plaza Pública.

El punto de partida de la encuesta fue una historia sobre la movilidad cotidiana y de ahí se derivaron preguntas que permitieron identificar las principales inquietudes de las personas participantes.

Al leer las historias con el fin de profundizar en las distintas variables disponibles, se pudieron observar tendencias que no habían sido reflejadas en los otros espacios de participación. A continuación, se presentan los hallazgos identificados:

- Múltiples historias reflejan que los trayectos diarios por la ciudad son una causa importante de estrés que afecta la calidad de vida de las personas ciudadanas. Esta inquietud ya había sido mencionada anteriormente (en el Grupo Focal, Foro Multiactor I y Foro Multiactor II), y se reitera en este espacio con numerosas historias que ponen al estrés como un factor central de su movilidad.
- Las historias que se relacionaban a viajes procedentes del sur de la ciudad (Xochimilco, Tlalpan), describen con detalle el impacto de la poca conexión para moverse a otras zonas de la ciudad, en especial hacia Santa Fe.
- Hubo un grupo de personas participantes que declararon que preferirían moverse en transporte público; a pesar de ello, no es una opción que consideren actualmente debido a faltas en seguridad personal, vial, mantenimiento de la infraestructura, capacitación de las y los conductores, que son inquietudes identificadas durante este proceso de diagnóstico colaborativo. En contraste, otro grupo de personas participantes expresaron que moverse en transporte público es una necesidad, no una opción, que además genera frustración y enojo.
- El costo del transporte no fue una prioridad en las historias, no obstante, se puede observar que hay una expectativa de que, si hay un aumento en los costos de pasaje, debe venir acompañado de la atención a las inquietudes prioritarias.
- Un número considerable de historias hablaron específicamente del impacto negativo generado por la suspensión de servicios privados de transporte compartido, especialmente del sur de la ciudad a Santa Fe. Las historias reflejan decepción de haber tenido una opción confiable, predecible, segura y de calidad que fue suspendido sin existir otra alternativa viable para cubrir dicha necesidad.
- La violencia de género es un tema que se vio representado no solo en historias, sino en las respuestas a las preguntas subsecuentes, lo que lo posiciona como un tema relevante y de prioridad.

- Algunas historias narraron la violencia física y verbal en los vagones o unidades exclusivas para mujeres. Este tipo de violencia es perpetuado por las mismas usuarias de estos vagones o unidades. Las historias atribuyen esta violencia al estrés causado al moverse en horas pico, puesto que la sobre saturación eleva los niveles de estrés y desesperación, especialmente al abordar o bajar de las unidades o vagones.
- La palabra “pánico” se utilizó en múltiples ocasiones para narrar historias de los viajes por la Ciudad de México.

A continuación, se presentan las preguntas relevantes de la encuesta digital para este análisis:



FIGURA 12. Encuesta digital en Plaza Pública.

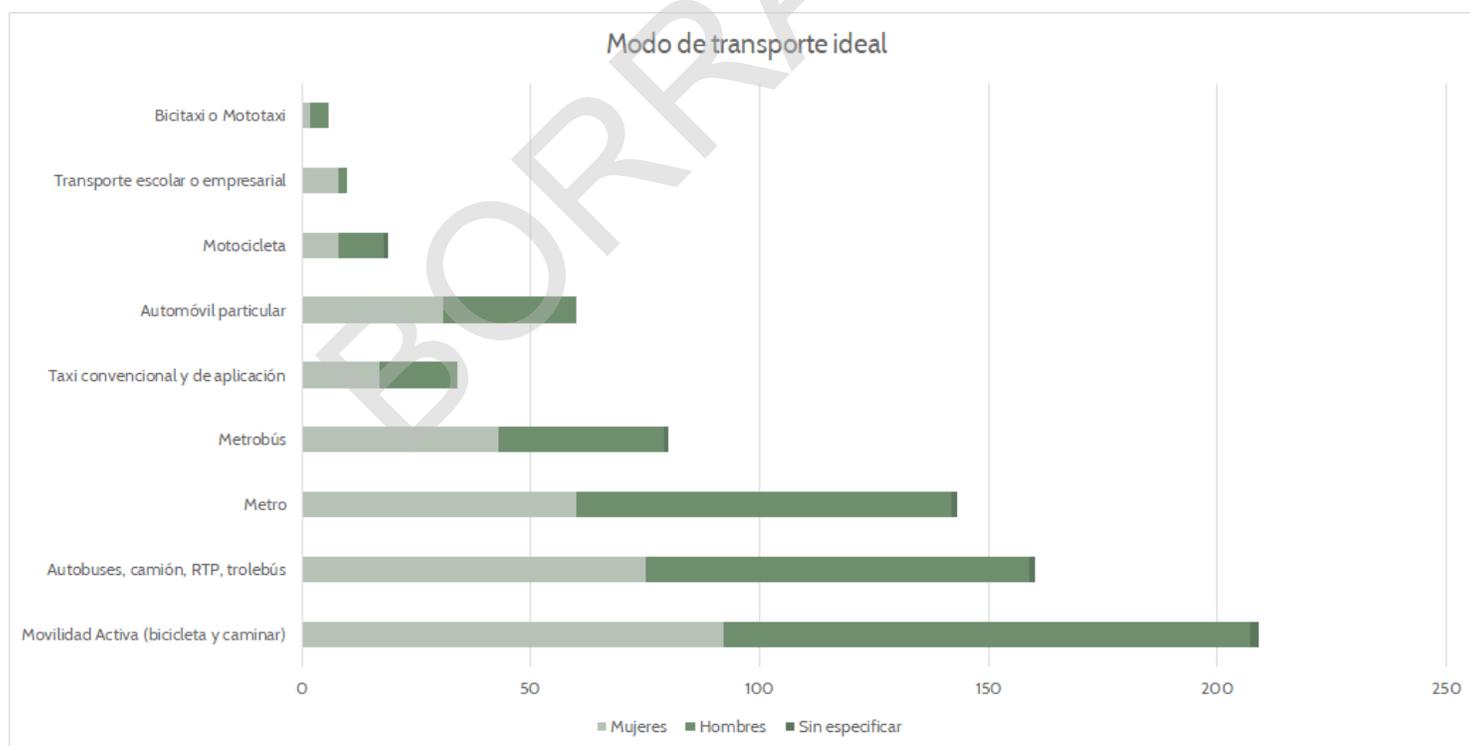


FIGURA 13. Preferencia de modo de transporte ideal segregado por género.

Se incluyó una pregunta sobre cuál sería el modo de transporte ideal si todas las condiciones fueran adecuadas. Se puede observar en esta gráfica que la mayoría de las personas ven la movilidad activa como el modo de transporte ideal. La segunda opción elegida es autobús, camión, RTP o trolebús, mientras que la tercera es el Metro. Las personas preferirían usar el transporte público que al privado en una situación ideal. Esto se ve reflejado en las historias relacionadas con estas respuestas ya que las personas participantes expresaron que, debido a condiciones de poca seguridad, falta de certeza de tiempos de traslado, saturación, mal estado de la infraestructura y pocas opciones de modos de transporte optaron por utilizar el automóvil.

Con una respuesta en forma de triada que permite relacionar tres variables se abordó la pregunta ¿Cuál es el tema central de mi historia? Y las opciones de respuesta fueron “gobernanza”, “cultura/comportamiento” y “economía”.

A continuación, se presenta la triada en dos versiones. La primera, presenta la ubicación elegida por las personas participantes para mostrar la proporción de relación de su historia con las temáticas segregada por género. Mientras que en la segunda se presenta la misma información, pero representada por porcentajes para mejor comprensión.

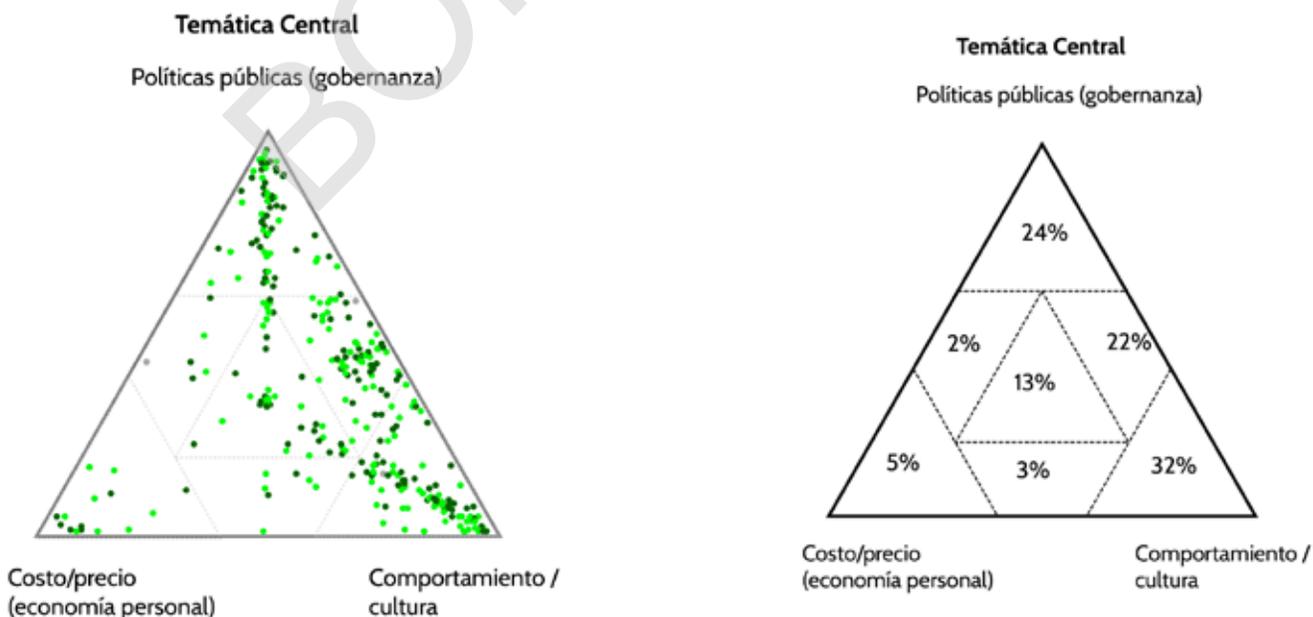


FIGURA 14. Triadas sobre temática central de las historias recopiladas en la encuesta digital.

La concentración de las historias fue en relación con “gobernanza” y “cultura/comportamiento”. De acuerdo con las historias, las personas participantes cuando hablan de **deficiencias en la gobernanza** se refieren a:

- La escasez de oferta de puntos de venta de la tarjeta MI, cuando es una “imposición” de método único de pago para algunos modos de transporte.
- El poco mantenimiento a la superficie de rodamiento.
- La falta de rutas establecidas y claras.
- La inexistencia de estándares de precio, horarios, frecuencia y velocidad en las rutas.
- La carencia de una visión de “viajes dignos”.
- La deficiencia del ordenamiento y respeto del uso del espacio público.
- La profesionalización no estandarizada de las personas conductoras de los distintos modos de transporte.
- La posibilidad de que las y los agentes de tránsito manipulen los semáforos o dirijan el tráfico de forma poco eficiente.
- La aplicación inadecuada de reglamentos y normas.
- Socialización e implementación deficiente y no estandarizada de protocolos de atención a emergencias.
- La revocación de permisos de operación para servicio de transporte privado de uso compartido que se considera una opción viable, digna y segura (SVBus, Jetty o Urbvan).
- La poca promoción masiva de alternativas limpias de transporte.
- Comunicación que no es efectiva ni inmediata, sobre las afectaciones a la operación (dirección a vías alternas por calles cerradas).

Las historias reflejan que cuando las y los participantes se refieren a **deficiencias en la cultura/comportamiento** hablan sobre:

- La convivencia vial agresiva entre personas usuarias, por ejemplo, entre automovilistas y ciclistas, automovilistas y transporte público masivo, ciclistas y peatones.
- Personas conductoras de transporte público sin capacitación adecuada. Esto en relación con el trato a las personas usuarias y a otros modos de transporte con las que comparten las vialidades.
- El tipo de convivencia entre personas pasajeras en transporte público debido a la saturación de estos se perciben como agresiva (de forma verbal y física), irrespetuosa y causa de estrés, frustración y violencia.
- Manifestaciones que entorpecen la movilidad de las y los ciudadanos.
- La ausencia de paradas y horarios establecidos, lo que tiene consecuencias incluso en temas laborales y escolares.
- El incumplimiento de reglas para ascenso y descenso de los diferentes modos de transporte público.
- La posibilidad de las y los agentes de tránsito de controlar los semáforos, lo que se percibe como una práctica que entorpece el flujo vial más que una ayuda.
- La carencia de estacionamientos disuasivos que fomenten la intermodalidad de los viajes.
- La constante sensación de que los usuarios del transporte público son susceptibles a asaltos.
- Información desactualizada sobre la operación de los diferentes modos de transporte.
- Bloqueos por falta de sincronización en los cruces durante horas pico.

- Uso ineficiente de trafitambos para canalizar el flujo vehicular.
- Falta de respeto a filas de incorporación a otras vialidades por parte de los automovilistas.
- Acoso sexual.
- Uso incorrecto de espacios asignados a personas con discapacidad y falta de infraestructura adecuada para accesibilidad universal.
- Información insuficiente e inconsistente para llegar a múltiples puntos de la ciudad.

A continuación, se muestran algunas percepciones positivas:

- La creación de ciclovías se percibe como un cambio cultural positivo.
- Poder usar la bicicleta de forma segura genera libertad y autonomía.

Las personas mayores relacionan más sus historias a temas de gobernanza, mientras que las personas más jóvenes ven la cultura y el comportamiento como un aspecto importante en relación con la movilidad o transporte diario.

Se presentaron preguntas en formato de diada, que permiten reflejar respuestas que se encuentran en un nivel extremo o intermedio entre dos opciones establecidas. Una de estas preguntas fue “como usuario/a, siento que...” y los dos extremos presentados de respuesta fueron a) tengo poca responsabilidad sobre los retos de la movilidad de la Ciudad de México y b) tengo mucha responsabilidad sobre los retos de la movilidad de la Ciudad de México.

En esta opción, la media estuvo más cercana al mayor nivel de responsabilidad como se muestra en la gráfica a continuación.

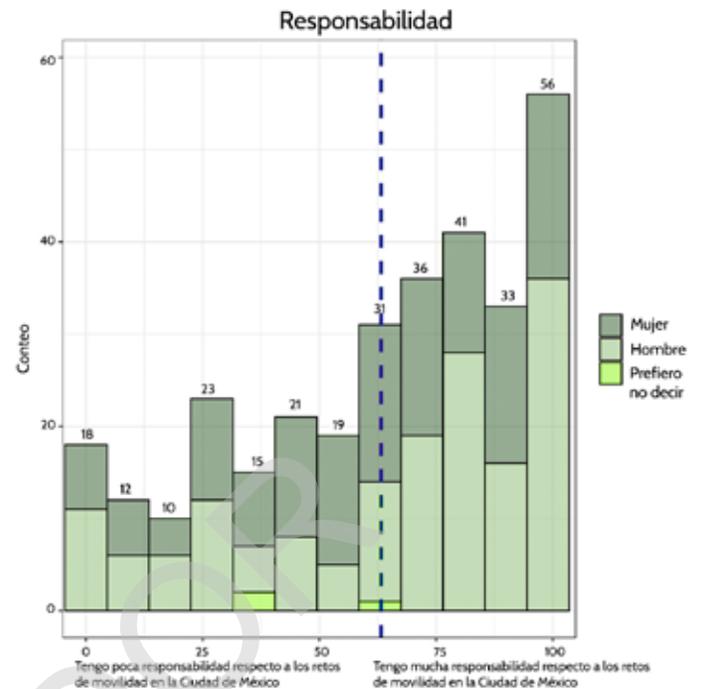


FIGURA 15. Percepción de responsabilidad en cuanto a los retos de movilidad en la Ciudad de México.

Las historias en las que las personas participantes identifican que tienen poca responsabilidad sobre los retos de movilidad en la Ciudad de México enfatizan los siguientes temas:

- Falta de horarios y rutas establecidas y claras.
- Cierres inesperados de vialidades por vehículos averiados, mantenimiento de vialidad mal programado y marchas.
- Asaltos constantes.
- Que otras personas usuarias no respeten los reglamentos de tránsito.
- Insuficiencia de rutas y modos de transporte alimentadores a modos masivos y vías primarias.
- Infraestructura que no propicia la accesibilidad.
- Agresividad de otras personas usuarias.
- Infraestructura insuficiente y sin mantenimiento.
- Policías de tránsito operando los cruces.
- Saturación.
- Comportamiento poco profesional de conductores.

