

Ciudad de México a Jueves 11 de Marzo del 2021

Dra. Claudia Sheinbaum Pardo
Jefa de Gobierno de la Ciudad de México.

Lic. Efraín Morales López
Subsecretario de Gobierno

Mtro. Andrés Lajous Loeza
Secretario de Movilidad

Lic. Omar Hamid García Harfuch
Secretario de Seguridad Ciudadana

Lic. María Fernanda Rivera Flores
Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de
Movilidad Urbana Sustentable

Ing. Jorge Alfredo Alcocer
Subsecretario de Tránsito

PRESENTES

Quienes elaboramos y suscribimos este documento, nos reconocemos y asumimos como integrantes de *La Asamblea de Colectivos Contra la Violencia Vial (ACVV)*; la cual está formada por grupos e individualidades de peatones, ciclistas, motociclistas, repartidorxs, bicimensajerxs, automovilistas y usuarixs de las vialidades de la CDMX. Impulsadxs por el hartazgo, la indignación y la necesidad de justicia, hemos salido a las calles a manifestarnos para poder conquistar mayores derechos viales para todxs.

Dando continuidad a las mesas de trabajo interinstitucionales a las que hemos asistido en las semanas anteriores, presentamos las siguientes propuestas a las instituciones aquí presentes:

1. En caso de un hecho vial con víctima(s) mortal(es), que la SEMOVI se comprometa a elaborar el proyecto ejecutivo para la implementación de infraestructura en la zona, que garantice la seguridad vial, con respaldo técnico y plan de mantenimiento. Dicha institución deberá elaborar los estudios técnicos y el diseño del proyecto, y mandarlo a la SOBSE para su evaluación y construcción.
 - a. En caso de que la víctima mortal sea peatón, este proyecto deberá ser un “cruce seguro”, como los diseñados anteriormente por dicha secretaría, o una ampliación-liberación de banquetas de la zona.
 - b. En caso de que la víctima mortal sea conductor de un vehículo no motorizado y que la vialidad no cuente con este tipo de infraestructura, el proyecto deberá plantear una cicloavía o un carril bus-bici con un confinamiento adecuado sobre dicha vialidad.



- c. En caso de que la víctima mortal sea conductor de un vehículo no motorizado transitando sobre un carril bus-bici, el proyecto deberá plantear el cambio de dicho carril al de una ciclovía, con un confinamiento adecuado.
 - d. Para el resto de los casos el proyecto deberá plantear una mejora de las señales de tránsito, un correcto balizamiento y la implementación de radares de velocidad permanentes en la zona.
2. Con la finalidad de crear una figura que apoye/ampare a peatones/ciclistas y los diferentes usuarios de la vía, se solicita el reconocimiento de la Asamblea de Colectivos Contra la Violencia Vial como una instancia de acompañamiento acreditada en las fiscalías territoriales, para pedir informes y brindar asesoría legal a los que lo soliciten
3. Elaboración de un informe cuantitativo público en el que se pueda consultar la cantidad de infracciones impuestas, el tipo de sanción y el número de hechos de tránsito con la periodicidad acordada (diaria, semanal o mensual) por parte de Fiscalía y Tránsito. Difusión de este informe por las redes institucionales.
4. Mecanismo de evaluación del tiempo de respuesta de la cuenta institucional de Twitter propuesta para realizar denuncias de infracciones. Periodicidad de informe. Campaña de difusión.
5. Aspectos de la ley Patricia que no se han considerado en la propuesta de reforma a la ley de movilidad:
 - a) Exención del pago del pasaje vitalicio a las víctimas directas o indirectas de un hecho de tránsito cuyo resultado sea un homicidio o incapacidad permanente en todo el sistema integrado de transporte de la ciudad de México y el transporte concesionado.
 - b) Creación de un fondo común del transporte concesionado para garantizar la reparación del daño a las víctimas de hechos de tránsito. Concepto añadido o porcentaje de lo ya recaudado por los trámites actuales.
 - c) Garantizar la educación de una víctima directa o indirecta que se encuentre estudiando y en la institución en la que esté inscrito, sea pública o privada. Esto incluirá un equipo de cómputo y el pago de su acceso a internet. Artículo de la ley o aplicación de fondos.
 - d) Cancelación de la licencia a conductores particulares que se involucren en un hecho de tránsito cuyo resultado sean homicidio o incapacidad permanente
 - e) Que el curso para choferes de transporte concesionado incluya un punto de sensibilización hacia los usuarios vulnerables de la vía. Videotestimonios. Definición de contenidos.
 - f) Obligación de los concesionarios a incluir en sus reglamentos o estatutos internos la prohibición a los choferes de la empresa a responder agresiones, traer música en alto volumen e ir utilizando el celular además de la prohibición de agredir a otros usuarios de la vía, especialmente si van a pie o en un vehículo no motorizado.
 - g) Coordinación con el sistema educativo básico para incluir en los contenidos de formación cívica y ética un curso de movilidad en todos los tipos de vehículos. Desde peatón hasta automóvil.
6. Aspectos de la ley Patricia no discutidos y que corresponden a otras instancias de gobierno:
 - a) Expropiación de todos los parabuses de la ciudad por ser de utilidad pública y destino de una de las mamparas para comunicación social, en las que deba difundirse información acerca del servicio de transporte público (ruta, horario de servicio y tarifa autorizada)