Las historias relacionadas con un mayor nivel de responsabilidad personal sobre los retos de movilidad de la Ciudad de México están vinculadas con la temática central de gobernanza y cultura/comportamiento. Esta tendencia fue más presente entre los hombres que participaron en la encuesta y de grupos de edad más jóvenes. Estas personas también respondieron que principalmente su experiencia es algo que se debe cambiar a nivel ciudad y afecta significativamente su calidad de vida. En los casos que hubo sentimientos positivos (alegría, orgullo, esperanza, satisfacción) se identificó una mayor concentración en las historias que reflejan mayor responsabilidad en la persona sobre la movilidad en la Ciudad de México.

### “¿Por qué los mexicanos preferimos el tráfico?”

*Hace tiempo utilizaba el transporte público, microbús; en general diría que utilizar transporte público es mejor porque te permite hacer otras cosas mientras te trasladas. Un día tome el microbús que me llevaba a la universidad y de repente, se suben dos tipos que estaban viendo qué pertenencias de valor teníamos y así decidir a quién se las quitarían, se decidieron por mí, cosa que me molestó mucho porque no asaltaron a nadie más, sólo a mí; me despojaron de mi celular y de una cadena de oro nada ostentosa no sin antes golpearme y lastimarme la mano. Nadie acudió en mi ayuda. Desde entonces, compré un vehículo privado y manejo todos los días. Me encantaría usar el transporte público en mi día a día, pero es súper peligroso.” - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker.*



FIGURA 16. ¿Qué mejoraría tu movilidad? segregada por género.

De acuerdo con las respuestas, se identifica que las opciones más votadas fueron: mayor seguridad personal, menos tiempo de viaje así como mayor calidad y mantenimiento de infraestructura.

En los primeros lugares quedan temas relacionados con seguridad, ya sea personal o vial por lo que se debe considerar como un tema prioritario para atender. Es importante notar que hay una diferencia significativa entre las respuestas de mujeres y hombres en el tema de violencia de género, pues las mujeres lo consideran un tema relevante y normalmente son las más afectadas.

Como se ha podido ver a lo largo del diagnóstico colaborativo, los hombres generalmente consideran que la mejora de infraestructura es un tema importante para mejorar su movilidad. Adicionalmente, los hombres dieron más importancia a la opción menor tiempo de viaje y

mayor información. La relación entre estas preferencias puede ser que las mujeres realizan más viajes de acompañamiento, por lo que viajan distancias más cortas y, por el otro lado, los hombres realizan viajes con distancias más largas, lo cual hace que el tiempo y la información se vuelvan más relevantes.

Más opciones de transporte público es una alternativa que fue elegida por un alto porcentaje de participantes, esto puede responder a la oferta de transporte que es menor en las alcaldías periféricas que en las centrales.

### **Conclusiones de los espacios participativos para las personas no especialistas en movilidad**

Las encuestas de pared y la encuesta digital, abrieron un espacio para poder entender el viaje cotidiano de las personas desde su propia narrativa, lo cual es fundamental para planear estrategias que tengan

un verdadero impacto sobre lo que es importante para las personas ciudadanas. Si bien el alcance de estos espacios fue limitado comparado con el tamaño de la ciudad, el conocimiento generado es útil para validar, adecuar y fundamentar acciones que se integren al PIM 2020 -2024.

En conclusión, derivado de este análisis, se puede observar que las prioridades de la población se pueden dividir en tres grandes visiones:

1. Seguridad: refiriéndose a la necesidad urgente de atender la seguridad personal y vial de las personas ciudadanas.
2. Movilidad integrada: refiriéndose a la promoción de la multimodalidad, la atención a unidades de transporte e infraestructura existentes, así como la generación de viajes certeros y confiables a través de la seguridad de oferta de servicio, horarios, rutas, costos y capacitación adecuada a las personas conductoras.
3. Cambios estructurales a las necesidades de moverse: refiriéndose a las externalidades generadas por horas pico de sobre saturación, concentración de destinos de los viajes y la falta de servicios, equipamiento urbano y oferta de trabajo mejor distribuidos por la ciudad.

Otro enfoque que es importante señalar es que, de acuerdo con las respuestas recibidas, es fundamental mantener una visión de género en la planeación de las estrategias, y adicionalmente, la consideración de las inquietudes diferenciadas por grupo de edad, para poder implementar acciones integrales que reconozcan la diversidad de las personas que se mueven en la Ciudad de México.

# **CAPÍTULO V**

**RETOS DE LA MOVILIDAD DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO**

*“El tiempo que invierto en mi traslado diario, es muchísimo, lo cual afecta mi calidad de vida.”*  
 - Persona ciudadana de la Ciudad de México

Los espacios de colaboración permitieron identificar 10 principales retos de la movilidad en la Ciudad de México, detallados a través de la participación de las personas especialistas en movilidad. El conocimiento generado que se presenta en las fichas de esta sección incluye el diagnóstico puntual sobre el reto, las recomendaciones, así como las acciones que se han ejecutado hasta el momento de cierre de este reporte. Estas fichas están acompañadas de historias recopiladas en la encuesta digital de Plaza Pública, con el fin de ilustrar cada reto desde la experiencia de las personas usuarias.

Estas fichas tienen dos funciones específicas:

- Presentar las inquietudes y recomendaciones de acción en relación con la movilidad en la Ciudad de México desde la voz de las personas participantes del proceso.
- Presentar las estrategias de acción que se ejecutaron con el PEM 2019, así como nuevas acciones que se están definiendo por parte de la Secretaría de Movilidad, para atender los retos identificados.

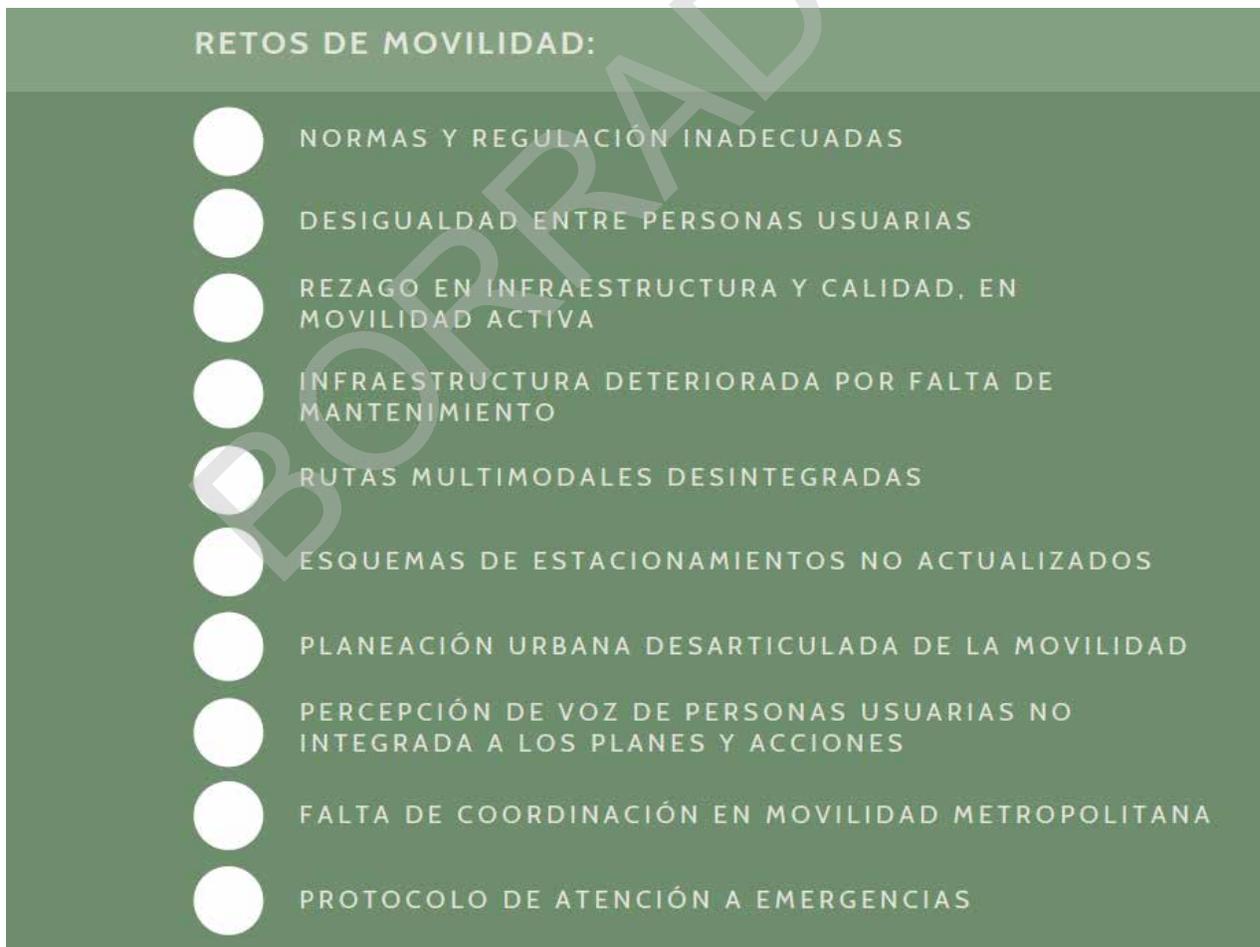


FIGURA 17. Lista de retos de movilidad.

## ¿CÓMO LEER LAS FICHAS?

Se crearon un total de diez fichas, cada una correspondiente a uno de los retos identificados en el proceso participativo.

Cada ficha está conformada por seis secciones, a continuación, se presenta una breve explicación de estas para facilitar su entendimiento y lectura:

### SECCIÓN 1 DEFINICIÓN DEL RETO

En esta sección se define el reto desde la visión de las personas participantes.

### SECCIÓN 2 EVOLUCIÓN

#### ¿Cómo se llegó a este reto?

Hubo 5 espacios participativos en donde se trabajaron, definieron y afinaron los retos de movilidad, hasta llegar a su versión final.

Los espacios fueron:

- Grupo Focal
- Foro Multiactor 1
- Sesión Colaborativa 1
- Sesión Colaborativa 2
- Revisión con equipo Dirección de Planeación y Políticas

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios.

### SECCIÓN 3 ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias corresponden a este reto?

Se enlistan las estrategias base correspondientes al reto. Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

Las estrategias tienen la siguiente evolución y en estas fichas se presentan las correspondientes al punto 2:

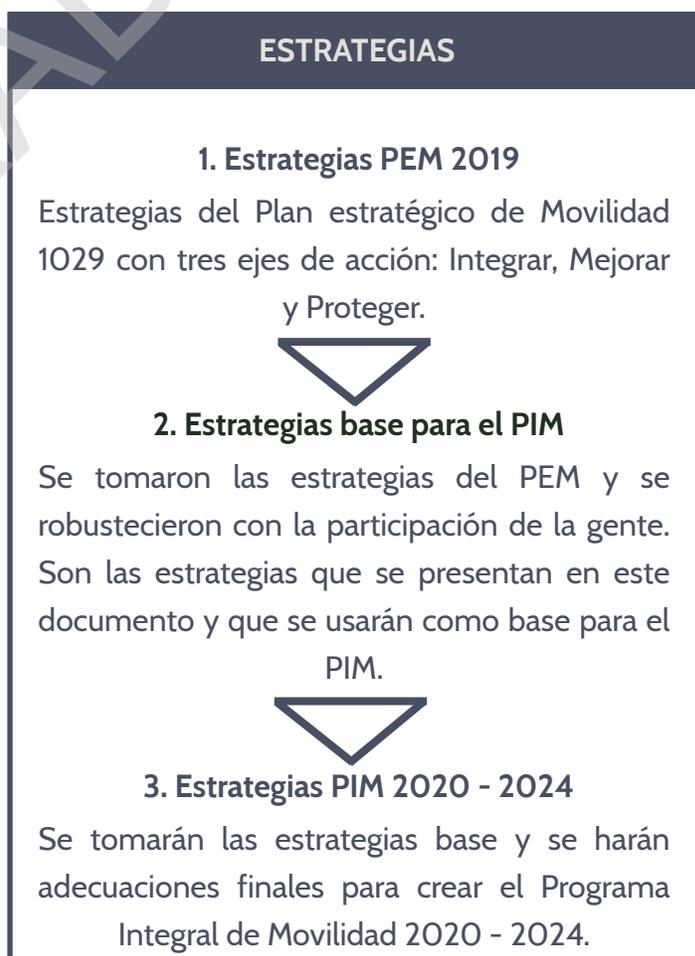


FIGURA 18. Proceso de evolución de estrategias para el PIM 2020- 2024.

## SECCIÓN 4 RECOMENDACIONES

### Recomendaciones adicionales para la creación del PIM 2020–2024

Se hicieron entrevistas a personas especialistas en movilidad (academia, sector privado, sector público y sociedad civil) y se llevaron a cabo encuestas de pared a personas ciudadanas. De los resultados, se identificaron recomendaciones puntuales para ser consideradas en la creación del PIM 2020-2024. Las recomendaciones se clasificaron dentro de los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad que son: calidad de servicio, transparencia, sustentabilidad, inclusión, comunicación, accesibilidad y género.

## SECCIÓN 5 HISTORIAS

### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

## SECCIÓN 6 ACCIONES ADICIONALES

### Otras acciones puntuales que atienden este reto

Se hicieron entrevistas a representantes del gobierno local en las que mencionaron acciones que se están llevando a cabo actualmente y atienden los retos de movilidad. En esta sección se mencionan las acciones relacionadas con el reto.

## NORMAS Y REGULACIÓN INADECUADAS

### SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

Se considera que ciertas normas y regulación no responden de manera puntual o efectiva a los problemas actuales. Dentro de este reto se habla de temas específicos relacionados con requerimientos de licencias, procesos de concesión, el enfoque de las normas en sustentabilidad y uso de alternativas limpias, registro vehicular, esquemas de movilidad compartida y políticas tarifarias.

### SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

#### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto, en cada uno de los cinco espacios participativos.

## NORMAS Y REGULACIÓN INADECUADAS

GRUPO FOCAL

- No hay certidumbre para implementar un esquema de tarifas variables.
- Procesos de concesión y esquemas laborales obsoletos.
- Efectos negativos en la salud.
- No hay regulación para la accesibilidad.
- Señalización no estandarizada.
- Alcance y redacción poco clara.
- Diseño reactivo.
- Enfoque no incluyente.
- Alcance incompleto.

## NORMAS Y REGULACIÓN INADECUADAS

FORO MULTIACTOR 1

- No hay comunicación adecuada a grupos de edad.
- No hay certidumbre para implementar un esquema de tarifas variables.
- No hay claridad en los esquemas de movilidad compartida.
- Procesos de concesión y esquemas laborales obsoletos.
- No hay promoción de alternativas limpias.
- Efectos negativos en la salud.
- Los requerimientos de licencias no están diferenciados por tipo de vehículo.
- No hay regulación para la accesibilidad.
- No hay estándares de seguridad adecuados.
- Señalización no estandarizada.
- Enfoque no incluyente.
- Alcance y redacción poco claro.
- Alcance incompleto.
- Diseño reactivo.

## NORMAS Y REGULACIÓN INADECUADAS

SESIÓN COLABORATIVA 1

- Las normas y reglamentos se contradicen y no están homologados.
- Gestión vehicular desarticulada.
- No hay certidumbre para implementar un esquema de tarifas variables.
- No hay claridad en los esquemas de movilidad compartida.
- Procesos de concesión y esquemas laborales obsoletos.
- No hay promoción de alternativas limpias.
- No están enfocadas a mitigar los efectos negativos en la salud de ciertos modos de transporte.
- Falta de diferenciación de licencia de conducir para motociclistas
- No hay regulación para la accesibilidad.
- No hay estándares de seguridad adecuados por tipo de usuaria y usuarios.
- Señalización no estandarizada.
- Enfoque no incluyente.
- Alcance y redacción poco claro.
- Alcance incompleto.
- Diseño reactivo.

## ● NORMAS Y REGULACIÓN INADECUADAS

SESIÓN COLABORATIVA 2

- No hay estándares de seguridad adecuados por tipo de persona usuaria.
- No se comunican claramente los esquemas de movilidad compartida.
- Riesgo al implementar distintas políticas tarifarias.
- No hay promoción de regulación de alternativas limpias.
- Procesos de concesión obsoletos que lleva a esquemas laborales informales e inadecuados.
- Falta diferenciar la licencia de conducir para motociclistas.
- No están enfocadas a mitigar los efectos negativos en la salud de ciertos modos de transporte.
- Las normas y reglamentos se contradicen y no están homologados. Procesos de elaboración de regulación.
- Implementación y supervisión de regulación para la accesibilidad.
- Gestión vehicular desarticulada.
- Señalización no actualizada.
- Implementación y práctica. Enfoque no incluyente.
- Diseño reactivo, se está buscando un enfoque preventivo se relaciona con Desarrollo Urbano.

## ● NORMAS Y REGULACIÓN INADECUADAS

REVISIÓN CON EQUIPO

DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS

- Falta de diferenciación de licencia de conducir para motociclistas
- Procesos de concesión obsoletos que llevan a esquemas laborales informales e inadecuados.
- Normas y reglamentos contradictorios y no homologados.
- Falta de orientación a mitigar efectos negativos de ciertos modos de transporte.
- Registro vehicular desarticulado, bases de datos no homologadas.
- Enfoque incluyente no generalizado y desfasado de la implementación.
- Necesidad de integrar la visión de way-finding.
- Diseño reactivo en movilidad.
- No se comunican claramente los esquemas de movilidad compartida.
- No existen estándares de seguridad adecuados por tipo de persona usuaria, para cada tipo de transporte.
- No se promueve el uso de alternativas de transporte limpias.
- No hay certidumbre para implementar un esquema de tarifas variables.

### SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Integrar

- E3: Reforma integral del transporte concesionado.
- E4: Promoción del uso de la bicicleta. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”).
- E5: Integración metropolitana de viajes en transporte público. (En el PEM formaba parte de la E1: Integración del sistema de transporte público y se decidió hacerlo una estrategia independiente para atender más puntualmente el tema).

#### Mejorar

- E7: Regulación de los servicios privados de movilidad.
- E9: Transporte de carga.
- E11: Movilidad limpia.

#### Proteger

- E13: Calles seguras.
- E15: Perspectiva de género, prevención y atención del acoso en el sistema de movilidad.
- E16: Movilidad activa segura.
- E17: Movilidad peatonal. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”. El énfasis en movilidad peatonal se integró como resultado de los hallazgos del proceso del diagnóstico colaborativo).

### SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

#### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a calidad del servicio

- Determinar el mínimo de nivel de servicio de los distintos modos de transporte para que lo cumpla el responsable de la operación (público, concesionado y privado).
- Ofrecer un sistema laboral conveniente y mejor para las personas operadoras al hacer reformas en los procesos de concesión de los microbuses.

#### Tarifas:

- Diferenciar entre la tarifa que se le cobra a la persona usuaria y la que se le paga al operador, un ejemplo es el esquema de Metrobús.
- Utilizar las tarifas como herramienta de integración de la operación de diferentes modos de transporte. A través de ésta se elimina la competencia directa de las personas operadoras por el pasaje, se distribuye la oferta equitativamente y se asegura presupuesto para dar mantenimiento a las unidades.

- Tomar en cuenta la inversión privada, los esquemas público-privados y los fideicomisos como herramientas que se han mostrado útiles en la atención de retos que requieren mayor inversión económica. Estos esquemas sirven para programas específicos de recaudación y que se pueda ver a dónde se va el dinero.
- Considerar una capacitación de seguridad específica para la operación de los bicitaxis. Para generarla, es necesario hacer un manual desde el conocimiento de las y los operadores y, posteriormente, ajustar la estructura con especialistas en el tema. De esta forma, se genera una propuesta adecuada a las necesidades del contexto de la ciudad.
- Socializar e implementar reglamentos de transporte de carga incluyendo mudanzas.
- Promover que todos los estacionamientos privados deban tener espacios para bicis y motos.

#### Recomendaciones con relación a transparencia

- Adecuar normas y regulación con sanciones factibles, no sobre regular para evitar la impunidad.
- Enfocar la normativa a cambio de comportamiento, no a sanciones punitivas ni de recaudación.

#### Recomendaciones con relación a comunicación

- No limitar la comunicación de acciones a los canales provistos por las redes sociales. El 50% del éxito de una política pública depende de cómo y cuándo se comunican.

#### Recomendaciones con relación a sustentabilidad

##### Alternativas limpias:

- Diseñar esquemas de financiamiento factibles para promover una política eficiente de vehículos limpios.
- Considerar la fuente de energía que se promoverá para que sea limpia y suficiente. Bajo la producción vigente, no es posible cambiar a una flotilla completamente eléctrica por lo que se pueden pensar en otras alternativas como unidades híbridas, de gas o motores nuevos de combustión (que son significativamente más eficientes). El uso de un motor de combustión que mueve a más personas es más limpio que muchos vehículos pequeños.
- Considerar conceptos que se adapten a las diferentes condiciones contextuales de los diferentes territorios de la Ciudad de México y Área Metropolitana al crear política de alternativas limpias.
- Promover el escalamiento de horarios de entrada y salida de empresas e instituciones.
- Diseñar regulación específica para disminución de ruido y así mitigar los efectos negativos en la salud.

## Recomendaciones con relación a inclusión

### Tarifas:

- Considerar el sistema de prepago como una herramienta para facilitar la distinción por persona usuaria, hora, número de viajes y distancia.
- Analizar cuánto cuesta el traslado de cada pasajero, para simplificar la definición de la tarifa de las personas operadoras y el esquema de subsidios por perfiles.
- Promover la visión de tarifas metropolitanas.

## SECCIÓN 5: HISTORIAS

### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

### *“Falta de regulación para personas aptas para conducir*

*Los conductores de autos particulares no saben el correcto uso de las intermitentes, dan vueltas prohibidas y dan vuelta en segundos carriles. Me afecta mucho porque ando en bicicleta y he tenido percance con los conductores debido a que no avisan sus cambios de carriles entre otras cosas, incluso es muy común ver carros en la calle sin placas y sin embargo no son infraccionados. Yo mejoro mi seguridad al traer reflectores, luces y siempre usar ropa clara para ser más visible, si este gobierno invirtiera en capacitación y regularización de autos y pusiera de requisito una prueba de conducir sería más probable reducir los incidentes.”* - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

### *“Un ligero incremento*

*Un día me atropellaron en José Vasconcelos y Constituyentes cuando iba en bici. Una persona no me vio por ir viendo el teléfono mientras manejaba y se dio a la fuga. Yo traía casco, luces y reflejantes, si no hubiera tenido casco, posiblemente me hubiera roto la cabeza. Me atropellaron justo debajo de una cámara y frente a una estación de Policía y aun así no pasó nada, no llegó ninguna patrulla o vehículo de auxilio, obviamente nadie se enteró del suceso. Es impresionante la cantidad de violaciones al reglamento de tránsito, aún debajo de las cámaras del C5 y la autoridad no hace nada. Me preocupa porque varias personas de mi familia se mueven en bici y no hay respeto hacia nosotros.”* - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker.

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

### Otras acciones puntuales para atender este reto

En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo. Las acciones son las siguientes:

- Se inició un proceso de regulación de ambulancias que coordina a la SEMOVI con la Secretaría de Salud, la Cruz Roja y otros actores relevantes.
- Se estableció coordinación con alcaldías para regular la operación de los camiones de basura.
- Se ordenaron los operativos de revisión del transporte público concesionado: se cambió del formato de revisión sin previo aviso por una lista de 10 puntos específicos a revisar en las unidades, enfocados en seguridad, que se comparten con los operadores dos meses antes de la revisión para permitir atender debilidades.
- Durante 2019 se redujeron en 43% los incidentes que involucran microbuses.
- Se publicaron los lineamientos de operación de los monopatines y bicicletas sin anclaje (Sistemas de Transporte Individual Sustentable, SiTIS), así como el cambio del reglamento de tránsito. Estos lineamientos fueron resultado de pruebas piloto en la cual se pidieron datos para análisis de patrones de viajes, perfiles de usuario y disponibilidad de vehículos.

- Se publicó la convocatoria para un permiso anual de operación de SiTIS que contempla, por un lado, cumplir la parte técnica y por el otro, que en la segunda fase cada empresa oferte lo que está dispuesto a pagar a la Ciudad para poder operar anualmente, así como el número de unidades que pueden operar. De esa manera cada empresa se hace responsable de lo que va a dar, dependiendo de sus corridas financieras y operativas.
- Se buscará crear un esquema de subsidios de tarifa en conjunto con dependencias como la Secretaría de Inclusión y Bienestar Social (SIBISO) y el Desarrollo Integral de la Familia (DIF), que considera a personas con discapacidad, trabajadores de la contraloría, etc.

#### Licencias:

- Se creará una licencia para motociclistas con atención prioritaria debido al alto índice de accidentalidad.
- Se implementará un curso en línea para los aspirantes a una licencia de motocicleta, y adicionalmente, las motocicletas de comercio deberán tomar un curso presencial.
- Se instauró un programa piloto de un examen en línea para poder sacar la licencia de conductor de auto.
- Se publicará el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito que estará alineado a mejores prácticas nacionales e internacionales. Se está integrando un enfoque de *way-finding*<sup>2</sup> a los proyectos de la Secretaría de Movilidad.

<sup>2</sup>El “wayfinding” se refiere a los sistemas de información que guían a las personas a través de ambientes físicos y mejoran su comprensión y experiencia del espacio. Se centra en la persona con una visión de diversidad y se utilizó por primera vez en el libro “The imagen of the city” de Kevin Lynch.

### Rediseño de concesiones:

- Se planeó el rediseño de las concesiones de rutas, el esquema considera las siguientes áreas:
  - Operación
  - Financiamiento
  - Administración
  - Esquema laboral
  - Nivel y calidad de servicio
  - Tarjeta única
- Se celebró un nuevo acuerdo de movilidad con transportistas para generar los insumos necesarios para entender y evaluar rutas, ramales y a las personas operadoras.
- Se abrieron múltiples colaboraciones con la Subsecretaría de Transporte en relación con las normas técnicas de taxis y rutas. Esto con el fin de generar normas adecuadas a las necesidades operativas de la Subsecretaría y de las personas operadoras.

### Taxis:

- Se empezó la digitalización de los registros de taxi buscando el fortalecimiento específico de las bases de datos del registro público de transporte.
- Se lanzó la plataforma digital “Mi Taxi” con el objetivo de regular la competencia hacia condiciones más justas entre plataformas de uso compartido y taxis tradicionales. Esta plataforma está conectada al C5 (Centro de Atención a Emergencias y Protección Ciudadana de la Ciudad de México).
- Para que la unidad de taxi pueda ser parte de la plataforma digital, debe cumplir con altos estándares de servicio: pasar la revista, tener la documentación en orden, placa, requisitos de pericia, manejo, impuestos en orden.

- Se implementó un programa de sustitución de taxi por unidades híbridas, eléctricas, de alto rendimiento y bajas emisiones. En dos meses se sustituyeron 650 unidades y el programa continúa.

### ECOBICI:

- Open *Contracting Partnership*<sup>3</sup> seleccionó a la SEMOVI para hacer un acompañamiento de mejores prácticas a nivel internacional en procesos de licitación para lograr mayor transparencia.
- Se crearán los Términos de Referencia y un análisis financiero en colaboración con empresas interesadas para saber cuál será el modelo de negocios más adecuado para la extensión del servicio de ECOBICI. Ver acciones de la ficha de rezago en infraestructura y calidad de movilidad activa.

### Transporte de carga:

- Se creó un plan separado con el esquema para transporte de carga en el Centro Histórico de la ciudad.
- Se estableció coordinación con las alcaldías para la generación de la nueva regulación para mejorar la operación de carga/mercancías.
- Se realizó un estudio de los sitios de carga para analizar la regulación necesaria.
- Se agregaron nuevos elementos a la revista de carga, más fuertes para tema de transparencia y rendición de cuentas.

<sup>3</sup>Open Contracting Partnership, creada por el Banco Mundial, es una colaboración que abre espacios de diálogo entre gobiernos, empresas, la sociedad civil y especialistas en tecnología para transparentar y transformar la contratación pública en todo el mundo.

- Se actualizará la base de datos existente.
- Se vinculará la supervisión del transporte de carga con el C5 para poder detectar incumplimiento al reglamento y aplicar las sanciones correspondientes a la zona. Las multas se están contemplando tanto económicas como comunitarias.
- Se inició un proceso de digitalización de trámites para transporte de carga y mejora del proceso de revista, lo que disminuye la corrupción y aumenta la eficiencia.
- Se preparó una iniciativa de ley para cruzar referencias del trámite de licencias con otras dependencias gubernamentales usando como base el Registro Público Vehicular, (REPUVE). Con esto se aumentará la seguridad, se mitigará el poder desproporcionado de algunos intermediarios y se evitará el subregistro del parque vehicular.
- Se empezaron a limpiar las bases de datos de licencias y placas, se fortaleció el proceso de digitalización y se están creando flujogramas complejos para trámites en línea. Esto ha reducido notablemente el número de denuncias de placas duplicadas.
- Se inició el cambio de equipo de cómputo para trámites digitales, así como el sistema operativo.
- Se empezó un proceso para cambiar el modelo de operación de parquímetros y tener uno más equitativo para la ciudad, el modelo actual da el 70% de los ingresos al privado y el 30% regresa a la ciudad a través de inversiones en su entorno inmediato. El nuevo modelo buscará un mayor porcentaje para reinversión en las colonias, la socialización del parquímetro, mayor participación de la ciudadanía a través de un mejor modelo de gestión que genere mayor interés en tener el programa.

### Plataformas de uso compartido (Uber, Didi, etc.):

- Se realizó un diagnóstico más detallado dentro del sistema de SEMOVI coordinado con las plataformas con el objetivo de regular los trámites.
- Se fortaleció el trámite de revista de los vehículos que trabajan con las plataformas, estableciendo como condicionante para la entrega de constancia la documentación completa; con dicha constancia, pueden pasar al proceso de revista; al terminar se les da un holograma. Todo el trámite es digital.
- Se conectaron los datos de los vehículos de las plataformas con el sistema de SEMOVI, al final de 2019 se logró que 1000 unidades completaran el proceso.
- Se trabajó en transparentar fideicomisos como el Fondo Uber. Este proceso es el que ayudó a tener los fondos suficientes para el programa de sustitución de taxis.

### Fotocívicas:

- Se estableció una nueva forma de sanción que no es económica, cada infracción tiene una sanción cívica (Fotocívicas). Las ventajas de este sistema se han reflejado en transformaciones culturales y de comportamiento. Antes del programa, el promedio de incidencia por persona ciudadana era entre 15 y 20 veces y a lo largo de 2019 bajó a entre tres y cuatro veces.
- Se robustecerá el programa a través de duplicar el número de cámaras y ampliar el alcance a transporte público.

- Se propusieron triciclos eléctricos como alternativa a los mototaxis, respondiendo a inquietudes en relación con seguridad, tecnología y sustentabilidad.
- Se planeó el rediseño de concesiones de CETRAM. Ahora las concesiones de CETRAM se plantean como proyectos de movilidad, en lugar de inmobiliarios. Se incluye una visión práctica de sustentabilidad, por ejemplo, reutilización de recursos, captación de agua.
- Se diseñará regulación para reducir emisiones, considerando 16 temas entre los que se incluye transporte de carga. Esta regulación incluye horarios, especificación de unidades, etc.



FIGURA 19. Espacios de participación.

# DESIGUALDAD ENTRE PERSONAS USUARIAS

## SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

Este reto considera la desigualdad de las y los usuarios en aspectos específicos relacionados con su movilidad. Los temas son: convivencia y distribución inadecuada en el espacio público (considerando el acceso a personas con discapacidad), la estigmatización de tipos de transporte por ciertos usuarios (se mencionaron principalmente: automóvil particular local y foráneo, transporte de mercancías, bici), la aplicación de reglamentos no uniforme (principalmente a plataformas de taxis de aplicación y motos) y la falta de políticas tarifarias diferenciadas por tipo de usuario o usuaria (personas mayores, estudiantes, niños y niñas). Tanto el reto como los temas aquí mencionados surgieron de los espacios dentro del diagnóstico colaborativo.

## SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios participativos.

## DESIGUALDAD ENTRE TIPO DE USUARIAS Y USUARIOS

GRUPO FOCAL

- Estigmatizar cierto tipo de persona usuaria.
- No hay consecuencias por incumplimiento de reglamentos para ciertos tipos de persona usuaria.
- Preferencia de unos usuarios sobre otros en creación de políticas.

## DESIGUALDAD ENTRE TIPO DE USUARIAS Y USUARIOS

FORO MULTIACTOR 1

- Desigualdad entre tipo de usuarias y usuarios.
- **Falta de consideraciones a transporte de mercancías.**
- No hay sistema de tarifas variables.
- Espacio público no distribuido por necesidad de uso.
- Falta de estándares de seguridad para niñas y mujeres.
- Estigmatizar cierto tipo de persona usuaria.
- No hay consecuencias por incumplimiento de reglamentos para ciertos tipos de persona usuaria.
- Preferencia hacia personas usuarias de ciertos modos de transporte en la creación de políticas.