- b) Cambio en la tipificación de los delitos por hechos de tránsito de culposo a doloso en los códigos penales donde se especifica este concepto.
7. Puntos específicos a incluirse en los protocolos de actuación ante hechos de tránsito:
- a) Obligación del mp de turno a recabar la información correspondiente ante SEMOVI del vehículo involucrado en un hecho de tránsito (nombre y contacto de l representante legal y nombre y número de póliza de la aseguradora del vwhiculo. Esta información deberá incluirse en la carpeta de investigación.
 - b) Obligación del mp de turno de solicitar inmediatamente el examen toxicológico del conductor involucrado en un hecho de tránsito. Esta información será incluida en la carpeta de investigación.
 - c) Obligación del mp de turno de asegurar el vehículo involucrado en un hecho de tránsito para garantizar la reparación del daño a las víctimas.
 - d) Obligación del mp de turno de ordenar inmediatamente el dictamen de daño psicológico a la unidad de atención a víctimas
 - e) Creación en la subprocuraduría de atención a víctimas del área especializada en hechos de tránsito.
8. Ante la inexistencia, se pide la elaboración, publicación y difusión de los protocolos de actuación de policías de tránsito ante protestas o “rodadas” ciclistas, en el que se garantice la seguridad de los participantes a dichos eventos, así como la ausencia de actos represivos, garantizando el derecho a expresarse y manifestarse sin importar la vialidad en la cual se lleve a cabo dicho evento.
9. Facilitarnos el canal para aportar pruebas y testimonios sobre los hechos ocurridos el 5 de Febrero, y cuando la investigación por parte de asuntos internos finalice, se deberán hacer publicas las sanciones impuestas a los oficiales de tránsito involucrados, exigiendo como sanción mínima la destitución de los elementos involucrados (no solo de los mandos) y su imposibilidad de tener nuevamente algún puesto policial dentro de la SSC. Así mismo se vuelve a exigir la difusión de una disculpa pública por dichos hechos, por parte del Subsecretario de Tránsito Jorge Alfredo Alcocer. Esta disculpa se debe difundir por todos los canales posibles, independientemente de la investigación de asuntos internos, siendo que esta no afecta el proceso de las investigaciones y su ausencia únicamente brinda la sensación de inseguridad y represión por parte de las autoridades. De lo contrario exigiremos la destitución del subsecretario mencionado.
10. Elaboración y difusión de un mecanismo de participación ciudadana en el cual se reciban opiniones, evaluaciones, quejas y sugerencias de la infraestructura ciclista hasta ahora construida, por parte de sus usuarios. Estas pueden incluir pero no limitarse a: reporte de baches, coladeras, invasión, y detalles técnicos como dimensiones, confinamientos, extensiones sugeridas, etc. Se sugiere integrar esta herramienta al mapa de infraestructura ciclista, así como la información que surja de ella, recordando que dicho mapa necesita de actualizaciones mas constantes y frecuentes de su información.
11. Garantizar que en toda acción y resolución que surja de estas mesas de trabajo, no se interpongan conflictos de interés. Por lo que ningún programa de desarrollo o capacitación podrá darse a nombre de una empresa perteneciente a los aquí presentes, sin antes pasar por una convocatoria pública.