## DESIGUALDAD ENTRE TIPO DE USUARIAS Y USUARIOS

SESIÓN COLABORATIVA 1

- Desigualdad entre tipo de usuarias y usuarios.
- Falta de consideraciones a transporte de mercancías.
- No hay sistema de tarifas variables.
- Espacio público no distribuido por tipo de necesidad de uso.
- Estigmatizar cierto tipo de personas usuarias.
- No hay consecuencias por incumplimiento de reglamentos para ciertos tipos de personas usuarias.
- Preferencia hacia personas usuarias de ciertos modos de transporte en la creación de políticas.

## DESIGUALDAD ENTRE PERSONAS USUARIAS

SESIÓN COLABORATIVA 2

- Desigualdad entre personas usuarias.
- Falta de atención a transporte de mercancías.
- No hay sistema de políticas tarifarias.
- Espacio público no distribuido por tipo de necesidad de uso.
- Estigmatizar cierto tipo de personas usuarias.
- No hay consecuencias por incumplimiento de reglamentos para cierto tipo de personas usuarias.
- Se deben hacer políticas con énfasis en grupos de atención prioritaria, mejor comunicación de por qué se da preferencia a un grupo.

## ● DESIGUALDAD ENTRE PERSONAS USUARIAS

REVISIÓN CON EQUIPO

DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y

POLÍTICAS

- Desigualdad entre personas usuarias.
- Distribución inadecuada del espacio público por modos de movilidad.
- Percepción de estigmatización de ciertos modos de transporte en la vía.
- Falta de convivencia vial adecuada entre tipos de personas usuarias.
- Aplicación discriminada de reglamentos a plataformas de movilidad compartida y motociclistas.
- Falta de atención a transporte de mercancías.
- Desigualdad en el sistema tarifario, entre servicios de transporte y que no diferencia entre tipo de personas usuarias.

BORRADOR

## SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Integrar

- E2: Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo.
- E3: Reforma integral del transporte concesionado.
- E4: Promoción del uso de la bicicleta. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”).

#### Mejorar

- E6: Gestión del tránsito y los estacionamientos.
- E7: Regulación de los servicios privados de movilidad.
- E10: Mejora de atención ciudadana.
- E11: Movilidad limpia.

#### Proteger

- E13: Calles seguras.
- E14: Política de seguridad vial orientada al cambio de conductas.
- E16: Movilidad activa segura.
- E17: Movilidad peatonal. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”. El énfasis en movilidad peatonal se integró como resultado de los hallazgos del proceso del diagnóstico colaborativo).

## SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a calidad de servicio

##### Transporte de carga:

- Considerar regulación que restrinja el paso de transporte de carga en ciertas zonas de la ciudad.
- Tener presente que cuando los problemas relacionados con el transporte de carga se hacen visibles se puede generar una percepción de estigmatización al sector.
- No minimizar o ignorar los efectos negativos del transporte de carga de grandes dimensiones a pesar de sus beneficios.

#### Recomendaciones con relación a transparencia

- Eliminar el uso de efectivo en diferentes modos de transporte tiene un impacto directo en la mejora de la seguridad de diferentes personas usuarias.
- Definir y controlar las paradas de transporte público aumenta la seguridad de las personas usuarias.
- Considerar en los estudios de movilidad a los no usuarios, ya que los efectos de la movilidad de la ciudad los impacta también a ellos.

### Recomendaciones con relación a la accesibilidad

- Integrar la visión de la accesibilidad a la operación del transporte público. El diseño de la infraestructura no es suficiente.
- Considerar los esquemas de financiamiento adecuados para la sustitución de unidades de transporte público por unidades accesibles para personas con discapacidad.

### Recomendaciones con relación a inclusión

#### Tarifas:

- Estudiar el costo de cada persona pasajera para simplificar la definición de la tarifa de personas operadoras y el esquema de subsidios por perfiles.
- Considerar el sistema de prepago como herramienta para facilitar la distinción por persona usuaria, hora, número de viajes y distancia.
- Considerar al bicitaxi como herramienta para negociar el espacio público, generar comunidad y aumentar la percepción de seguridad.
- Medir la cantidad de personas mayores y personas con discapacidad que usan distintos modos de transporte (incluido el caminar); un aumento de estas personas usuarias es un indicador de mejora.
- Dar prioridad a tipos de personas usuarias que históricamente han quedado rezagadas, no significa estigmatizar a usuarios que por condiciones de contexto recibieron mayor atención en el pasado.

### Recomendaciones con relación a género

- Considerar la movilidad del cuidado<sup>4</sup> en la planeación de políticas; es un tema sumamente relevante para las mujeres que habitan en la ciudad.
- Integrar a los bicitaxis como herramienta para atender la movilidad del cuidado de adultos mayores, gente con discapacidad, niños y niñas, así como traslado para ejecución de tareas domésticas (llevar bultos, mandado, ropa).

### SECCIÓN 5: HISTORIAS

#### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

<sup>4</sup>Movilidad del Cuidado se refiere a los desplazamientos diarios asociados con el trabajo del cuidado. Por trabajo del cuidado se entiende el trabajo no remunerado, realizado por los adultos para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar (Término acuñado por Inés Sánchez de Madariaga).

***“La visceralidad ante la discapacidad, una frivolidad del uso del transporte.***

*Yo asisto a una persona con silla de ruedas, todos los días tenemos que vivir bajo la frivolidad del transporte en la Ciudad. De cada 10 taxis sólo uno te recoge y normalmente porque alguna persona cercana al conductor tiene alguna discapacidad. Pensé que el Metrobús sería la salida a tanto desprecio social, pero no. En la primera semana, la rampa y la atención funcionaron de maravilla, pero después de un mes el chofer muchas veces no se detiene el tiempo necesario para subir una silla de ruedas o se detiene de 35 a 40 cm de la banqueta y no permite bajar la rampa, lo cual implica cargar por completo a la persona con la silla de ruedas. Los choferes se molestan y dicen que quita el tiempo. En realidad, el servicio a la discapacidad es una burla, es frustrante tener a una persona discapacitada y no poder ayudarla por sentirse ignorado.”*- Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

***“Viajar en el transporte público en la CDMX con niños.***

*Todos los días tengo que dirigirme a mi trabajo con mi hijo de 4 años de edad, ya que él va a preescolar muy cerca de la zona donde laboro, generalmente lo hago en mi auto pero hace una semana se descompuso y nos trasladamos en transporte público, no tengo problema porque así sea (de hecho cuando él está de vacaciones, viajo en transporte público) pero después de una semana, con un menor de edad, se vuelve tedioso, desgastante, costoso y sobre todo peligroso. Nuestro primer obstáculo, vivimos en una zona donde no hay más que taxis para llegar al metro más cercano, segundo y que más estrés me causa, es que en horas pico el metro no cuenta con suficientes vagones, bueno, en realidad a ninguna hora, por lo que está sobre saturado y no respetan los lugares para personas de la tercera edad o para niños, un día aventaron tanto que tuvieron que gritar que iba un niño pequeño y que tuvieran cuidado porque lo podían aplastar. Y a esto se enfrentan muchas mujeres que como yo, por necesidad tienen que trasladarse con sus hijos en un transporte público ineficiente, inseguro y sucio; sin olvidar que esta situación nos lleva a que las personas olvidemos la empatía por los más vulnerables.”* - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

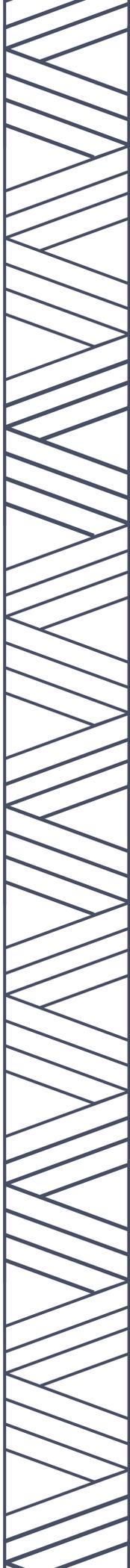
### Otras acciones puntuales para atender este reto

En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo. Las acciones son las siguientes:

- Se creará una licencia para motociclistas con atención prioritaria debido al alto índice de accidentalidad. Los aplicantes deberán llevar a cabo un curso en línea, y adicionalmente, las motocicletas de comercio deberán tomar un curso presencial.
- Se creó el plan de convivencia vial que incluye el programa Fotocívicas además de radares y alcoholímetros.
- Se iniciarán campañas de seguridad vial para disminuir y prevenir accidentes mediante acciones que incentiven la sensibilización sobre la importancia del uso de cascos y sillas para niños y niñas, el cumplimiento de normas de tránsito, y la disminución de conductores en estado de ebriedad.
- Se implementará una capacitación para transportistas durante los procesos de revista (proceso de actualización de datos de registro del vehículo y la persona operadora).

- Se publicará el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito que estará alineado a mejores prácticas nacionales e internacionales. Se está integrando un enfoque de way-finding<sup>5</sup>.
- Se adecuó la infraestructura para personas con discapacidad en paradas de Trolebús.
- Se integrará una visión de accesibilidad e inclusión a todos los proyectos de CETRAM.

<sup>5</sup>Wayfinding se refiere a los sistemas de información que guían a las personas a través de ambientes físicos y mejoran su comprensión y experiencia del espacio. Se centra en la persona con una visión de diversidad y se utilizó por primera vez en el libro "The image of the city" de Kevin Lynch.



## REZAGO EN INFRAESTRUCTURA Y CALIDAD EN MOVILIDAD ACTIVA<sup>6</sup>

### SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

Este reto se refiere a temas relacionados con la infraestructura, la calidad del entorno urbano y la experiencia de viaje para las personas que caminan o usan la bicicleta como modo de transporte. Los temas específicos son efectos en la salud, entorno ruidoso, inseguridad vial y personal, así como la estigmatización de este tipo de movilidad.

### SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

#### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios participativos.

## MOVILIDAD ACTIVA INSUFICIENTE

GRUPO FOCAL

- Efectos en la salud (GEI).
- Inseguridad vial.
- Estigmatizada.
- El entorno es ruidoso.
- Hay percepción de inseguridad.
- Hay percepción de riesgo.
- Percepción de insalubridad en el entorno y poco mantenimiento.

## ● MOVILIDAD ACTIVA INSUFICIENTE

FORO MULTIACTOR 1

- Efectos en la salud (GEI).
- Inseguridad vial.
- Estigmatizada.
- El entorno es ruidoso.
- Hay percepción de inseguridad.
- Hay percepción de riesgo.
- Percepción de insalubridad en el entorno y poco mantenimiento.

## ● REZAGO EN MOVILIDAD ACTIVA

SESIÓN COLABORATIVA 1

- Efectos en la salud (GEI, sedentarismo, etc.).
- Inseguridad vial.
- Estigmatizada.
- El entorno es ruidoso.
- Hay percepción de inseguridad.
- Hay percepción de riesgo.
- Percepción de insalubridad en el entorno y poco mantenimiento.

## ● REZAGO EN MOVILIDAD ACTIVA

SESIÓN COLABORATIVA 2

- Rezago en movilidad activa.
- Efectos en la salud (SEI, sedentarismo, etc.).
- Percepción de inseguridad vial.
- Estigmatizada.
- El entorno es ruidoso.
- Percepción de insalubridad en el entorno y poco mantenimiento específicamente de ECOBICI y obras de mantenimiento de infraestructura.

## ● REZAGO EN INFRAESTRUCTURA Y CALIDAD, EN MOVILIDAD ACTIVA

REVISIÓN CON EQUIPO  
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y  
POLÍTICAS

- Rezago en infraestructura y calidad en movilidad activa.
- Falta de comunicación sobre beneficios de la movilidad activa en la salud.
- Falta de integración de los impactos en la salud causados por GEI, ruido, estrés, etc. en las políticas de movilidad.
- Percepción de inseguridad vial y personal.
- Estigmatización de la movilidad activa.
- Falta de mantenimiento y oferta insuficiente de infraestructura y equipamiento para la movilidad activa.

### SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Integrar

- E2: Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo.
- E4: Promoción del uso de la bicicleta. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”).

#### Mejorar

- E6: Gestión del tránsito y los estacionamientos.
- E7: Regulación de los servicios privados de movilidad
- E8: Impulso a la innovación y mejora tecnológica.
- E9: Transporte de carga.
- E11: Movilidad limpia.
- E12: Rescate y mejora del transporte público.

#### Proteger

- E13: Calles seguras.
- E14: Política de seguridad vial orientada al cambio de conductas.
- E16: Movilidad activa segura.
- E17: Movilidad peatonal. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”. El énfasis en movilidad peatonal se integró como resultado de los hallazgos del proceso del diagnóstico colaborativo).

### SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

#### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a calidad de servicio

- Acompañar el discurso de “poner al peatón primero” con acciones para mejorar el diseño y la infraestructura peatonal.
- Enfocar las acciones en temas peatonales a una visión de way-finding.<sup>7</sup>
- Esto tiene un impacto en la movilidad diaria de las personas ciudadanas, así como en el turismo.
- Promover la multimodalidad considerando la opción de poder subir la bicicleta a otros modos de transporte.
- Planear la infraestructura para movilidad activa, en las vías pertinentes. Puede ser que una vía secundaria sea más segura para una ciclovía que una primaria.

#### Recomendaciones con relación a género

- Considerar que la bicicleta tiene potencial para cubrir los viajes de Movilidad del Cuidado<sup>8</sup> que es llevada a cabo principalmente por mujeres.
- Atender las necesidades de las y los peatones implica el 30% de los viajes de la ciudad que principalmente representan a mujeres.

<sup>7</sup>Wayfinding se refiere a los sistemas de información que guían a las personas a través de ambientes físicos y mejoran su comprensión y experiencia del espacio. Se centra en la persona con una visión de diversidad y se utilizó por primera vez en el libro “The imagen of the city” de Kevin Lynch.

### Recomendaciones con relación a sustentabilidad

- Promover la planeación integral de las banquetas para proyectos de sustentabilidad y regeneración. Buscar soluciones que no sean reactivas.

### Recomendaciones con relación a accesibilidad

- Cuantificar las afectaciones por infraestructura o inseguridad de las y los peatones (i.e. romperse el tobillo por banquetas en mal estado, asaltos, acoso, etc.).
- Conectar puntos de atracción de viaje (hospitales, museos, espacios verdes, centro histórico, etc.) además de trabajo y escuelas.
- Considerar que atender las banquetas de toda la ciudad integra un componente de justicia social a la movilidad.
- Tener presente que el orden de la pirámide de movilidad no significa favorecer a un tipo de usuario sobre otro, sino planear de forma estratégica los incentivos, espacios y forma de convivencia.

### Recomendaciones con relación a inclusión

- Promover la bici escuela y el paseo dominical en bici porque son semilleros de ciclistas, son incluyentes y promueven la actividad física.

## SECCIÓN 5: HISTORIAS

### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

<sup>8</sup> Movilidad del Cuidado se refiere a los desplazamientos diarios asociados con el trabajo del cuidado. Por trabajo del cuidado se entiende el trabajo no remunerado, realizado por los adultos para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar (Término acuñado por Inés Sánchez de Madariaga). La recomendación sobre movilidad de cuidado se incluyó en el apartado del género debido a que en México generalmente es llevada a cabo por mujeres.

### *“Algunos peligros de ser peatón.*

*No tengo coche y si puedo, prefiero caminar a donde tenga que ir. Caminar en la CDMX no es una tarea fácil, empezando porque no tenemos la cultura de dar preferencia al peatón, no hay suficientes cruces peatonales, ni semáforos para el peatón. Ya perdí la cuenta de las veces que casi me han atropellado porque la gente acelera al dar la vuelta, o manejan viendo su celular sin fijarse que hay peatones. A todo esto, hay que agregar la inseguridad, la invasión de los negocios y coches a las banquetas, así como la falta de mantenimiento de estas. Si no puedo caminar con tranquilidad en la calle, ¿cómo puedo considerar viajar en bicicleta? Aunque me encantaría.” - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker*

### *“Infraestructura pro-velocidad.*

*En mis recorridos diarios suelo ser peatón, ciclista y usuario del transporte público, en específico del metro. De las peores situaciones que me han hecho replantearme el subirme a la bicicleta es la falta de empatía y la intolerancia que tienen automovilistas hacia quienes vamos en bicicleta. La nula capacidad de entender que estamos indefensos ante su tonelada con ruedas, la falta de empatía de la dirección de tránsito de la SSC que no nos apoya. Varias veces he estado a punto de ser atropellado debido a la terrible infraestructura que provoca las altas velocidades de los autos en la ciudad.” - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker*

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

### Otras acciones puntuales para atender este reto

En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo. Las acciones son las siguientes:

- Se publicaron los lineamientos de operación de los monopatines y bicicletas sin anclaje (Sistemas de Transporte Individual Sustentable, SiTIS), así como el cambio del reglamento de tránsito. Estos lineamientos resultaron de pruebas piloto en las cuales se recopilaron datos para análisis de patrones de viajes, disponibilidad de vehículos y perfiles de las personas usuarias.
- Se publicará el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito que estará alineado a mejores prácticas nacionales e internacionales. Se está integrando un enfoque de way-finding<sup>9</sup> a los proyectos de movilidad activa.

#### ECOBICI:

- Se hará la transición a la nueva tecnología de bicis y estaciones, así como crecer ECOBICI a nuevas zonas: Azcapotzalco, Coyoacán, Álvaro Obregón, Oriente de Benito Juárez, Narvarte y hacia el Norponiente hacia cuatro caminos.
- Se aumentarán de 6,000 a 10,000 bicicletas.
- Se incrementarán los biciestacionamientos, pasando de cuatro a 16.

<sup>9</sup>Wayfinding se refiere a los sistemas de información que guían a las personas a través de ambientes físicos y mejoran su comprensión y experiencia del espacio. Se centra en la persona con una visión de diversidad y se utilizó por primera vez en el libro “The imagen of the city” de Kevin Lynch.

# INFRAESTRUCTURA DETERIORADA POR FALTA DE MANTENIMIENTO

## SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

Este reto considera el mantenimiento de la infraestructura para el transporte de superficie en modos privados y públicos. Específicamente la falta de mantenimiento estable que afecta la fluidez operativa y no permite el aprovechamiento de la infraestructura vial y transporte público existente. También se resalta la falta de regulación e infraestructura adecuada para transporte de mercancías así mismo, la necesidad de integrar una perspectiva de inclusión y seguridad vial en el diseño de infraestructura que además facilite el uso de diferentes modos de movilidad.

## SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios participativos.

## INFRAESTRUCTURA DESGASTADA

GRUPO FOCAL

- Dificultad de uso de diferentes modos de movilidad.
- Menor fluidez operativa.
- Inseguridad (vial).
- Descuido y falta de mantenimiento.

## ● INFRAESTRUCTURA DESGASTADA

FORO MULTIACTOR 1

- No hay red clara para distribución de mercancías.
- No hay parámetros de diseño inclusivo.
- Dificultad de uso de diferentes modos de movilidad.
- Menor fluidez operativa.
- Inseguridad (vial).
- Descuido y falta de mantenimiento.

## ● INFRAESTRUCTURA DETERIORADA

SESIÓN COLABORATIVA 1

- Desaprovechamiento de infraestructura existente.
- No hay claridad en los planes de mantenimiento.
- No hay red clara para distribución de mercancías.
- No hay parámetros de diseño inclusivo.
- Dificultad de uso de diferentes modos de movilidad.
- Menor fluidez operativa.
- Inseguridad (vial).
- Descuido y falta de mantenimiento.

## ● SUPERVISIÓN DE MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DETERIORADA

SESIÓN COLABORATIVA 2

- Desaprovechamiento de infraestructura existente.
- No hay programas de mantenimiento estables.
- No hay regulación ni infraestructura clara para distribución de mercancías.
- No se implementan parámetros de diseño inclusivo.
- Dificultad de uso de diferentes modos de movilidad.
- Menor fluidez operativa en transporte y reglamentación.
- Inseguridad (vial).

## ● INFRAESTRUCTURA DETERIORADA POR FALTA DE MANTENIMIENTO

REVISIÓN CON EQUIPO  
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y  
POLÍTICAS

- No hay regulación ni infraestructura clara para la distribución urbana de mercancías.
- No se implementan parámetros de diseño inclusivo en la infraestructura vial y de transporte público.
- Falta de diseño y mantenimiento de infraestructura con visión de seguridad vial.
- Uso desaprovechado de infraestructura vial y de transporte público existente.
- Falta de programas de mantenimiento de infraestructura y transporte público establecidos y constantes.

### SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Mejorar

- E6: Gestión del tránsito y los estacionamientos.
- E8: Impulso a la innovación y mejora tecnológica.
- E9: Transporte de carga.
- E11: Movilidad limpia.
- E12: Rescate y mejora del transporte público.

#### Proteger

- E13: Calles seguras.
- E14: Política de seguridad vial orientada al cambio de conductas.
- E16: Movilidad activa segura.
- E17: Movilidad peatonal. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”. El énfasis en movilidad peatonal se integró como resultado de los hallazgos del proceso del diagnóstico colaborativo).

### SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

#### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a calidad en servicio

- Incluir el costo de mantenimiento y los responsables de este, en el presupuesto inicial de los proyectos.
- Considerar un sistema de tarifas que permita asegurar presupuesto para el mantenimiento de unidades e infraestructura de distintos modos de transporte.
- Integrar el mantenimiento de banquetas e infraestructura ciclista al mantenimiento rutinario de calles.
- Enfocar los esfuerzos en la infraestructura existente antes de crear nueva.
- Centrar la nueva señalización que se instale en lo que se puede hacer, en lugar de las restricciones.

#### Recomendaciones con relación a género

- Considerar a las mujeres e incentivar su participación como parte de la fuerza de trabajo para construir, mantener y operar la infraestructura del transporte.

### SECCIÓN 5: HISTORIAS

#### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

### ***“Banquetas seguras para caminar.***

*Yo no tengo auto, así que camino mucho y en ocasiones utilizo una bici para moverme. Para mí, un día normal consiste en caminar hacia mi trabajo, pero es difícil cruzar las calles de manera correcta, ya que hay muchos puestos ambulantes bloqueando los accesos a las banquetas. Tengo que caminar en la calle durante algunos tramos y los automovilistas avientan el coche o te insultan por ir en la calle.”* - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

### ***“Infraestructura peligrosa.***

*Tomé mi bicicleta personal para hacer un traslado poniente-orientado hasta que en un punto tuve que tomar el carril de contraflujo de Eje 5 Sur, el cual presentaba deterioro en la carpeta asfáltica lo que terminó por provocar una caída que me llevó al hospital. Creo que estos accidentes se podrían evitar si existiera más y mejor infraestructura para moverse y tener en buenas condiciones la existente, de esta manera más gente podría optar por otras opciones de movilidad.”* - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

### Otras acciones puntuales para atender este reto

En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo. Las acciones son las siguientes:

- Se liberará el Derecho de Vía de dos líneas del Cableblús.
- Se llevó a cabo trabajo de ordenamiento de paraderos.

#### CETRAM:

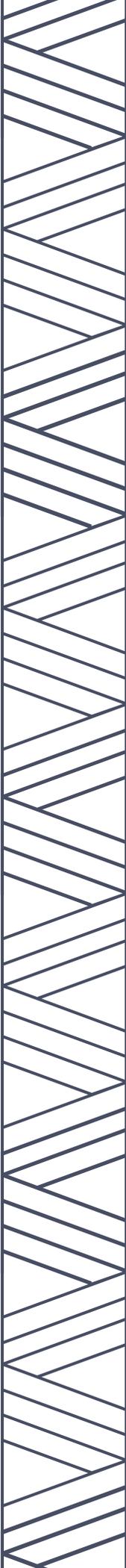
- Se trabajó el proyecto conceptual y ejecutivo para la renovación del CETRAM Indios Verdes. Se integrarán de forma eficiente todos los Sistemas de Transporte que llegan ahí (Línea 1 de Cableblús, Mexicable, Metrobús, Mexibús, Metro y Rutas que tienen cierre/inicio de circuito en este lugar). Existen 51 CETRAM de los cuales el Órgano Regulador de Transporte tiene la operación de 41.
- Se integró personal capacitado técnicamente en temas de evaluación, proyección e infraestructura para dar una visión técnica a la operación de los CETRAM.
- Se redefinirán los términos del transporte público concesionado para hacerlo más eficientes. (ver ficha de normas y regulación inadecuadas).

- Se integrará una visión de way-finding<sup>10</sup> en los CETRAM para facilitar el movimiento.
- Se aplicará un programa de mantenimiento rutinario en los centros, que responda al aumento de la seguridad y la percepción de ésta.

#### Rehabilitación del Sistema de Transportes Eléctricos (tren ligero y trolebús):

- Se rehabilitó el primer tramo de vía que va de Taxqueña a Estadio Azteca. Se concluyó exitosamente en diciembre 2019, cubriendo 5.8 km e invirtiendo 302 millones de pesos.
- Se compraron en total 63 nuevos trolebuses en varias etapas gracias a la transparencia en las licitaciones generada con el apoyo de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS por sus siglas en inglés). Esta fue la primera compra que ha hecho el organismo después de 23 años.
- Se rehabilitó la vialidad Estadio Azteca – Xochimilco.
- Se equipó el sistema de peaje en todas las redes de trolebuses.
- Se comprarán nuevas unidades (trolebús y tren ligero).
- Se implementará un sistema digital para apoyar la operación del trolebús y tren ligero.

<sup>10</sup>Wayfinding se refiere a los sistemas de información que guían a las personas a través de ambientes físicos y mejoran su comprensión y experiencia del espacio. Se centra en la persona con una visión de diversidad y se utilizó por primera vez en el libro "The image of the city" de Kevin Lynch.



## INFRAESTRUCTURA DETERIORADA POR FALTA DE MANTENIMIENTO

### SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

Este reto se refiere a la necesidad de definir opciones de traslado que permitan combinar varios modos de transporte (Metro, Metrobús, RTP, STE, microbuses, etc.) y hacer más eficientes los recorridos. La integración también implica modo de pago, tarifas, horarios y calidad en el servicio.

### SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

#### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios participativos.

## RUTAS MULTIMODALES DESINTEGRADAS

GRUPO FOCAL

- Este reto no se identificó en el grupo focal

### ● RUTAS MULTIMODALES DESINTEGRADAS

FORO MULTIACTOR 1

- Falta de accesibilidad a espacios no laborales.
- Rutas multimodales desarticulados.

### ● RUTAS MULTIMODALES DESINTEGRADAS

SESIÓN COLABORATIVA 1

- Falta diagnóstico de intermodalidad efectiva de la periferia al centro.
- Faltan ejes troncales de transporte masivo sostenible.
- Falta de accesibilidad a espacios no laborales.
- Centros multimodales desarticulados.

### ● RUTAS MULTIMODALES DESINTEGRADAS

SESIÓN COLABORATIVA 2

- Faltan más ejes troncales de transporte masivo sostenible.
- Falta de accesibilidad a espacios no laborales, movilidad integrada.
- Centros multimodales desarticulados

### ● RUTAS MULTIMODALES DESINTEGRADAS

REVISIÓN CON EQUIPO

DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y

POLÍTICAS

- Centros multimodales desarticulados del sistema de movilidad.
- Carencia de ejes troncales de transporte público masivo.

### SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Integrar

- E1: Integración del sistema de transporte público.
- E2: Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo.
- E3: Reforma integral del transporte concesionado.
- E4: Promoción del uso de la bicicleta. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”).
- E5: Integración metropolitana de viajes en transporte público. (En el PEM formaba parte de la E1 Integración del sistema de transporte público, se decidió hacerlo una estrategia independiente para atender más puntualmente el tema).

#### Mejorar

- E12: Rescate y mejora del transporte público.

### SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

#### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a calidad en servicio

#### CETRAM:

- Tomar en cuenta que los CETRAM son un órgano descentralizado y generan recursos de lo que recaudan de los ingresos por uso y aprovechamiento del espacio. Que actualmente hay 51 CETRAM de los cuales 40 están operando y tienen 5.5 millones de usuarios al día.
- Considerar que la atribución de los CETRAM operados por el ORT se limita a regular y operar la parte de transporte, queda fuera de sus atribuciones el comercio, la aplicación de reglamentos y ley (policías), y las revisiones de cumplimiento y verificación, dentro de estos centros.
- Ampliar el enfoque de Movilidad Integrada a temas de gobernanza, más que de tecnología.
- Analizar posibles esquemas para permitir que la bicicleta pueda subirse a otros modos de transporte, con el fin de promover la multimodalidad.
- Confinar carriles/vías exclusivas a tipos de transporte específico como la bicicleta, el Metrobús o el Trolebús. Es importante señalar que esta acción no tiene que ser sobre vías primarias necesariamente, sino considerar vías secundarias.
- Considerar la opción de rutas exprés para atender horas pico en la ciudad (que no paren en todas las paradas). Esto implica integrar infraestructura para rebasar, así como garantizar la existencia y uso de datos.

- Hacer uso de datos para asegurar servicio continuo y suficiente para las personas usuarias y seguridad de demanda para las y los operadores. La oferta de servicio debe responder a un estudio detallado de cobertura, horas pico y horas valle.
- Adaptar rutas con un enfoque de "largo itinerario" para disminuir el número de transbordos. Esto, a su vez, impacta positivamente el costo y el tiempo de traslado.
- Utilizar las tarifas como herramienta de integración de la operación de diferentes modos de transporte. A través de ésta se elimina la competencia directa de las y los operadores por el pasaje, se distribuye la oferta equitativamente y se asegura presupuesto para dar mantenimiento a las unidades.
- Clasificar al aeropuerto como un centro intermodal de transporte.
- Priorizar la actualización de rutas respondiendo a las nuevas necesidades y contexto de la ciudad.
- Crear estándares que se institucionalicen a través de acciones vinculantes, no reglamentos. Esto genera un interés de la población en solicitar visiones de justicia e inclusión, lo que permite que los proyectos no solo representen los intereses de aquellos que se beneficiarán económicamente.
- Generar rutas paralelas a las troncales o dividir las para poder atender la demanda, considerando que todas las rutas y modos de transporte tienen un límite de capacidad.
- Integrar la infraestructura. La integración ideal es cuando no hay que trasladarse grandes distancias para usar otro modo de transporte.
- Capacitar al personal sobre la integración de los modos de transporte para que pueda informar a las personas usuarias.

#### Recomendaciones con relación a transparencia

#### Rutas alimentadoras:

- Integrar los modos de micromovilidad (mototaxis, bicitaxis y sistemas sin anclaje) a la red de movilidad, ya que se utilizan como alimentadores y/o para movilidad de barrio.
- Incluir a las vías alimentadoras en los planes de movilidad integrada.
- Promover la creación de cooperativas de mototaxis y bicitaxis para facilitar su integración a la red de movilidad integrada (por ejemplo, pago con tarjeta MI).
- Recordar que las banquetas son la primera vía alimentadora para todos los modos de transporte.

- Usar el PIM como visión central de la movilidad en la Ciudad de México para permitir que los diferentes esfuerzos no sean independientes, sino aportaciones coordinadas hacia un mismo fin.

## Recomendaciones con relación a sustentabilidad

### Bicitaxis:

- Impulsar la regularización de los bicitaxis.
- Proponer que las nuevas unidades sean sustentables (sustituir motos por bicis), ya que se elimina el costo del combustible y se aumenta la seguridad. Así mismo, incluir un plan de financiamiento justo para las y los operadores.
- Resaltar la importancia de los centros de transferencia y/o estacionamientos como infraestructura necesaria para combinar el uso de vehículo privado con otros modos de transporte.

## SECCIÓN 5: HISTORIAS

### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

### *“Historias son muchas, soluciones pocas.*

*Ha habido varias, como cuando llegué tarde a una junta importante con un cliente por lo tardado que es llegar a Santa Fe, la historia del transbordo, hasta 5 camiones diferentes se deben abordar para llegar o ¿qué tal la vez que asaltaron al camión y nos quitaron celulares?”* - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

### *“Viaje multimodal sincronizando todos los tramos de viajes.*

*Una vez, mi viaje se sincronizó de manera increíble, va el detalle. Llegué a la parada del Trolebús (Correspondencia) y justo iba llegando, así que me subí. Me bajé en la estación del metro (Lázaro Cárdenas) y justo cuando pasé el torniquete iba llegando el metro, así que me subí. Me bajé del metro (Patriotismo) y salí a la calle y justo ahí mismo había una motoneta eléctrica, esas de renta, que vi en la app y estaba cargada. La tomé, y me fui hasta mi trabajo en las Lomas. Llegué y justo estaba vacío el cajón de motos que está frente a la oficina donde trabajo. El trayecto, que generalmente hago en 1 hora, fue en 34 minutos desde que salí de mi casa hasta entrar a la oficina. Si de alguna forma esto pudiera suceder siempre, me cambiaría la vida 1 hora cada día, entre ida y vuelta.”* - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

### Otras acciones puntuales para atender este reto

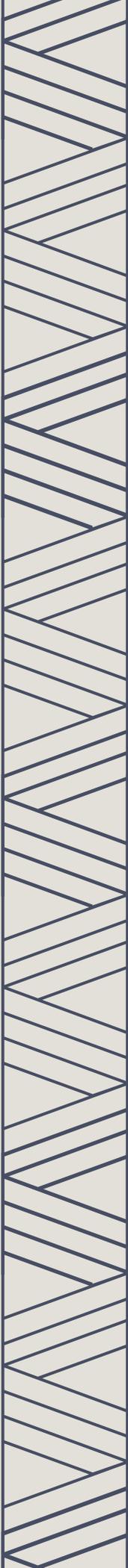
En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo. Las acciones son las siguientes:

- Se enfocó el esquema de transporte público a aumentar el número de rutas, unidades y cobertura para atender a una mayor cantidad de personas con mejor servicio.
- Se priorizó el cerrar la brecha de calidad del servicio entre rutas y corredores en el Órgano Regulador de Transporte (ORT). El nuevo esquema se plantea desde la experiencia del usuario.

#### Programa Mi GPS:

- El 70% de los viajes en la ciudad son en transporte público, por lo que las iniciativas dirigidas a este modo de transporte son de alto impacto para mejorar la calidad de viaje. En 2019 se inició el programa de instalación de GPS, cámaras y botones de pánico en unidades de transporte concesionado. Se espera cubrir 15,000 unidades. El centro de control y monitoreo está en las instalaciones del ORT.
- La visión de este proyecto tiene dos vertientes:
- Seguridad Pública: La información de las unidades está conectada al C5. Así se tiene la ubicación de la unidad en circulación y si se activa el botón de pánico.

- Planeación de movilidad: Se genera información útil para el registro de indicadores de desempeño de los derroteros.
- Está en definición una ruta para integrar los pagos generados en los CETRAM. Y una ruta de acción para integrar a los corredores al sistema de Movilidad Integrada.



## ESQUEMAS DE ESTACIONAMIENTOS NO ACTUALIZADOS

### SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

La gestión del uso del espacio público para estacionamientos en vía pública no está actualizada a las necesidades vigentes de la ciudad. Los temas específicos que se consideran dentro de este reto son la relación de los estacionamientos con la intermodalidad y las necesidades de infraestructura, seguridad, operación y transparencia.

### SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

#### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios participativos.

## ESTACIONAMIENTOS ENVICIADOS

GRUPO FOCAL

- Desincentiva el uso de otros modos de transporte.
- Entorno percibido generalmente como inseguro.
- Exclusión de tipos de persona usuaria.
- Facilita mafias y vicios.
- Centrados en automóviles.
- Tarifas sin clara regulación.

## ● ESTACIONAMIENTOS ENVICIADOS

FORO MULTIACTOR 1

- Desincentiva el uso de otros modos de transporte.
- Entorno percibido generalmente como inseguro.
- Exclusión de tipos de usuarias y usuarios.
- Facilita mafias y vicios.
- Centrados en automóviles.
- Tarifas sin clara regulación.

## ● ESQUEMAS DE ESTACIONAMIENTO NO ACTUALIZADOS

SESIÓN COLABORATIVA 1

- Desincentiva el uso de otros modos de transporte.
- Entorno percibido generalmente como inseguro.
- Exclusión de tipos de usuarias y usuarios.
- Falta de esquemas de operación y transparencia.
- Centrados en automóviles.
- Tarifas sin clara regulación.

## ● ESQUEMAS DE ESTACIONAMIENTO NO ACTUALIZADOS

SESIÓN COLABORATIVA 2

- Desincentiva el uso de otros modos de transporte.
- Falta de mantenimiento que crea un entorno percibido generalmente como inseguro.
- Falta de esquemas de operación y transparencia.
- No están centrados en gestionar el uso de otros vehículos que no sean coches. Exclusión de tipos de personas usuarias.
- Comunicación confusa sobre reglamentación de parquímetros. Pueden dar elementos para que las Alcaldías definan las tarifas reguladas.

## ● ESQUEMAS DE ESTACIONAMIENTO NO ACTUALIZADOS

REVISIÓN CON EQUIPO  
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y  
POLÍTICAS

- Falta de estacionamientos que faciliten la intermodalidad (persuasivos).
- Necesidad de regulación de estándares mínimos de infraestructura y seguridad para estacionamientos públicos.
- Esquemas ineficientes de operación y transparencia de parquímetros

### SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Mejorar

- E6: Gestión del tránsito y los estacionamientos.
- E7: Regulación de los servicios privados de movilidad.
- E8: Impulso a la innovación y mejora tecnológica.
- E9: Transporte de carga.

#### Proteger

- E13: Calles seguras.
- E17: Movilidad peatonal. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”. El énfasis en movilidad peatonal se integró como resultado de los hallazgos del proceso del diagnóstico colaborativo).

### SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

#### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a calidad en el servicio e inclusión

- Promover y/o regular que todos los estacionamientos privados deban tener espacios para bicis y motos.
- Considerar al parquímetro como herramienta para la gestión de la demanda del espacio público.

### SECCIÓN 5: HISTORIAS

#### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

### “Propuestas para mejorar el transporte público.

*Todos los días tengo que cruzar la CDMX, ya que vivo en el sur (Ajusco) y asisto a la escuela en Ticomán. Sería increíble que pudiera dejar mi auto en un estacionamiento seguro y económico cerca del metro Universidad y pudiera tomar el metro toda la línea para ahorrar dinero y emisiones. En general, sería increíble mejorar el transporte público concesionado y quitar ambulantes de paraderos y estaciones para que pudiéramos todos tener una mejor calidad de vida. Ojalá los funcionarios que nunca han subido a un microbús o usado el metro tuvieran la experiencia de usarlo alguna vez en México para que vivan los problemas de ambulante y falta de accesibilidad, basura y ambiente hostil que ahí impera.”* - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

### “Obstrucción de vialidades primarias

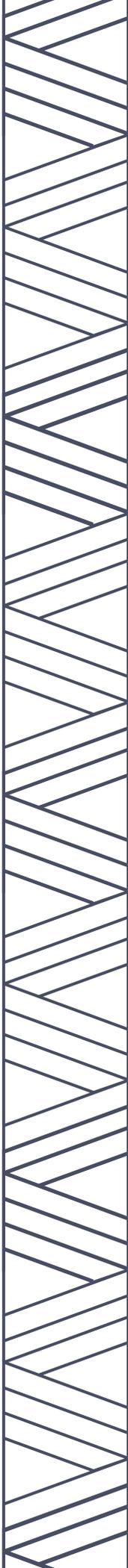
*He notado que las avenidas principales de la ciudad tienden a ser de carácter comercial por la gran cantidad de locales para negocios como tiendas, mecánicos, ferreterías, etc. El problema radica en que algunos no cuentan con estacionamientos propios y entorpecen el tránsito. La misma situación ocurre en las estaciones de metro donde taxistas toman un carril para hacer base lo cual no debería estar permitido, ya que de igual manera entorpecen el tránsito.”* - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

### Otras acciones puntuales para atender este reto

En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo.

- Se empezó un proceso para cambiar el modelo de operación de parquímetros y tener uno más equitativo para la ciudad, el modelo actual da el 70% de los ingresos al privado y el 30% regresa a la ciudad a través de inversiones en su entorno inmediato. El nuevo modelo buscará un mayor porcentaje para reinversión en las colonias, la socialización del parquímetro, mayor participación de la ciudadanía a través de un mejor modelo de gestión y generar mayor interés en tener el programa.
- Se ampliará el área de cobertura de los parquímetros con el nuevo esquema de operación.



## PLANEACIÓN URBANA DESARTICULADA DE LA MOVILIDAD

### SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

Se refiere a la falta de vinculación entre las políticas de desarrollo urbano y la movilidad. Los temas principales incluidos dentro de este reto son la falta de adecuación de los sistemas de movilidad a las necesidades territoriales y la forma urbana de distintas zonas de la ciudad, así como a los desarrollos inmobiliarios. Además, se percibe un enfoque en la zona central y no en la periferia, así como la lejanía de las periferias a distintas actividades y servicios.

### SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

#### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios participativos.

## PLANEACIÓN URBANA DESARTICULADA

GRUPO FOCAL

- Vías alimentadoras no conectadas con troncales.
- Desarrollo urbano no se considera oportunidad de regeneración.
- No hay claridad en sustento técnico, costo-beneficio e impacto.
- No considera servicios públicos complementarios (basura, cargadores, etc.).
- No adecuada a las necesidades territoriales específicas del lugar.
- Falta de coordinación, visión y acciones entre planeación urbana y movilidad.

## ● PLANEACIÓN URBANA DESARTICULADA

FORO MULTIACTOR 1

- Se planea con visión en centros y no periferia (a nivel ciudad y alcaldía).
- Vías alimentadoras no conectadas con troncales.
- Desarrollo urbano no se considera oportunidad de regeneración.
- No hay claridad en sustento técnico, costo-beneficio e impacto.
- No considera servicios públicos complementarios (basura, cargadores, etc.).
- No adecuada a las necesidades territoriales específicas del lugar.
- Falta de coordinación, visión y acciones entre planeación urbana y movilidad.

## ● PLANEACIÓN URBANA DESARTICULADA

SESIÓN COLABORATIVA 1

- Se planea con visión en centros y no periferia (a nivel ciudad y alcaldía).
- Vías alimentadoras no conectadas con troncales.
- Desarrollo urbano no se considera oportunidad de regeneración.
- No hay claridad en sustento técnico, costo-beneficio e impacto.
- No considera servicios públicos complementarios (basura, cargadores, etc.).
- No adecuada a las necesidades territoriales específicas del lugar.
- Falta de coordinación, visión y acciones entre planeación urbana y movilidad.

## ● PLANEACIÓN URBANA DESARTICULADA DE LA MOVILIDAD

SESIÓN COLABORATIVA 2

- Vías alimentadoras no conectadas con las troncales tomando en cuenta las restricciones espaciales y de infraestructura existente.
- No hay claridad en sustento técnico, costo-beneficio e impacto de movilidad.
- Infraestructura y reglamentación no adecuada a las necesidades territoriales específicas de las alcaldías.
- Falta de zonificación mixta integral.
- Falta de coordinación, visión y acciones entre planeación urbana y movilidad.
- Se planea con visión en centros y no periferia (a nivel ciudad y alcaldía).

## ● PLANEACIÓN URBANA DESARTICULADA DE LA MOVILIDAD

REVISIÓN CON EQUIPO

DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y

POLÍTICAS

- Infraestructura, reglamentación y operación del transporte no adecuada a las necesidades territoriales específicas de las alcaldías.
- Poca claridad o vinculación entre los desarrollos inmobiliarios y el sustento técnico, análisis costo – beneficio e impactos en la movilidad.
- Incompatibilidad entre la red de infraestructura vial y la forma urbana (topografía, disposición de asentamientos y opciones de movilidad).
- Exclusión de la periferia en la planeación (a nivel ciudad y alcaldía).
- Desconexión de la periferia a actividades y servicios.

BORRADOR

### SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Integrar

- E1: Integración del sistema de transporte público.
- E2: Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo.
- E3: Reforma integral del transporte concesionado.
- E4: Promoción del uso de la bicicleta. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”).

#### Mejorar

- E5: Integración metropolitana de viajes en transporte público. (En el PEM formaba parte de la E1 Integración del sistema de transporte público, se decidió hacerlo una estrategia independiente para atender más puntualmente el tema).
- E9: Transporte de carga
- E12: Rescate y mejora del transporte público.

#### Proteger

- E17: Movilidad peatonal. (El nombre de la Estrategia en el PEM es “Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta”. El énfasis en movilidad peatonal se integró como resultado de los hallazgos del proceso del diagnóstico colaborativo).

### SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

#### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a calidad en servicio

- Utilizar una visión integral de planeación que considere transporte, vialidad y desarrollo.
- Considerar desde el diseño de un proyecto piloto una ruta para poder replicarlo y escalarlo.

#### Recomendaciones con relación a sustentabilidad

- Impulsar menos movimientos o viajes de menor distancia que se traducen en mejor movilidad y se logra a través del aumento de productividad en las periferias.
- Considerar la reubicación de empleados del sector público basándose en la ubicación de su vivienda y la oficina pública más cercana. De igual manera, promover esquemas de trabajo desde casa.
- Promover el escalamiento de horarios de entrada y salida de empresas e instituciones de enseñanza.

### Recomendaciones con relación a accesibilidad

- Establecer mesas de diálogo interdisciplinarias y rutinarias con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México (SEDUVI), sector privado y otros actores relevantes para alinear visiones y discutir impactos.
- Basarse en los patrones de viaje con respecto a qué ofrecen los equipamientos que ya tiene la ciudad.
- Considerar que las condiciones de movilidad que ofrece una zona de la ciudad es motivo de expulsión de personas.
- Buscar acercar los servicios (salud, cultura, comercio) a las áreas de transporte.
- Fomentar la conexión de desarrollos inmobiliarios lejanos de la ciudad con el sistema de transporte.
- Priorizar los esquemas integrales de transporte escolar/empresarial. Aportan a la movilidad del cuidado, la sustentabilidad (emisiones), disminuye la saturación de otros modos de transporte, hace más eficiente las horas pico, disminuye costos a las personas ciudadanas, tiene efectos en la salud y en el desempeño de las personas.
- Impulsar la generación de vivienda asequible cerca de los centros de movilidad.

### SECCIÓN 5: HISTORIAS

#### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

### *“El Viacrucis del transportarse en la Ciudad de México.*

*Soy usuario común del automóvil, mi recorrido inicia en el sur de la Ciudad de México, tomo el segundo piso y viajo a Reforma cerca de la Bolsa Mexicana de Valores. Si bien el traslado de inicio usualmente toma aproximadamente una hora (entro a las 8 am), el de regreso es siempre muy complicado en días normales. Si no ha habido una manifestación (común en la zona), el regreso está plagado de tráfico, en todas las posibles trayectorias de regreso al sur. Hacer entre 1 1/2 y 2 horas de regreso, inclusive 3 horas, es algo que afronto día con día. He evaluado ocupar bicicleta como medio de transporte, sin embargo, el encontrar que: - La distancia es de más de 16 Kms, y llegar ensopado en traje o sucio por el camino no hace viable la opción. - Los trayectos tanto de ida como de regreso son verdaderamente hostiles por la infraestructura que se está construyendo (ejemplo: Insurgentes) y la gran cantidad de autos que circulan en la misma vía, donde uno está verdaderamente indefenso ante una posible irresponsabilidad de un conductor, da mucho miedo el que ese error a uno lo deje paralítico en el mejor de los casos, principalmente porque tengo familia.*

*- Es claro que la infraestructura vial está hecha para el uso del automóvil, y las pocas vías para bicicletas, están o abandonadas o abusadas tanto por el peatón como por los automovilistas.- Usar el Metrobús en hora pico, es difícil y tortuoso, ya sea porque vas en calidad de sardina en un camión saturado, o cuidando tu cartera para evitar que te roben. Pensar en usar la bicicleta, aunque sea plegable hace inviable usar el Metrobús o el Metro.”- Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker*

### *“Día y Noche en traslado de Xochimilco al centro de la ciudad.*

*“Cada día para entrar y salir de Xochimilco todas las mañanas despierto muy MUY temprano con las ganas de ir a trabajar hasta la Col. Juárez, mi hora de entrada es a las 9, así que debo despertarme a las 5:30, algunos dicen que uno se acostumbra a todo a despertarse temprano, a hacer ejercicio, a comer sano ... pero llevo 4 años despertando a esa hora para poder llegar puntual a mi trabajo y sigo sin acostumbrarme, tal vez se preguntan por qué despierto tan temprano, seguro hace ejercicio, hace la comida, hace quehaceres del hogar o le da mucho amor a sus perros o a su pareja, hace el desayuno y/o lleva a los hijos a la escuela ¡NO! se equivocan, solo me da tiempo de hacer el desayuno, arreglarme y salir corriendo a las 7 de casa, también se preguntarán por qué sale tan temprano de su casa, pues les voy a contar mi fantástico trayecto al trabajo. Salir de Xochimilco sobre todo de estos pueblos y barrios - sí de esos de los que se lleva el agua (tal vez así nos ubiquen un poco más) - uno tiene que esperar el camión aproximadamente 15 min para que venga lleno e ir colgada a veces muy a veces tienes suerte y pasa un RTP (unos dicen que son un mito en esta zona de la ciudad, nunca han tenido la suerte de subirse a uno). De tomar el camión en Santiago llegar a la Noria son más de 30 min es un trayecto de 2.8 Km, ¿se les hace mucho? pues esperen porque de la Noria a la estación del tren ligero Periférico en camión son otros 35 min.*

*¡Sí ya perdí una hora! ahora se van a preguntar ¿por qué no usa el tren ligero? Bueno, les invito a subirse a las 7:30 am y lo van a entender (es imposible subirse). Entonces llevamos una hora y solo para salir de Xochimilco, la otra hora si bien nos va es para llegar a Pino Suárez, ahora también les invito a subirse a las 9 am en el metro que va a glorieta de Insurgentes, les deseo suerte .... buenos pues esto es un día común y corriente para salir de Xochimilco. Las personas hacemos más de dos horas, en ocasiones dan ganas de salir en bicicleta o corriendo (porque me gusta correr) pero no hay ciclovías es más no hay banquetas y peor aún no hay seguridad de llegar sin ser hostigada y acosada. Esto es en las mañanas más de dos horas para salir pues para regresar es la misma tortura, más de dos horas, pero con más temor por ser de noche en una ciudad que no respeta. No se lleven nuestra agua.” - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker*

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

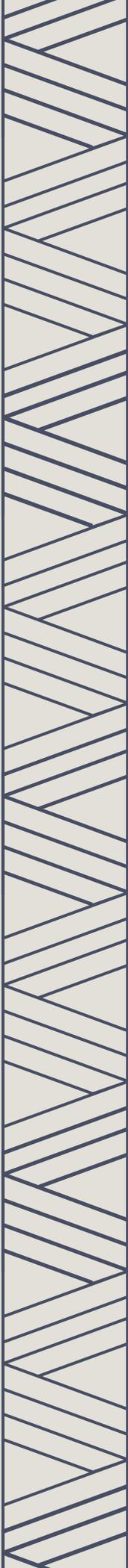
### Otras acciones puntuales para atender este reto

En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo. Las acciones son las siguientes:

- Se vinculará la planeación urbana con supervisión del C5 (Centro de Atención a Emergencias y Protección Ciudadana de la Ciudad de México) para aplicación de regulación de reordenamiento territorial y poder aplicar las sanciones correspondientes. Las multas serán tanto económicas como comunitarias.

#### CETRAM:

- Se analizará la oferta comercial dentro de los CETRAM que se van a remodelar, para disminuir tiempos de traslado para compras esenciales.
- Se instaló una escuela en coordinación con el Instituto Nacional para la Educación de los Adultos (INEA), dentro de un CETRAM para facilitar la asistencia de los hijos e hijas de las y los transportistas. Se replicará el modelo en otros CETRAM.
- Se crearon campañas de atención médica, capacitación sobre temas de acoso, vacunación, información, dentro de los CETRAM en coordinación con la Secretaría de Salud (SS).



## PERCEPCIÓN DE VOZ DE PERSONAS USUARIAS NO INTEGRADA A LOS PLANES Y ACCIONES

### SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

Se refiere a la falta de claridad en cómo los procesos participativos se integran a las acciones de la Secretaría, así como la percepción de falta de continuidad en la participación. Se percibe mayor atención hacia formas negativas de expresión de opiniones.

### SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

#### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios participativos.

## VOZ DE LAS Y LOS USUARIOS NO INTEGRADA

GRUPO FOCAL

- No se conoce cómo las acciones responden a las inquietudes de la población.
- No se considera la inquietud de las personas usuarias sobre su experiencia personal de viaje.
- Voz de las y los usuarios no integrada.
- No es continua ni con clara incidencia.
- Mucho espacio a voces negativas.

## VOZ DE LAS Y LOS USUARIOS NO INTEGRADA

FORO MULTIACTOR 1

- No se conoce cómo las acciones responden a las inquietudes de la población.
- No se considera la inquietud de las personas usuarias sobre su experiencia personal de viaje.
- No es continua ni con clara incidencia.
- Mucho espacio a voces negativas.

## VOZ DE LAS Y LOS USUARIOS NO INTEGRADA A LOS PLANES Y ACCIONES

SESIÓN COLABORATIVA 1

- No se conoce cómo las acciones responden a las inquietudes de la población.
- No se considera la inquietud de las personas usuarias sobre su experiencia personal de viaje.
- No es continua y con clara incidencia.

## PERCEPCIÓN DE VOZ DE LAS PERSONAS USUARIAS NO INTEGRADA A LOS PLANES Y ACCIONES

SESIÓN COLABORATIVA 2

- No se conoce cómo las acciones responden a la voz ciudadana por falta de comunicación y/o medición.
- No se integra rutinariamente.
- Percepción de voz de las personas usuarias no integrada a los planes y acciones.
- No es continua y con clara incidencia.

## PERCEPCIÓN DE VOZ DE LAS PERSONAS USUARIAS NO INTEGRADA A LOS PLANES Y ACCIONES

REVISIÓN CON EQUIPO

DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y

POLÍTICAS

- No se conoce cómo las acciones responden a la voz ciudadana por falta de comunicación y/o medición.
- Falta de continuidad y permanencia de los procesos participativos.

### SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Mejorar

- E10: Mejora de atención ciudadana.

### SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

#### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a inclusión

- Considerar que todas las aportaciones responden a una inquietud real. Es común que en los procesos colaborativos se encuentren aportaciones que a primera vista puedan parecer ilógicas, poco factibles o sin fundamentos. La clave está en entender la causa detrás de la aportación para buscar una forma apropiada de atenderse.

- Tener como opción la participación a través de historias, ya que un diagnóstico ciudadano es más fuerte cuando se usa esta metodología. Contar anécdotas o historias personales implica que la gente de diferentes grupos sienta empatía y esas historias se convierten en conocimiento y enriquecen las perspectivas que ya se tienen.
- Priorizar el conocimiento que tienen las personas usuarias y operadoras sobre los retos, posibles soluciones y programas para mejorar la movilidad de la ciudad.
- Diseñar los espacios de participación ciudadana para permitir que todas las personas ciudadanas sepan que tienen el derecho a opinar sobre cómo se debe transformar la ciudad en la que viven.
- Promover la creación de círculos de retroalimentación<sup>11</sup> efectiva sobre el nivel de servicio de los modos de transporte.
- Priorizar la contratación de especialistas en el tema para llevar la socialización de los proyectos.
- Involucrar a diferentes sectores, pero el reto es no perder la línea que aporta al objetivo final.
- Integrar un esquema de gestión adaptativa<sup>12</sup> para las condiciones cambiantes y/o visibilizadas durante la implementación de un proyecto.

<sup>11</sup> Espacio en donde los comentarios de los usuarios se usan rutinariamente como insumo constructivo para rediseñar o mejorar el servicio.

<sup>12</sup>Gestión Adaptativa es un proceso de gestión de proyectos en el que a través del monitoreo se aprende sobre los cambios en el contexto y las variables y permite adaptar la implementación del proyecto y hacerlo más adecuado.

## Consideraciones de comunicación

- Comunicar tanto los proyectos que se están trabajando como aquellos que se frenan por amparos, puesto que al no haber claridad de estos efectos se distorsiona la percepción de la ciudadanía en cuanto a las acciones de la Secretaría.
- Comunicar correctamente cada paso intermedio de los procesos de la Secretaría (i.e. la creación del PIM) para visibilizar el avance y no generar la percepción de que no se están atendiendo los temas.
- Generar indicadores sociales para la comunicación. Transmitir los impactos sociales de las acciones que se ejecutan.
- Generar mapas que permitan a las personas ciudadanas identificar a qué instancia de gobierno dirigirse para los distintos temas de movilidad a través de la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP).
- Crear áreas dedicadas a una comunicación efectiva y amigable dentro de la Secretaría.

## SECCIÓN 5: HISTORIAS

### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

*“Mejores camiones, mejor ciudad (como el título del libro de Steven Higashide).*

*En una ocasión al bajar del camión en la parada que hacen los camiones al llegar a la Glorieta de San Jerónimo, estuvo a punto de atropellarme un auto, ya que el camión se detiene metros más atrás de donde debería. Es un asunto de todos los días, con los camiones en pésimo estado, y los choferes sin la mínima educación vial ni valor por el prójimo. Desde mi punto de vista puede mejorar simplemente haciendo más fácil la manera en la que se pueden denunciar a los camiones y a los choferes, con tarjetones del chofer y una app que sustituya llamar a locatel donde las denuncias son un dolor de cabeza, largas e infructuosas, ya que nadie sabe del seguimiento de tu denuncia (he llamado tres veces para poner una queja y con ninguna se ha hecho nada).”- Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker*

## “Regresando a la era de piedra o solo es una casualidad.

*Mi historia es solo una de las muchas que hay al subirse a un microbús, que son tan viejos y que traen hoyos en la lámina del piso que te puedes imaginar corriendo como los picapedras. Los asientos ya parecen mecedoras, o quieres que el de atrás te haga piojito o te abrace, porque casi estás encima de él, el microbús aparenta que se parte en dos y al sentarte sientes que vas a tocar el suelo y que vas en un juego mecánico porque todos se van hacia un solo lado. Es genial pensar que solo en la CDMX sucede y los conductores tienen mal carácter, son groseros, sin educación, sin bañarse, con la música a todo lo queda, o con el celular en la mano y sin olvidar a su copiloto mujer, se escuchará como un cuento, pero cuando viajas desde hace mucho tiempo en este tipo de transporte, uno se da cuenta de que es una realidad. Y lo que más me extraña es que traen el reglamento pegado en todo el microbús y ellos mismos dicen que son órdenes del gobierno; pero no lo llevan a cabo, algunos son demasiados jóvenes y no traen una licencia o tarjetón para poder conducir una máquina como esa, pero ¿quién los detendrá?; eso no lo sabré, porque quisiera saber qué hace el gobierno, ¿habrá verificación de los documentos?, ¿hay cursos que se lleven a cabo para los choferes?, ¿realizan evaluaciones a las micro?, etc. Quiero que esta historia realmente tenga un buen propósito y hagan un buen esfuerzo para mejorar el transporte, y esta es solo una parte de mi trayecto hacia el trabajo, falta esa otra buena historia en el metro que no me toca contar el día de hoy. Me gustaría hacer mención que solo un chofer llamado Enrique de la ruta 12 es el único amable, sociable, limpio, trae su micro limpia, cierra las puertas cuando se llena, no sube más de su capacidad, trae música que se puede escuchar y puedes platicar sin gritar, solo uno entre los miles que hay...”- Historia de persona ciudadana, recopilada por*

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

### Otras acciones puntuales para atender este reto

En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo. Las acciones son las siguientes:

#### CETRAM:

- Se crearon esquemas de coordinación y comunicación constante con los diferentes actores relevantes para abordar planes y proyectos.
- Se implementará un proceso social que involucre a la comunidad de forma proactiva desde la planeación del proyecto. La falta de una socialización adecuada está identificada como una problemática importante y vigente (Ver ficha de Infraestructura deteriorada por falta de mantenimiento).
- Se estableció la recepción de quejas a través del Sistema Unificado de Atención Ciudadana sobre el funcionamiento de los corredores. Las quejas se informan a la empresa correspondiente, una vez que la empresa responde, es la respuesta que se le da al usuario.
- Se diseñó un esquema para los corredores en el que el Órgano Regulador de Transporte tiene facultad de dar seguimiento al comportamiento de los operadores y mejorar el nivel de servicio.

## FALTA DE COORDINACIÓN EN MOVILIDAD METROPOLITANA

### SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

Un alto porcentaje de los viajes en la Ciudad de México inician o terminan en la zona metropolitana. Esta interacción constante llama a una coordinación en temas de movilidad y este reto se refiere específicamente a la homologación de políticas tarifarias, el nivel de servicio y generar un diagnóstico metropolitano de movilidad.

### SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

#### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios participativos.

## FALTA DE COORDINACIÓN EN MOVILIDAD METROPOLITANA

GRUPO FOCAL

- Este reto no se identificó en el Grupo Focal.

### ● NO HAY COORDINACIÓN CON EDOMEX

FORO MULTIACTOR 1

- No hay coordinación con EDOMEX en temas de movilidad.

### ● FALTA DE COORDINACIÓN CON EDOMEX

SESIÓN COLABORATIVA 1

- Homologar tarifas y nivel de calidad de periferias al centro.  
Falta un diagnóstico metropolitano de movilidad.

### ● FALTA DE COORDINACIÓN CON EDOMEX EN RUTAS Y PADRONES

SESIÓN COLABORATIVA 2

- Homologar políticas tarifarias y nivel de calidad de periferias al centro.  
Falta de implementación de un diagnóstico metropolitano de movilidad.

### ● FALTA DE COORDINACIÓN EN MOVILIDAD METROPOLITANA

REVISIÓN CON EQUIPO

DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y

POLÍTICAS

- No están homologadas las políticas tarifarias y el nivel de calidad de servicio en la zona metropolitana.  
No se ha implementado un diagnóstico metropolitano de movilidad para la generación de soluciones coordinadas.

### SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Integrar

- E3: Reforma integral del transporte concesionado.
- E5 Integración metropolitana de viajes en transporte público (En el PEM formaba parte de la E1 Integración del sistema de transporte público, se decidió hacerlo una estrategia independiente para atender más puntualmente el tema).

### SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

#### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a calidad de servicio

- Considerar la diferencia de tarifas metropolitanas y buscar una integración.
- Visualizar la creación de un órgano de movilidad metropolitano independiente.

#### CETRAM

- Considerar que el 53% del parque vehicular de transporte que manejan los CETRAM es de EDOMEX.

- Enfocar las acciones recopilar información sobre rutas y aforo, regularizar las concesiones, dar seguimiento a indicadores de desempeño operativo y establecer atribuciones para sancionar.
- Centrar la coordinación en lo técnico, más que en lo político.

### SECCIÓN 5: HISTORIAS

#### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

### *“Traslado del Estado a la Ciudad.*

*Tuve que migrar de tener una casa propia con todos los servicios, más espacio y comodidad, por algo más diminuto. Cambié el gasto en transporte y el riesgo de asaltos por algo más compacto y céntrico, deshaciéndome de bienes como el auto y otras comodidades que compensan medianamente el ingreso con los egresos, tiempos y rutas.” - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker*

### *“Inseguridad y tiempo de vida.*

*Soy de Chimalhuacán, Estado de México y el transporte es caro, además de la inseguridad que se presenta en esa zona ya que los asaltos están a la orden del día. He tenido en mi cabeza dos veces una pistola que lejos de saber si está cargada o no, la experiencia traumática de sentir que la vida se te va es horrible. A esto sumemos el horario de movilidad del estado a la ciudad pues desde Chimalhuacán a Mixcoac son 2 horas más el costo de los pasajes que es muy elevado.” - Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker*

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

### Otras acciones puntuales para atender este reto

En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo. Las acciones son las siguientes:

- Se implementó un esquema para multar a vehículos con placas foráneas que hagan mal uso del parquímetro. Adicionalmente, se condicionó el pago de la multa de parquímetro o corralón a pagar todas las multas vehiculares que se tengan con la Ciudad de México.

#### CETRAM

- Se dio la atribución a la Coordinación de CETRAM para coordinación con el Estado de México.
- Se coordinará el seguimiento de nuevos proyectos de CETRAM con la Subsecretaría de Planeación de SEMOVI, SEDUVI, Secretaría de Finanzas y otros actores relevantes.
- Se trabajó en conjunto con el Estado de México para el proyecto de GPS (ver acciones de la ficha de Rutas Multimodales Desarticuladas) en temas de rutas metropolitanas.

# PROTOCOLO DE ATENCIÓN A EMERGENCIAS

## SECCIÓN 1: DEFINICIÓN DEL RETO

Este reto considera que la movilidad puede utilizarse como una herramienta para atender emergencias de forma más eficiente. Se refiere a la falta de diseño, comunicación e implementación efectiva de protocolos de atención a macroemergencias, víctimas de hechos de tránsito y víctimas de violencia de género.

## SECCIÓN 2: EVOLUCIÓN

### ¿Cómo se llegó a este diagnóstico?

En esta sección se presenta la versión a la que se llegó del reto en cada uno de los cinco espacios participativos.

## PROTOCOLO DE ATENCIÓN A EMERGENCIAS

### GRUPO FOCAL

- Este reto no se identificó en el grupo focal

### ● USO DESORDENADO DE VIALIDADES PARA EMERGENCIA

#### FORO MULTIACTOR 1

- Esquemas de operación para emergencias no claros.
- No se considera la operación de vehículos de emergencia.

### ● FALTA DE PROTOCOLO CLARO DE USO DE VIALIDADES PARA SITUACIONES DE EMERGENCIA

#### SESIÓN COLABORATIVA 1

- Esquemas de operación para emergencias no claros.
- No se considera la operación de vehículos de emergencia.

### ● FALTA DE COMUNICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE PRO- TOCOLO DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS

#### SESIÓN COLABORATIVA 2

- Esquemas de operación para emergencias no claros.

### ● PROTOCOLO DE ATENCIÓN A EMERGENCIAS

#### REVISIÓN CON EQUIPO DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS

- Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a macro emergencias (inundaciones, sismos, epidemias).
- Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas de hechos de tránsito.
- Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos de atención a víctimas de violencia de género.
- Falta de un proceso establecido para la implementación efectiva de los protocolos.

### SECCIÓN 3: ESTRATEGIAS BASE

#### ¿Qué estrategias responden a este reto?

Esta sección asegura la participación efectiva integrando la voz de las personas usuarias a la creación e implementación de las políticas públicas de la Secretaría de Movilidad.

#### Proteger

- E15: Perspectiva de género, prevención y atención del acoso en el sistema de movilidad.

### SECCIÓN 4: RECOMENDACIONES

#### Recomendaciones adicionales para la implementación del PIM 2020 - 2024

Las recomendaciones están divididas por los principios transversales establecidos en la Ley de Movilidad para el desarrollo de instrumentos de planeación.

#### Recomendaciones con relación a calidad de servicio

- Crear protocolos de movilidad para generar resiliencia con prioridad a sismos y salud. A través del equipamiento de la infraestructura de transporte, se pueden atender emergencias con tecnología, equipo y capacitación.
- Enfocar los protocolos de atención a emergencias hacia la prevención de hechos, más que a la atención de víctimas.
- Considerar a las bicicletas y motocicletas como herramientas básicas para la atención de macroemergencias.
- Incluir a los carriles exclusivos como infraestructura para la atención de emergencias.

#### Recomendaciones con relación a género

- Establecer la segregación de la información de atención a emergencias por género para crear información al respecto.

### SECCIÓN 5: HISTORIAS

#### Diagnóstico a través de la historia de una persona ciudadana

A través de la encuesta digital de Plaza Pública que utilizó la metodología SenseMaker, se recaudaron 315 historias que reflejan cómo se vive la movilidad diaria en la Ciudad de México.

En cada ficha se presentan dos historias relacionadas con el reto.

Las historias han sido editadas para mayor claridad y menor extensión.

### **“Nuevo ADN y nueva actitud de servicio en el Metro en la CDMX.**

*En mi transporte diario al trabajo, por más rutas que he explorado, el metro es la mejor alternativa. Del metro Oceanía al metro Sevilla con uso de combi. Desde hace tres años he reportado en metro Sevilla la obstrucción del camino en la salida hacia los torniquetes con objetos grandes de color naranja que delimitan los espacios. Éstos son mal usados y arrumbados, incluso tapan el camino para las personas con ceguera. Es preocupante por temas de seguridad y por la amenaza latente de un temblor para salir de forma libre. He tomado fotos, he llegado tarde al trabajo por esperar el jefe de estación y nada. Es necesario cambiar la actitud de todo el personal, no saben responder a situaciones de emergencia como el caso de una mujer enferma que sacaron a la calle, fue noticia y se olvidó, también la seguridad en líneas como la verde que va de Ciudad Azteca a Buenavista. Qué pasa con cada puesto y con cada servidor, pareciera que los únicos con capacitación son los que laboran en la limpieza y los conductores que tienen sindicato.”*

- Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker

### **“El día a día.**

*Todos los días manejo entre una hora 40 minutos y dos horas. Cada vez que hay un accidente, que por lo menos es una vez a la semana, o llueve intensamente, hay algún coche que se detiene por causas de fuerza mayor y paraliza la circulación. En ocasiones los coches también se averían por la misma infraestructura de la ruta (baches, alcantarillas. etc). No hago ningún uso de transporte público porque no me siento segura, tampoco existe una ruta que haga más fácil o rápido mi camino, por lo que utilizo mi coche diario.”- Historia de persona ciudadana, recopilada por SenseMaker*

## SECCIÓN 6: ACCIONES ADICIONALES

### Otras acciones puntuales para atender este reto

En el proceso de entrevistas también participaron representantes del gobierno local para identificar acciones que se están desarrollando o implementando que se relacionan con este reto. El alcance de esta lista está definido por las personas y el momento en el que se entrevistaron durante el proceso del diagnóstico colaborativo. Las acciones son las siguientes:

- Se inició un proceso de regulación de ambulancias que coordina a la SEMOVI con la Cruz Roja y otros actores relevantes.
- Se sincronizaron las nuevas unidades de taxi a un sistema de información siempre actualizado y conectado al C5 lo que permite respuesta inmediata a todo tipo de emergencias.

#### Seguridad en los CETRAM:

- Se creó una estrategia piloto en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) para prevención ciudadana e inteligencia, para mitigar efectos del crimen organizado y extorsión que se presenten en los espacios de los CETRAM.
- Se diseñó el programa MiCETRAM: En respuesta a la falta de personal por disminución de recursos. Es un programa en el que se capacita a personas que laboran en el sitio (comerciantes, empleados de ruta) en protocolos de acción en materia de seguridad. La estrategia base es contar con una persona capacitada para proteger y avisar a la autoridad cada diez metros para que las personas usuarias puedan acercarse y pedir auxilio. La capacitación abarca temas de acoso sexual.

- Se establecieron mesas de coordinación con las alcaldías para atender temas de seguridad que están lideradas por el Consejo Ciudadano de Seguridad (CCS).
- Se creó un esquema de atención a emergencias que divide a la Ciudad de México en distintos nodos. Para atenderlos, cada nodo tiene un responsable que puede ser el Escuadró de Rescate y Urgencias Médicas de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (ERUM), la Cruz Roja, o la Secretaría de Salud.
- Se creará un área de atención a víctimas en transporte concesionado.

## ANÁLISIS DE RELACIÓN ENTRE ESPECIALISTAS Y NO ESPECIALISTAS

Como se mencionó anteriormente, los retos se fueron identificando, robusteciendo y fueron evolucionando en los espacios participativos con especialistas en movilidad. Uno de los resultados del análisis del conocimiento generado en los espacios para personas no especialistas en movilidad, fue la validación de los retos previamente identificados. Se concluyó que no era necesario integrar un reto nuevo. Otro resultado de esta vinculación fue entender desde qué enfoque las personas no especialistas perciben los retos trabajados. Dicha vinculación se presenta a continuación.

El reto de las normas y regulación inadecuadas se encontró presente en la mayoría de las participaciones de las personas no especialistas en movilidad. Los temas que se vinculan a normas y regulación son horarios, rutas, estándares de desempeño operativo en las concesiones, capacitación de las personas conductoras, gobernanza y el hecho de que son problemas que se generalizan al grueso de la población.

La desigualdad entre las personas usuarias está vinculado fuertemente a la cultura/comportamiento de las personas, la gran responsabilidad personal que expresan las personas participantes en la mejora de la movilidad de la ciudad, así como la estigmatización de ciertos tipos de usuarios.

El reto sobre infraestructura deteriorada por falta de mantenimiento está enfocado por las personas participantes en mejora, construcción y mantenimiento que considere el diseño inclusivo y la necesidad de poner a punto la infraestructura existente.

Las rutas multimodales desintegradas se reflejaron en la falta de conectividad de ciertas rutas o alcaldías, integrando a los estacionamientos como espacios que incentivan la multimodalidad. Esto, a su vez, se vincula con la planeación urbana desarticulada de la movilidad, debido a la concentración de destinos diarios y la alta saturación de los diferentes modos de transporte en horas pico.

La visión metropolitana fue principalmente vinculada a temas de normas y regulación desarticuladas, puesto que la falta de sincronización operativa en horarios, rutas y calidad de servicio con municipios aledaños de otros estados, es la principal traba expresada por las personas participantes.

Los protocolos de atención a emergencias toman un nuevo enfoque al centro de la pandemia generada por el COVID -19. Durante este periodo se ha podido observar el papel de la movilidad en crisis sanitarias y cómo puede ser una herramienta de atención, prevención o contagio.

Uno de los pasos para la atención del reto sobre la percepción de voz de las personas usuarias no integradas a los planes y acciones es este proceso de diagnóstico colaborativo que servirá como insumo para robustecer, adecuar, detallar o enfocar las estrategias para la implementación del PIM 2020-2024.

# **CAPÍTULO VI**

## **MACROINDICADORES**

BORRADOR



FIGURA 20. Foro multiactor II.

*“Las peatonas también tenemos derecho a la calle.”*  
- Persona ciudadana de la Ciudad de México

Este insumo deriva del trabajo con las personas asistentes al Foro Multiactor II, en el que se generó un espacio para que expresaran qué estrategias implementarían para atender los retos identificados en el diagnóstico colaborativo.

Uno de los resultados de este espacio fue enlistar indicadores de avance que pudieran representar la mejora en la movilidad de la Ciudad de México a raíz de la implementación de las estrategias. Al mapear los indicadores, se identificaron 12 prioritarios que, si mejoran, significaría una mejora en varios de los retos planteados inicialmente. A continuación, se presentan los macroindicadores identificados:

| MACROINDICADORES  |
|---|
| DISMINUCIÓN DE TIEMPOS DE TRASLADO.   |
| MAYOR PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD Y DISMINUCIÓN DE ASALTOS EN TRANSPORTE PÚBLICO Y CENTROS INTERMODALES.                                |
| DISMINUCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO.  |
| MEJORA EN LA CALIDAD DEL AIRE.  |
| AUMENTO DE VIAJES MULTIMODALES.   |
| PUBLICACIÓN DE ACUERDOS ENTRE DEPENDENCIAS, ALCALDÍAS, SECTORES Y DE ALCANCE METROPOLITANO.   |
| AUMENTO DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE (PÚBLICO, CONCESIONADO, PRIVADO).   |
| AUMENTO DE KILÓMETROS DE INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD ACTIVA Y TRANSPORTE PÚBLICO, ASÍ COMO ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO MULTIMODAL. |
| AUMENTO DE USO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y PERSONAS ADULTAS MAYORES.                                       |
| DISMINUCIÓN DE AGRESIONES ENTRE TIPOS DE USUARIOS.  |
| DISMINUCIÓN DEL COSTO DE MANTENIMIENTO DE CORREDORES.   |
| AUMENTO DE NÚMERO DE PERSONAS TRANSPORTADAS.  |

FIGURA 21. Lista de macroindicadores.

# CAPÍTULO VII

## CONCLUSIONES

BORRADOR

*“Sí se puede. Mi trayecto en Metrobús fue muy limpio, ordenado, bien señalado, la gente respetuosa. Me sentí orgullosa de ser ciudadana de la Ciudad de México.”*  
- Persona ciudadana de la Ciudad de México



FIGURA 22. Espacios de participación.

El proceso de la Estrategia Colaborativa para la construcción del PIM 2020- 2024 se planteó desde la teoría de “Paridad de Participación”. Este marco teórico se vio reflejado en el proceso de la siguiente manera:

- Los espacios de participación fueron presenciales, virtuales y multidisciplinares. Fueron un punto de encuentro entre personas usuarias y especialistas en movilidad. El conocimiento generado en el diagnóstico fue progresivo y acumulativo entre espacios y se fue validando con el equipo de la Dirección General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad. Estas características constituyeron el proceso de coproducción de conocimiento planteado.

- Los perfiles de las personas especialistas en movilidad invitadas a los espacios representaron por un lado especialidades y grupos que habían estado involucrados en procesos anteriores (Ciudadanos Con Visión) y por otro, grupos y especialistas que fueron considerados por primera vez. Además, se integraron al proceso dos espacios de participación ciudadana para retomar la experiencia de personas usuarias en el sistema de movilidad. Estas acciones contribuyeron a la redistribución de poder al modificar patrones de participación previos.
- Las encuestas de pared y la encuesta digital de Plaza Pública, ayudaron a democratizar los espacios de participación al ser más abiertos a los tipos de personas participantes, y con ello, poder integrar al diagnóstico la perspectiva de la experiencia de viaje diaria de las personas ciudadanas.
- Las metodologías propuestas para los espacios de diagnóstico colaborativo fueron elegidas para posicionar a este proceso en la “Escalera de Participación” (Arnstein 1969) por encima de “grados de simulación” de la participación ciudadana.
- Al retomar y vincular este proceso con las estrategias del PEM 2019 y procesos previos como Ciudadanos Con Visión, se aprovecharon y consolidaron los insumos anteriores, permitiendo generar un mejor y más robusto conocimiento evitando empezar de nuevo sin considerar el trabajo ya hecho como punto de partida.

Los resultados de este proceso serán insumos para la definición de las estrategias específicas del PIM 2020-2024 que, a su vez, estarán acompañados de los resultados de la evaluación de las estrategias del PEM 2019, los estudios técnicos y los instrumentos de planeación llevados a cabo. Entre otros, el Plan Estratégico de Género y Movilidad, el Plan Estratégico de Convivencia Vial, la actualización del Programa Integral de Seguridad Vial y el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Transporte.

Es importante señalar que el proceso se vio influenciado por factores como tiempo (procesos de cierre de año, tiempo establecido), recursos económicos y el inicio de la emergencia sanitaria por COVID- 19. Estos factores delimitaron el alcance específico de los espacios de participación generados, así como la promoción y el número total de personas participantes (tanto especialistas como no especialistas en movilidad).

Al mismo tiempo, el proceso se vio beneficiado por los recursos facilitados por otras dependencias de la administración de la Ciudad de México como la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP), la Secretaría de Cultura (con el apoyo en las FARO para uso de espacios para las encuestas de pared), la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación (SECTEI), para la coordinación con los PILARES y el equipo de la Dirección General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad.

El valor más importante se encuentra en la generación de procesos de coproducción para la participación sustantiva de las personas dentro y fuera del sector público. Los hallazgos y conocimiento generados permitieron crear una visión completa y detallada de acuerdo con las características del proceso que ilustran tendencias en temas de movilidad, lo que sienta las bases para poder llevar a cabo un análisis que incluya a un mayor número de participantes en el futuro.

Con el fin de poder garantizar la incidencia de la participación en la creación del PIM 2020- 2024 se enlistan dos posibles líneas de acción específicas:

- Que los hallazgos de este proceso sean considerados como lineamientos para el detalle, dirección y creación de las estrategias que integren el PIM 2020- 2024.
- Que se generen procesos similares subsecuentes, específicos para los grupos relacionados con las estrategias del PIM 2020-2024, con el fin de profundizar el entendimiento de perspectivas para la implementación de acciones, el monitoreo del impacto durante dicha implementación y el ajuste a mejores prácticas que puedan mitigar posibles impactos negativos. Una forma de lograrlo es a través de una Plataforma Multiactor de acompañamiento para la implementación del PIM 2020- 2024.



FIGURA 23. Foro multiactor II.

## BIBLIOGRAFÍA

Arnstein, Sherry R. "A ladder of citizen participation." *Journal of the American Planning Association*, 35(4), 1969: 216–224.

Chambers, Robert. "Whose Reality Counts: Putting the First Last." *IT Publications*, 1997.

Fraser, Nancy. "Social Justice in the Age of Identity Politics: Redistribution, Recognition, and Participation." *The Tanner Lectures on Human Values, Delivered at Stanford University*. Stanford, California, 1996.

Gobierno de la Ciudad de México. "Ley de Movilidad del Distrito Federal." 2014. [http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver\\_mas/67077/31/1/0](http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/67077/31/1/0).

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y Centro de Transporte Sustentable EMBARQ México. "Ciudadanos con Visión: Acuerdos para la Movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México." 2012. <https://wriciudades.org/sites/default/files/ciudadanosconvision.pdf>.

Mosse, David. "The Goddess and the PRA: local knowledge and planning." *In Cultivating Development: the ethnography of aid policy and practice*, 75–102. Pluto Press, 2005.

Pestoff, Victor, Taco Brandsen, and Bram Verschuere. "Co-production: the state of the art in research and the future agenda." *VOLUNTAS*, 23(4), 2012: 1083–1101.

Sillitoe, Paul. "The Development of Indigenous Knowledge: A New Applied Anthropology." *Current Anthropology*, 39(2), 1998: 223–252.

Young, Iris Marion. "Displacing the distributive paradigm." *In Justice and the politics of difference*, 15–38. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1990.

## CRÉDITOS

### GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

#### Dirección

Andrés Lajous Loeza, **Secretario de Movilidad**  
Rodrigo Diaz González, **Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación**

#### Coordinación

Marianely Patlán Velázquez, **Asesora en Planeación de Transporte Sustentable**  
María Cáceres de la Teja, **Analista de Transporte Sustentable**  
Salvador Medina Ramírez, **Director General de Planeación y Políticas**

#### Fotografía

Azul Carazo, **Fotógrafa para la Difusión de la Cultura de la Movilidad**

### SIA CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO

#### Dirección del proyecto

Ana María de la Parra  
Karen de la Parra  
Verónica de la Parra

#### Consultoras

María Huerta  
Macarena de la Parra  
Steff Deprez  
Claudia Van Gool

#### Consultoras de apoyo

Suhayla Bazbaz  
Deborah Alcocer  
Elisa Hernández  
Héctor Becerril

#### Diseño Editorial

Macarena de la Parra

Encuentra más información en:  
[semovi.cdmx.gob.mx](http://semovi.cdmx.gob.mx)

Ciudad de México, junio de 2019



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD



CONSULTORÍA  
PARA EL  
DESARROLLO

BORRADOR

2020



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD