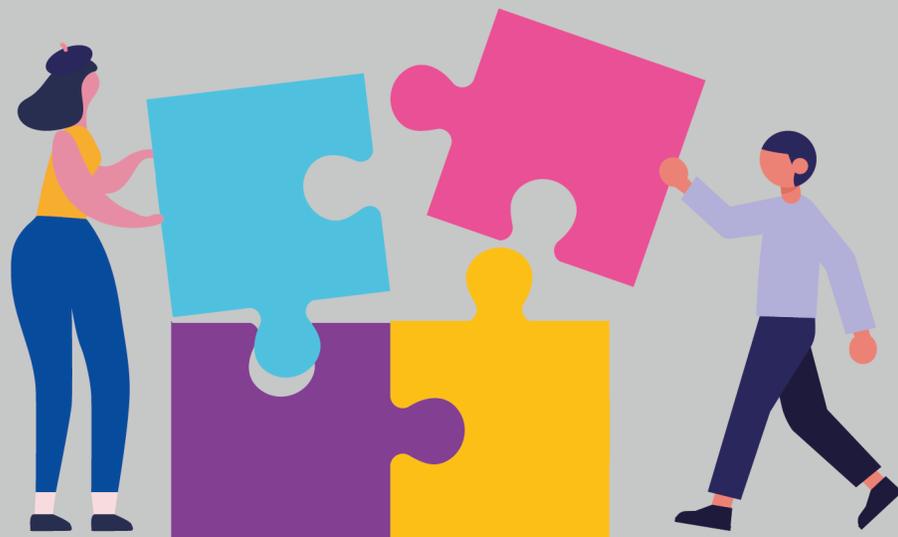


# PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2020 - 2024

## DIAGNÓSTICO COLABORATIVO



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD



## CONTENIDO

ABREVIATURAS .....	3
ILUSTRACIONES, FIGURAS Y TABLAS .....	3
1 INTRODUCCIÓN .....	4
2 ASPECTOS GENERALES DEL PROCESO COLABORATIVO .....	5
3 EVOLUCIÓN DE LA PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO .....	7
VISIÓN DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO A 10 AÑOS .....	9
4 MAPEO DE RETOS DE MOVILIDAD .....	10
VINCULACIÓN DE LOS 10 RETOS DE MOVILIDAD Y LAS ESTRATEGIAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD (PEM) 2019 .....	12
5 ENCUESTAS DIGITALES Y DE PARED .....	16
ENCUESTAS DE PARED .....	17
ENCUESTAS DIGITALES .....	20
7 MACROINDICADORES .....	25
8 CONCLUSIONES Y SIGUIENTES PASOS .....	26
9 REFERENCIAS .....	27



## ABREVIATURAS

- CETRAM** Centro de Transferencia Modal
- ADIP** Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México
- CCV** Ciudadanos con Visión
- CDMX** Ciudad de México
- FARO** Fábricas de Artes y Oficios de la Ciudad de México
- GEI** Gases de Efecto Invernadero
- MI** Movilidad Integrada
- ORT** Órgano Regulador del Transporte de la Ciudad de México
- PEM** Plan Estratégico de Movilidad
- PILARES** Puntos de Innovación, Libertad, Arte, Educación y Saberes
- PIM** Programa Integral de Movilidad
- RTP** Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México
- SECTEI** Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México.
- SEMOVI** Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México
- STE** Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México

## ILUSTRACIONES, FIGURAS Y TABLAS

<b>Ilustración 1.</b> Ejemplos de encuestas de pared en FARO y PILARES.....	18
<b>Ilustración 2.</b> Foro de diálogo multiactor, 2020.....	25
<b>Gráfico 1.</b> ¿Cuál es el modo de transporte que más utilizas? .....	19
<b>Gráfico 2.</b> ¿Cuál de estos aspectos mejoraría tu movilidad? .....	19
<b>Gráfico 3.</b> Distribución temática de historias, segregada por género.....	21
<b>Gráfico 4.</b> Triadas sobre temática central de las historias recopiladas en la encuesta digital .....	22
<b>Gráfico 5.</b> Respuestas a la pregunta “Mi movilidad está determinada por” .....	23
<b>Gráfico 6.</b> Transporte ideal para las personas participantes en la encuesta digital .....	24
<b>Tabla 1.</b> Aspectos generales de las encuestas digitales y de pared .....	16



## 1 Introducción

El Gobierno de la Ciudad de México reconoce a 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 capital se caracterizó por la fragmentación, la ineficiencia y la profundización de inequidades geográficas y sociales. Esta situación se ha transformado en altos costos económicos, sociales y medioambientales que resultan en una menor calidad de vida para toda 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.

Esta situación es un reflejo de la desconexión entre la planeación y ejecución de políticas públicas, pero también entre las necesidades de las y los ciudadanos en materia de movilidad. Además, a medida que esta problemática se complejiza, sus posibles soluciones lo hacen a la par; principalmente derivado de las interdependencias y múltiples relaciones entre los grupos de actores involucrados en el proceso de planeación de la movilidad urbana.

En este sentido, uno de los principales retos en el ámbito de la política pública, especialmente durante el proceso de planeación y toma de decisiones, es la inclusión de la diversidad de intereses, demandas y propuestas provenientes de la sociedad. Por ello, con la intención de informar la actualización del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2020-2024 y avanzar hacia la construcción colaborativa de soluciones de movilidad, de septiembre de 2019 a mayo de 2020, se realizó un proceso multisector para generar el presente **Diagnóstico colaborativo de movilidad**.

El proceso estuvo coordinado por la Secretaría de Movilidad y se realizó con el acompañamiento técnico de SIA Consultoría para el Desarrollo. Este documento corresponde a la sistematización del conocimiento generado a lo largo del proceso colaborativo y describe en términos generales lo logrado a partir de las actividades y los espacios participativos multisectoriales realizados.

Para la actualización del PIM 2020-2024 se retomarán las observaciones derivadas del diagnóstico colaborativo y se vincularán con el contenido del diagnóstico técnico de movilidad. Además de las preocupaciones y prioridades que han comunicado diversos actores de la academia, sociedad civil y ciudadanía en general. Finalmente, el PIM 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, para alinear las estrategias y líneas de acción que se seguirán en esta administración para mejorar la movilidad de todas las personas que habitan y que se trasladan a diario en la Ciudad de México.



## 2 Aspectos generales del proceso colaborativo

El proceso colaborativo se realizó en el periodo de septiembre de 2019 a mayo de 2020. Se realizaron dos actividades participativas ciudadanas (una virtual y una presencial), cuatro espacios para el diálogo multisector, tres sesiones internas de planeación estratégica y once entrevistas semi-estructuradas a especialistas. Con esto se buscó incluir la perspectiva ciudadana, contemplando la diversidad y heterogeneidad de la Ciudad. En total participaron 3,766 personas representantes de la academia, el sector público, las asociaciones de la sociedad civil organizada, el sector privado y personas ciudadanas.

FIGURA 1. DISTRIBUCIÓN DE PARTICIPANTES



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

El marco legal del proceso 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). Igualmente, en el artículo 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). 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.

### OBJETIVO

Promover una participación encaminada hacia la construcción de soluciones colaborativas de movilidad desde una perspectiva multisectorial. 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.



## MARCO CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO

Conceptualmente, este proceso toma como referencia 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). Sumado a lo anterior, las actividades realizadas durante el proceso se conceptualizaron como herramientas para *coproducir*<sup>1</sup> conocimiento.

Es así que el proceso colaborativo se diseñó e implementó como la apertura de espacios de diálogo e intercambio de ideas para personas especialistas y no especialistas en temas de movilidad urbana. Especialmente, se buscó visibilizar la opinión y aportaciones de las personas usuarias del sistema de movilidad de la Ciudad de México, a fin de incorporar sus experiencias de viaje en el conocimiento generado.

Además, una de las consideraciones más importantes fue retomar procesos de participación previos. Esto para poder presentar de forma muy clara, en qué se ha avanzado en relación con las inquietudes plasmadas por especialistas y la sociedad civil, así como sentar las bases para el trabajo de contextualizar a la realidad vigente. Para este fin se trabajó con los reportes de Ciudadanos Con Visión<sup>2</sup> (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 (PEM) 2019: Integrar, Mejorar y Proteger. A continuación, se presenta un diagrama que resume los espacios del proceso de la Estrategia Colaborativa para el PIM 2020- 2024

FIGURA 2. LÍNEA DEL TIEMPO DEL PROCESO COLABORATIVO



FUENTE: SIA, CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO.

<sup>1</sup> Para este documento, el término se refiere a la generación conjunta de información.

<sup>2</sup> Más información en: <https://wrimexico.org/our-work/projects/ciudadanos-con-visi%C3%B3n>



En principal producto generado a partir del proceso colaborativo es el presente Diagnóstico Colaborativo, que integra una perspectiva multisector y que permitirá vincular los hallazgos del Diagnóstico Técnico a fin de avanzar en la definición de estrategias y acciones que integren el PIM.

Las diferentes etapas y actividades del proceso colaborativo (Ver Figura 1.) generaron insumos clave para conformar un diagnóstico colaborativo para el PIM 2020- 2024 de la Ciudad de México. Estos insumos son:

- Evolución de la percepción de la movilidad y visión a diez años.
- Encuestas digitales y de pared.
- Mapeo de 10 retos de movilidad y 12 macroindicadores de seguimiento.

### 3 Evolución de la percepción de la movilidad en la Ciudad de México

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 temáticas mapeadas en Ciudadanos Con Visión y contextualizar a 2019, se obtuvieron los siguientes insumos:



Anteriormente, la movilidad activa se entendía como la lista de modos alternativos al automóvil y el enfoque del transporte se centraba en las opciones motorizadas. También, se considera que se empezaba a vincular la sustentabilidad ambiental con la promoción de transporte no motorizado. A 2019, se considera que la visión es más amplia y los conceptos han evolucionado para integrar a las opciones de movilidad activa en la definición de transporte. Además, se observan acciones tangibles como reconocer a la bicicleta como un vehículo y la promoción de la micromovilidad, los servicios colectivos y los sistemas sin anclaje.



Los procesos participativos, además de ser escasos, solo incluían a personas especializadas en movilidad. A 2019, se considera que se han abierto espacios multidisciplinarios menos políticos que permiten la inclusión de más voces en la transformación de la movilidad.

Anteriormente se sentía una desconexión entre la población y la SEMOVI. A 2019, la Secretaría se identifica como cabeza de sector y el Gobierno de la Ciudad reconoce el derecho a la movilidad. También se percibe que existen más formas de comunicación y vinculación.



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. Por otro lado, se señaló que el alcance local del reglamento de tránsito no ha evolucionado.



Las políticas de desarrollo urbano tenían una visión general y sus lineamientos no consideraban la movilidad. Actualmente, se considera que se generan lineamientos de planeación de programas sectoriales y ordenamiento territorial que integran a la movilidad urbana.



Se percibe que los CETRAM eran espacios olvidados que se utilizaban principalmente como estacionamientos. A 2019, aunque se han modernizado, aún se perciben obsoletos en contraste con el Sistema Integrado de Transporte y se señaló que falta coordinación con el Estado de México.



Se mencionó que anteriormente no se podía trabajar con datos porque no existían o no estaban disponibles. A 2019, se percibe que se han integrado tecnologías para la aplicación de reglamentos y medición y que hay más disponibilidad de datos. Además, se identificó que la oferta de transporte responde más a la demanda y se observa fortalecimiento técnico en las acciones que se ejecutan.

FIGURA 3 GRUPO FOCAL, NOVIEMBRE 2019



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.



## Visión de la movilidad en la Ciudad de México a 10 años

A partir de la reflexión generada en los espacios participativos y en las entrevistas, se recopilaron propuestas para integrar una visión de la movilidad en la Ciudad de México a diez años. Este insumo es de utilidad para dar dirección a las acciones actuales, considerando aspiraciones de mayor escala en el futuro. A continuación se presentan estas propuestas diferenciadas por género.

<b>HOMBRES</b>	<b>MUJERES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habrá un enfoque principal hacia mejorar la calidad de vida de la mayoría de las personas ciudadanas.</li> <li>• La sustentabilidad tomará un papel central a través de la movilidad activa, la movilidad de barrio y más transporte público.</li> <li>• La experiencia de viaje integrará un alcance metropolitano de todos los modos de transporte y reconocerá las nuevas formas de movilidad.</li> <li>• Se creará la normativa adecuada para las nuevas necesidades de diversificación y reordenamiento del uso del espacio público, utilizando la tecnología de forma generalizada.</li> <li>• Se transformará el sistema financiero de la industria de la movilidad y los diferentes esquemas de concesiones.</li> <li>• 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Se habrá logrado la continuidad en acuerdos y proyectos, así como un mayor compromiso con la ética y transparencia.</li> </ul>



## 4 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. Este árbol es la base de la matriz de acciones y de la división de los retos de movilidad. De acuerdo con la información generada a partir de las actividades, espacios y herramientas de participación, se presenta el siguiente listado de retos y subretos desde la perspectiva de las y los participantes del proceso colaborativo.

### 1. Rezago en infraestructura para la movilidad activa

- a. Falta de comunicación sobre los beneficios de la movilidad activa en la salud.
- b. Falta de integración de los impactos en la salud causados por Gases de Efecto Invernadero (GEI), ruido, estrés, etc., en las políticas de movilidad.
- c. Percepción de inseguridad vial y personal.
- d. Percepción de estigmatización de la movilidad activa.
- e. Falta de mantenimiento y oferta de infraestructura y equipamiento para la movilidad activa.

### 2. Esquemas no actualizados de estacionamiento

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

### 3. Desigualdad entre personas usuarias

- a. Distribución inadecuada del espacio público.
- b. Percepción de estigmatización de ciertos modos de transporte.
- c. Falta de convivencia vial adecuada entre usuarias/os de distintos modos de transporte.
- d. Percepción de aplicación discriminada de reglamentos.
- e. Falta de atención al transporte de mercancías.
- f. Desigualdad en el sistema tarifario para servicios de transporte y personas usuarias.

### 4. Normas y regulación inadecuadas

- a. Falta diferenciar la licencia de conducir para motociclistas.
- b. Procesos de concesión obsoletos que llevan a esquemas laborales informales e inadecuados.
- c. Hay normas y reglamentos que se contradicen y no están homologados.
- d. Falta de enfoque hacia la mitigación de efectos negativos de ciertos modos de transporte.
- e. Registro vehicular desarticulado y bases de datos no homologadas.
- f. Falta generalizar y llevar a la práctica un enfoque incluyente.
- g. Se considera que el diseño urbano es reactivo y no preventivo.
- h. No se comunican claramente los esquemas de movilidad compartida.
- i. No se incluyen estándares adecuados de seguridad.
- j. Falta promoción al uso de alternativas de transporte limpio.



k. Falta de incorporar elementos para garantizar la navegación peatonal<sup>3</sup>.

**5. Infraestructura deteriorada por falta de mantenimiento**

- a. Uso desaprovechado de infraestructura vial y de transporte público existente.
- b. Falta incorporar parámetros de diseño inclusivo y seguridad vial en el mantenimiento de la infraestructura vial y de transporte público.
- c. Faltan programas estables para el mantenimiento de la infraestructura.

**6. Percepción de voz de las personas usuarias no integrada a los planes y acciones**

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

**7. Falta de coordinación para movilidad metropolitana**

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

**8. Planeación urbana desarticulada de la movilidad**

- a. La infraestructura, reglamentación y operación del transporte no es adecuada a las necesidades territoriales específicas de las alcaldías.
- b. Poca claridad o vinculación entre los desarrollos inmobiliarios (sustento técnico y análisis costo-beneficio) y sus impactos en movilidad.
- c. La red de infraestructura vial no es compatible con la forma urbana (topografía, disposición de asentamientos urbanos y opciones de movilidad).
- d. Se planea con visión en centros y no periferia (a nivel ciudad y alcaldía).
- e. Lejanía entre actividades y servicios (la falta de mixtura en los usos de suelo aumenta la distancia, el tiempo y los costos de los recorridos).

**9. Protocolo de atención a emergencias**

- a. Falta de diseño, comunicación e implementación de protocolos para la atención de macroemergencias (inundaciones, sismos o epidemias). Y para la atención a víctimas de hechos de tránsito y a víctimas de violencia de género.

**10. Rutas multimodales desintegradas**

- a. Desarticulación entre centros multimodales y el resto del sistema de movilidad.
- b. Faltan ejes troncales de transporte público masivo.

---

<sup>3</sup> Conocido como *wayfinding*.



## Vinculación de los 10 retos de movilidad y las estrategias del Plan Estratégico de Movilidad (PEM) 2019

El Plan Estratégico de Movilidad (PEM), presentado a finales de 2018, establece los objetivos que estructuran la política pública de movilidad para la Ciudad de México durante la administración 2019-2024. A través del proceso colaborativo, se facilitó la articulación entre los insumos generados en los espacios, las actividades y las herramientas participativas, así como las estrategias establecidas en el PEM. Esto con el fin de analizar en qué medida los retos estaban siendo atendidos, identificar áreas de fortalecimiento y enfoques complementarios a las acciones en marcha.

A continuación, se presenta la lista de estrategias del PEM 2019 analizadas hasta el momento de cierre de este documento.

FIGURA 4. ESTRATEGIAS DEL PEM 2019 ANALIZADAS DURANTE EL PROCESO COLABORATIVO

-  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
-  E17 Movilidad peatonal

FUENTE: SIA, CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO.

La vinculación de los retos de movilidad y las acciones del PEM se sintetiza en las siguientes figuras.



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 tipos de personas usuarias					
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					

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					

FUENTE: SIA, CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO.



RETO DE MOVILIDAD	MEJORAR						
	E7	E8	E9	E10	E11	E12	E13
	Gestión del tránsito y los estacionamientos	Regulación de los servicios privados de movilidad	Impulso a la innovación y mejora tecnológica	Transporte de carga	Mejora de atención ciudadana	Movilidad ligera	Rescate 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 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>FALTA DE DIFERENCIACIÓN DE SERVICIOS Y REGULACIÓN</b>							
Falta de diferenciar la licencia de conducir para motociclista							
Proceso 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 intermodalidad (perjuicios)							
Necesidad de regulación de estándares mínimos de infraestructura y seguridad para estacionamientos públicos							
Esquemas ineficientes de operación y transparencia de parquímetros							

RETO DE MOVILIDAD	MEJORAR						
	E7	E8	E9	E10	E11	E12	E13
	Gestión del tránsito y los estacionamientos	Regulación de los servicios privados de movilidad	Impulso a la innovación y mejora tecnológica	Transporte de carga	Mejora de atención ciudadana	Movilidad ligera	Rescate y mejora del transporte público
<b>INFRAESTRUCTURA DETERIORADA POR LA FALTA DE MANTENIMIENTO</b>							
Uso desaprovechado de infraestructura vial de transporte pública 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 estacionales 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 adecuadas a las necesidades territoriales específicas de la alcaldía							
Falta de claridad y vinculación entre los desarrollos inmobiliarios y el sistema 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 tipologías 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 suceso							
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							

FUENTE: SIA, CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO.



PROTEGER

RETO DE  
MOVILIDAD

	E14	E15	E16	E17	E18	E19
	Calles seguras	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 inicios 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						

PROTEGER

RETO DE  
MOVILIDAD

	E14	E15	E16	E17	E18	E19
	Calles seguras	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 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>ESQUEMA DE ESTACIONAMIENTOS NO ACTUALIZADOS</b>						
Falta de diferenciación de 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						

FUENTE: SIA, CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO.



## 5 Encuestas digitales y de pared

Durante el proceso colaborativo se generaron dos espacios de participación para personas ciudadanas no especialistas en movilidad, uno análogo y uno digital. La información generada es relevante para tener un entendimiento más detallado de las percepciones e inquietudes de personas ciudadanas usuarias del sistema de movilidad desde su propia narrativa, lo que sin duda enriquece el diagnóstico colaborativo<sup>4</sup>. Los espacios estuvieron abiertos entre febrero y abril de 2020. En total, participaron 3,616 personas (36% hombres, 63% mujeres y 1% prefirió no decirlo). Se registraron respuestas de las 16 alcaldías, además de algunos municipios metropolitanos. A continuación se señalan los aspectos generales de ambos tipos de encuesta.

TABLA 1. ASPECTOS GENERALES DE LAS ENCUESTAS DIGITALES Y DE PARED

Encuesta	En pared	Digital
<b>Objetivo</b>	Ofrecer un espacio físico de participación para personas habitantes y usuarias cotidianas del sistema de movilidad de la Ciudad de México.	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.
<b>Alcances</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificar cuál es el modo de transporte más usado por las personas participantes.</li> <li>▪ Identificar las tres acciones prioritarias para mejorar la movilidad desde la perspectiva de las personas participantes.</li> <li>▪ Diferenciar las respuestas por ubicación y por género.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Asociar sentimientos, causalidad, responsabilidad y otros factores del diagnóstico a las experiencia de viaje de las personas.</li> <li>▪ Análisis segregado de la información de acuerdo al género y edad de las personas participantes, así como el lugar de origen y destino de sus viajes cotidianos.</li> </ul>
<b>Metodología</b>	Rotafolios impresos que presentaron dos preguntas de opción múltiple: ¿Cuál es el modo de transporte que más usas? Y ¿Qué se necesita para mejorar tu movilidad diaria en la ciudad?	A partir de una herramienta digital se realizó una encuesta que permitió vincular experiencias de viajes cotidianos con sentimientos, oportunidades de mejora y preferencias de viaje.

FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

<sup>4</sup> El alcance de las encuestas fue delimitado por los recursos disponibles como tiempo, ubicación y apoyo de personal en sitio. Es importante mencionar que estas actividades se vieron impactadas por las acciones necesarias para la atención a la emergencia sanitaria por COVID-19. Estos factores influyeron en el número de participaciones recibidas.



## Encuestas de pared

Se colocaron encuestas impresas en rotafolios en las paredes cercanas al acceso de los Puntos de Innovación, Libertad, Artes y Saberes (PILARES) y las Fábricas de Artes y Oficios (FARO). La estructura base de las encuestas fueron dos preguntas. La primera para identificar el modo de transporte cotidiano de las personas participantes, y la segunda para identificar, dentro de una batería de opciones y una sección libre, las opciones para mejorar su movilidad cotidiana. Las encuestas tipo se ilustran a continuación.

FIGURA 5 PREGUNTAS DE LAS ENCUESTAS DE PARED


  
 GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO | SECRETARÍA DE MOVILIDAD

**Queremos saber qué es lo más importante para tu movilidad diaria en la Ciudad de México**

Para escucharte, contesta las preguntas a continuación. Los resultados se tomarán en cuenta para elaborar el Programa Integral de Movilidad 2020-2024

Si quieres saber más sobre este tema o los resultados de la encuesta, te invitamos a visitar la página <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/>

**¡Todas y todos pueden participar!**

1. ¿Cuál es el transporte que más usas?

Transporte	Mujeres	Hombres
Caminar		
Bicicleta		
Autobuses, camiones, microbus o vagoneta		
Transportes eléctricos (Tren Ligero, Trolebús o taxi eléctrico)		
RTP		
Metro		
Metrobus		
Taxi de aplicación		
Taxi convencional		
Bicitaxi o mototaxi		
Automóvil particular		
Motocicleta		
Otro		


  
 GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO | SECRETARÍA DE MOVILIDAD

2. ¿Qué se necesita para mejorar tu movilidad diaria en la ciudad?  
 (Marca máximo tres opciones)

Acciones	Mujeres	Hombres
Mayor calidad y mantenimiento a la infraestructura		
Mayor seguridad vial		
Menos hechos delictivos		
Menos violencia de género		
Más cómodo y seguro para personas con discapacidad		
Más cómodo para viajar con niñas, niños y adultos mayores		
Que el tiempo de mis viajes fuera menor		
Que el costo de mi viaje fuera menor		
Que fuera más amigable con el medio ambiente		
Tener más opciones de transporte público		
Tener más espacio en autobuses, camiones y/o vagones del metro		
Que el transporte público fuera más cómodo y limpio		
Que las y los conductores tuvieran mejor capacitación		
Más información de las opciones de transporte (horarios y costos)		
Otra ¿Cuál?		

FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

En total se registraron 3,301 participaciones de las cuales 65% fueron mujeres y 35% hombres. Se obtuvieron respuestas de FARO y PILARES ubicados en las alcaldías Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza. De las 14 opciones presentadas como aspectos que mejorarían la movilidad de las personas participantes, tres aspectos fueron los más votados: “menos hechos delictivos”, “mayor seguridad vial” y “mejor calidad y mantenimiento de la infraestructura”.



Sobre las preferencias por género, los hombres dieron más importancia a “mejor calidad y mantenimiento de la infraestructura“. Además, “menor tiempo de viaje” fue otra prioridad significativa para este grupo. Por otro lado, “menos violencia de género” fue votada como un aspecto importante en casi todas las alcaldías, y fue una opción votada mayormente por mujeres. Otra opción elegida principalmente por mujeres, fue “mejor para viajar con niñas, niños y personas mayores”. Estas opciones son un reflejo de las diferencias en los patrones de viaje para mujeres y las adecuaciones específicas que son más relevantes para las mujeres, especialmente quienes realizan actividades de cuidado<sup>5</sup>.

ILUSTRACIÓN 1. EJEMPLOS DE ENCUESTAS DE PARED EN FARO Y PILARES

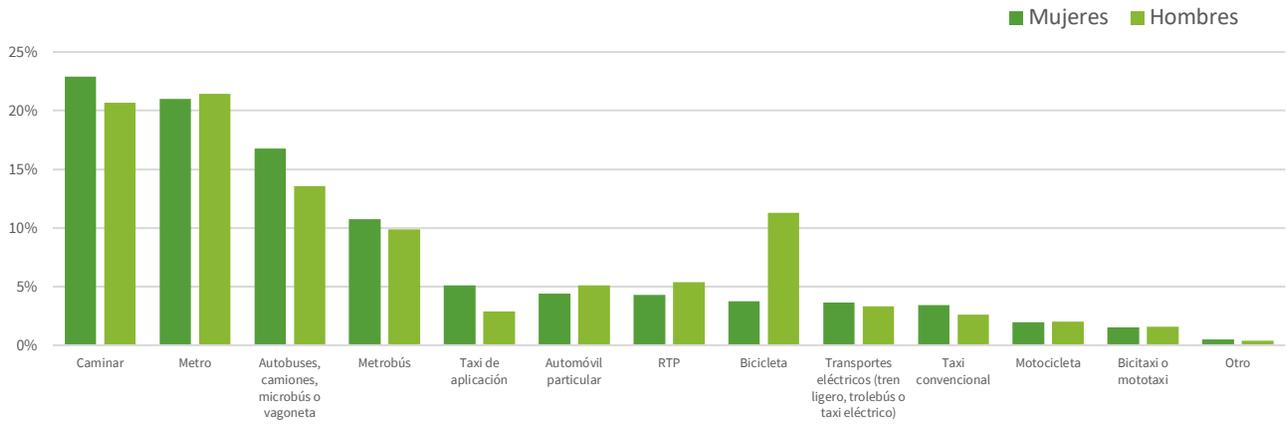


FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

<sup>5</sup> Término acuñado por Inés Sánchez de Madariaga en 2009 y que reconoce la necesidad de evaluar e identificar los viajes diarios relacionados con las actividades del cuidado. El cuidado se entiende como el trabajo, normalmente no remunerado, realizado por personas adultas para atender a menores y otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado para el mantenimiento del hogar (Sánchez-de Madariaga & Zucchini, 2020, pp. 98-102).

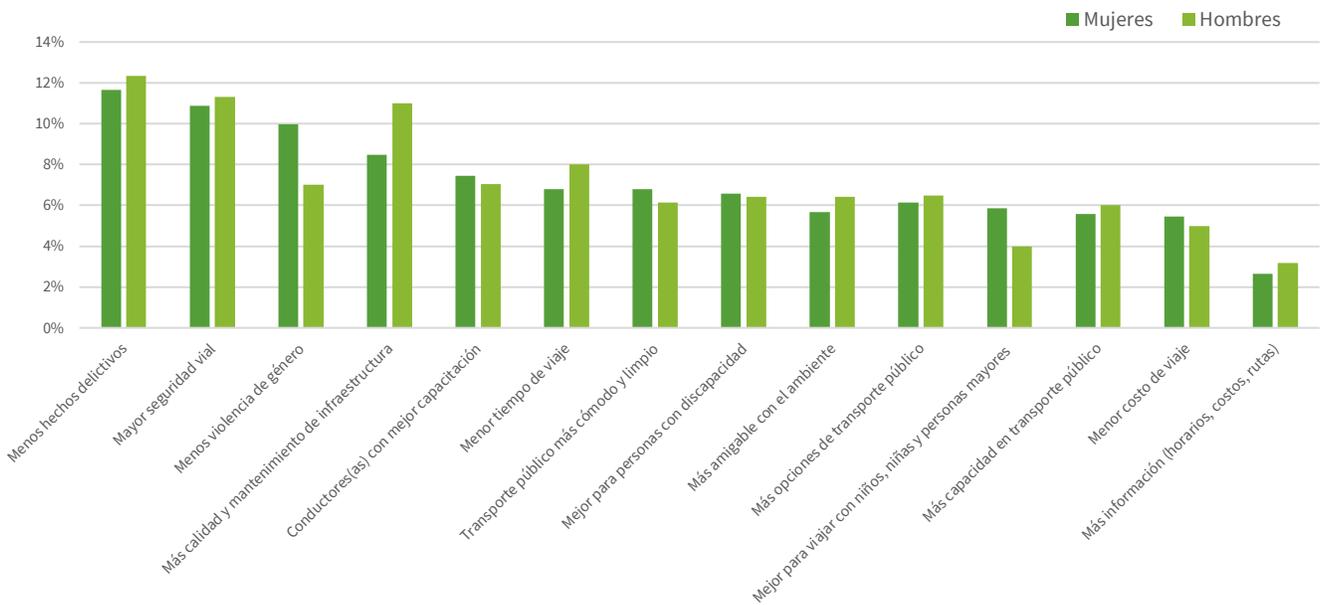


GRÁFICO 1. ¿CUÁL ES EL MODO DE TRANSPORTE QUE MÁS UTILIZAS?



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

GRÁFICO 2. ¿CUÁL DE ESTOS ASPECTOS MEJORARÍA TU MOVILIDAD?



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.



## Encuestas digitales

Dentro del proceso colaborativo se buscó una participación amplia de usuarias y usuarios del sistema de movilidad. Con este objetivo se diseñó y difundió una encuesta digital que se socializó en redes sociales y en el portal Plaza Pública. La herramienta digital seleccionada para la encuesta fue *SenseMaker*<sup>6</sup>, metodología que tiene como base la premisa de que las experiencias y perspectivas de todos y todas son significativas. Esta encuesta representó un espacio abierto en el que 315 personas<sup>7</sup> pudieron detallar cómo es su experiencia de viaje cotidiano en la Ciudad de México.

El punto de partida de la encuesta fue solicitar a las personas participantes escribir una historia sobre su movilidad cotidiana. A partir de ahí se derivaron preguntas que permitieron detallar los sentimientos asociados a dicha historia, su vínculo con la experiencia de viaje a la que se referían e identificar las principales inquietudes y propuestas para mejorar su movilidad en la Ciudad. La estructura del formulario digital fue la siguiente.

- **Pregunta detonante.** Es la pregunta que invita a la persona participante a contar una historia sobre su experiencia de viaje en la ciudad.
- **Preguntas demográficas.** Para conocer el perfil de las personas participantes, incluye género, edad, alcaldía de residencia y alcaldía de destino (para un viaje cotidiano).
- **Batería de preguntas triada.** Opciones de preguntas que permiten combinar tres elementos de respuesta a través de una visualización en forma de triángulo. Los elementos estarán relacionados con sentimientos, temas de la historia, causas de la experiencia y nivel de responsabilidad.
- **Batería de preguntas diada:** Opciones de pregunta que permiten combinar dos elementos de respuesta a través de una visualización en forma de línea. Los elementos estarán relacionados con sentimientos, temas de la historia, causas de la experiencia, responsabilidad.
- **Batería de preguntas de opción múltiple:** Opciones de preguntas que permiten a las personas priorizar preferencias o inquietudes respecto a su movilidad cotidiana.

---

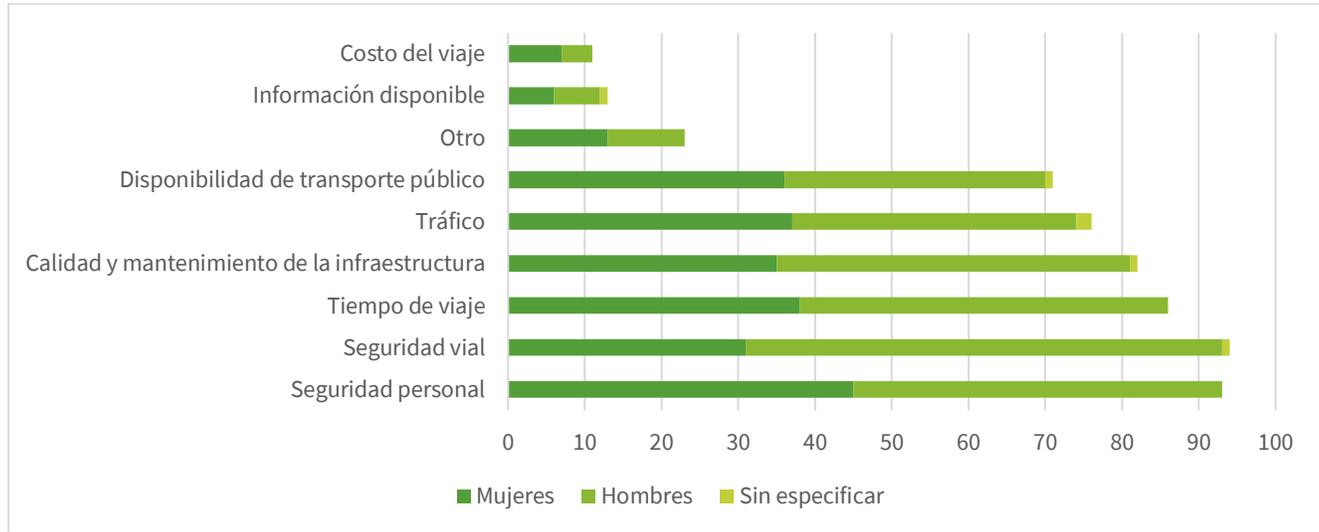
<sup>6</sup> Metodología creada por Dave Snowden que se utiliza para reflexionar y analizar acciones relacionadas con políticas públicas, estrategias, conceptos y visiones a través de historias personales. Para más información consultar: <https://www.cognitive-edge.com/sensemaker/>

<sup>7</sup> Si bien la muestra no es representativa, es útil para profundizar el entendimiento de inquietudes de las y los usuarios del sistema de movilidad, para validar los hallazgos previos de los espacios participativos y para contextualizar los retos de movilidad a partir de situaciones y experiencias de la vida diaria, desde la propia experiencia de las personas.



Es importante mencionar que la difusión de la encuesta coincidió con el inicio de la contingencia sanitaria por COVID-19, por lo que el alcance fue más limitado a lo que se planeó para un contexto previo. La participación fue muy similar respecto al género, con un 47% de mujeres y 52% de hombres. El porcentaje de personas que prefirieron no especificar fue de 1%. El rango de edad predominante fue entre los 18 y 35 años.

GRÁFICO 3. DISTRIBUCIÓN TEMÁTICA DE HISTORIAS, SEGREGADA POR GÉNERO<sup>8</sup>



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

Para hacer comparaciones relevantes, se dividieron las respuestas en tres grupos de edad: de 18 a 35 años, de 36 a 50 y de 51 años en adelante, con el 57%, 37% y 11% de participación, respectivamente. En orden de mayor importancia, las historias del grupo de 18 a 35 años se refieren principalmente a “seguridad personal”, “seguridad vial” y “tiempo de viaje”. Para el grupo de 36 a 50 años, las historias contadas fueron principalmente sobre “tráfico”, “seguridad personal” y “seguridad vial”. Las personas de 51 años en adelante escribieron historias sobre “calidad y mantenimiento de la infraestructura”, “tiempo de viaje” y “seguridad vial”. Entre los principales hallazgos destaca que “costo de viaje”, aunque no fue de los temas más recurrentes, resultó con una mención similar por parte de mujeres para los tres grupos de edad.

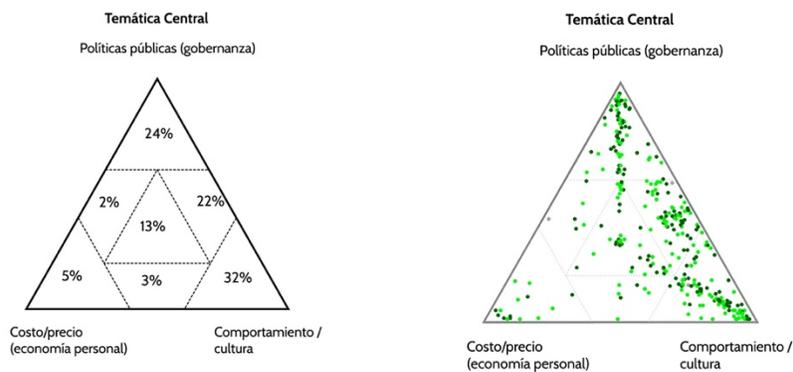
<sup>8</sup> Las historias con la categoría “otros” incluyen operación (mal uso de trafitambos, operación de semáforos, orden en los paraderos), salud (dificultad para hacer ejercicio, altos niveles de estrés que derivan en agresiones), accesibilidad, protocolos de atención a emergencias y limpieza.

Otros hallazgos derivados de las historias escritas en *SenseMaker* son:

- Los trayectos diarios son una causa de estrés que afecta la calidad de vida de las personas ciudadanas. Esta inquietud se mencionó también en el grupo focal y en los foros multiactor I y II.
- Las historias relacionadas a viajes procedentes del sur de la ciudad (Xochimilco y Tlalpan) destacan el impacto en su movilidad cotidiana y calidad de vida, por la poca conectividad para moverse a otras zonas de la ciudad, en especial hacia Santa Fe.
- Se identificaron elementos que inciden en la elección modal y que limitan el uso del transporte público (para quienes actualmente utilizan otros modos). Estos son la percepción de inseguridad personal y vial, la falta de mantenimiento a la infraestructura y la capacitación a conductores.
- Algunas personas que actualmente utilizan transporte público<sup>9</sup> como principal modo de transporte asociaron a sus viajes sentimientos relacionados con enojo y frustración.
- Algunas historias hablaron de los impactos que tuvo en sus viajes la suspensión de servicios de transporte compartido, especialmente por la falta de conexión entre las zonas atractoras y generadoras de viajes.

Con una respuesta en forma de triada (que permite relacionar tres variables) se abordó la pregunta ¿Cuál es el tema central de mi historia? Esta pregunta fue útil para asociar las temáticas de las historias con la batería de respuestas en los ámbitos de “gobernanza o política pública”, “cultura o comportamiento” y “economía”.

GRÁFICO 4. TRIADAS SOBRE TEMÁTICA CENTRAL DE LAS HISTORIAS RECOPIADAS EN LA ENCUESTA DIGITAL



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

<sup>9</sup> Incluyendo el sistema de transporte individual y público operado por la Ciudad de México (Red de Movilidad Integrada) y el transporte concesionado (microbuses y combis).

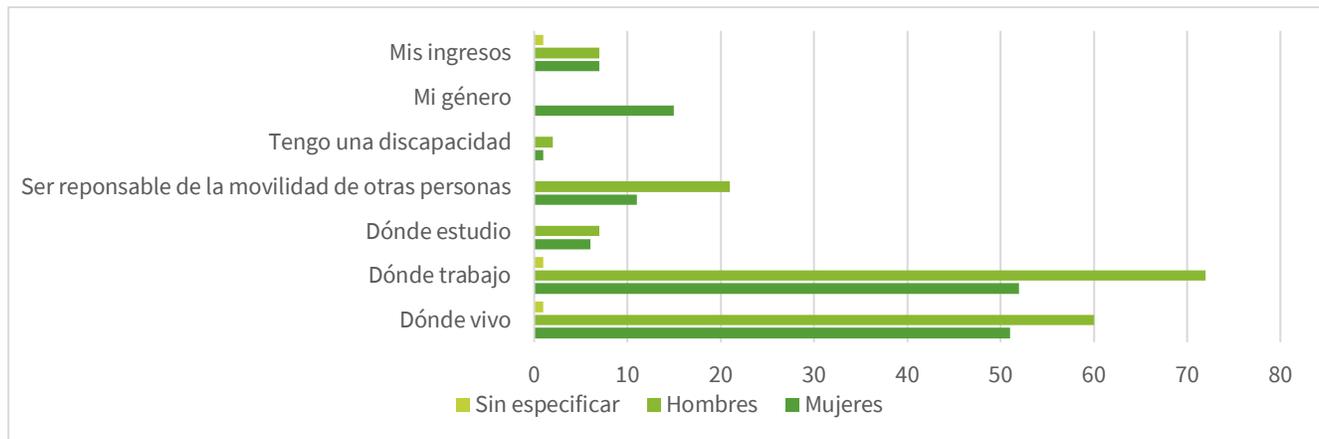


La concentración de las historias fue principalmente en relación con “gobernanza o política pública” y “cultura o comportamiento”. De acuerdo con las historias, cuando las personas se refieren a *gobernanza o política pública* asocian, entre otros temas, la escasez de puntos de venta de la tarjeta MI; poco mantenimiento a la superficie de rodamiento; la poca promoción de alternativas limpias de transporte; y, la socialización e implementación deficiente y no estandarizada de protocolos de atención a emergencias.

Además, las historias reflejan que las y los participantes asocian la *cultura o comportamiento*, entre otros, con la convivencia vial agresiva (verbal y física); personas conductoras de transporte público sin capacitación adecuada (en relación con el trato a las personas usuarias y a otros modos de transporte con las que comparten las calles); la saturación del transporte público que genera estrés, frustración y violencia entre personas pasajeras; y, bloqueos por falta de sincronización en los cruces durante horas pico. Por otro lado, algunas historias mencionaron que la creación de ciclovías se percibe como un cambio cultural positivo, y que el poder usar la bicicleta de forma segura genera libertad y autonomía de movilidad.

A fin de identificar características que definen la experiencia de viaje, se integró una pregunta a la encuesta que permitía elegir entre criterios específicos para tener un mejor entendimiento de las razones detrás de la elección de modo de transporte cotidiano. El gráfico de resultados se muestra a continuación. Destaca que únicamente para mujeres el género es un aspecto que determina su forma de movilidad. En los resultados generales, la localización de vivienda y empleo, es el principal elemento que determina la movilidad cotidiana.

GRÁFICO 5. RESPUESTAS A “MI MOVILIDAD ESTÁ DETERMINADA POR”

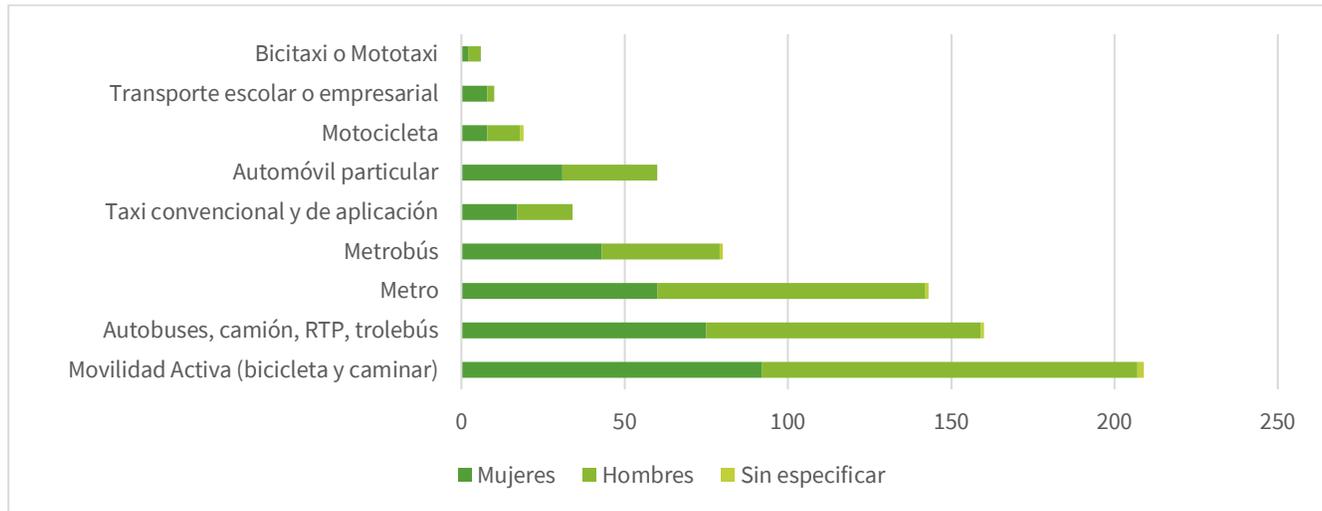


FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.



Por otro lado, la movilidad activa destaca como el “transporte ideal” para las personas que participaron en la encuesta digital. La segunda opción que eligen es transporte público no masivo, incluyendo autobús, RTP o Trolebús. La tercera opción es el STC Metro.

GRÁFICO 6. TRANSPORTE IDEAL PARA LAS PERSONAS PARTICIPANTES EN LA ENCUESTA DIGITAL



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

En suma, de acuerdo con las respuestas y las opciones más votadas, se identificó que para mejorar la movilidad se deben atender cuatro temáticas prioritarias. Estas se describen a continuación.

- 1. Seguridad.** Refiriéndose tanto a la seguridad personal como vial.
- 2. Movilidad integrada.** Especialmente 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.** Aspecto que engloba las externalidades generadas en hora pico por la sobre saturación de vialidades y de transporte. Además de la concentración de destinos de los viajes y la falta de servicios, equipamiento urbano y oferta de trabajo mejor distribuidos por la ciudad.
- 4. Perspectiva de género.** A fin de incorporar en la planeación de estrategias y acciones de SEMOVI las necesidades e inquietudes diferenciadas de movilidad y con ello reconocer la diversidad de actividades, preferencias y perspectivas de quienes se desplazan en la Ciudad de México.



## 6 Macroindicadores

A partir de los 10 retos de movilidad, se trabajó en una lista de 12 macroindicadores y propuestas de acciones para atender los retos. Esta actividad se realizó durante el segundo foro multiactor en marzo de 2020.

1. Disminución de tiempos de traslado
2. Mayor percepción de seguridad y disminución de asaltos en el transporte
3. Disminución de hechos de tránsito
4. Mejora en la calidad del aire
5. Aumento de viajes multimodales
6. Generar acuerdos multisectoriales y metropolitanos
7. Aumento de la oferta de servicios de transporte público y privado
8. Aumento de infraestructura: kilómetros para la movilidad activa, transporte público y estacionamiento multimodal
9. Aumento del uso de transporte público de personas con discapacidad y personas adultas mayores
10. Disminución de agresiones entre personas usuarias
11. Disminución del costo de mantenimiento de corredores
12. Aumento del número de personas transportadas

ILUSTRACIÓN 2. FORO DE DIÁLOGO MULTIACTOR, 2020



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.



## 7 Conclusiones y siguientes pasos

El proceso colaborativo permitió, a lo largo de 8 meses, la coproducción progresiva de conocimiento en torno a la movilidad en la Ciudad de México. Esto se refiere a que cada espacio, herramienta y actividad de participación se diseñó y preparó a partir de hallazgos e insumos generados en la actividad previa con lo cual se fue sintetizando y agrupando la información en un solo producto principal. A fin de tener una mayor participación, los espacios de participación fueron presenciales y virtuales, procurando una participación multisector y multidisciplinaria.

Es importante mencionar que, aunque las encuestas coincidieron con el inicio de la contingencia sanitaria por COVID-19, se logró recopilar aportaciones de más de 3,000 personas de las 16 alcaldías de la ciudad, que desde su narrativa compartieron su visión, inquietudes y prioridades para mejorar sus viajes cotidianas en el sistema de movilidad. Ambos tipos de encuestas ayudaron a democratizar los espacios de participación, especialmente gracias a la coordinación interinstitucional y 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, y la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación (SECTEI), para la coordinación con los PILARES.

A estos valiosos insumos derivados de las encuestas se agregan las aportaciones generadas en el grupo de enfoque, las sesiones de diálogo multisector y las entrevistas a especialistas, espacios en los que se buscó tener una diversidad de perfiles y sectores. Además, 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.

Los resultados de este proceso colaborativo son insumos valiosos para informar la definición de las estrategias que integrarán la actualización del PIM 2020-2024. Se retomarán las observaciones derivadas del diagnóstico colaborativo y se vincularán con el contenido del diagnóstico técnico de movilidad. Además de vincularlo con las preocupaciones y prioridades que han comunicado diversos actores de la academia, sociedad civil y ciudadanía en general. Finalmente, el PIM será 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, para alinear las estrategias y líneas de acción que se seguirán en esta administración para mejorar la movilidad de todas las personas que habitan y que se trasladan a diario en la Ciudad de México.

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



## 8 Referencias

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. Recuperado de: [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. (2012). "Ciudadanos con Visión: Acuerdos para la Movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México". Recuperado de: <https://wriciudades.org/sites/default/files/ciudadanosconvision.pdf>.

Sánchez-de Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte". *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 203, 89–102. Recuperado de: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78364/49168>



## CRÉDITOS

### Gobierno de la Ciudad de México

#### Dirección

Andrés Lajous Loeza, **Secretario de Movilidad**

Rodrigo Díaz González, **Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación**

Salvador Medina Ramírez, **Director General de Planeación y Políticas**

#### Elaboración

Marianely Patlán Velázquez, **Asesora en Planeación de Transporte Sustentable**

#### Colaboración

María Cáceres de la Teja, **Analista de Transporte Sustentable**

#### Revisión de contenido

Daniela Muñoz Levy, **Directora de Planeación y Programación**

Brenda Patricia Torres Conde, **Equipo de Prensa**

Roberto Carlos Mendoza Ortega, **Subdirector de Difusión e Información**

#### Fotografía

Azul Carazo, **Fotógrafa de la Secretaría de Movilidad**

### SIA, Consultoría para el Desarrollo

Ana María de la Parra

Karen de la Parra

Verónica Lara

Macarena de la Parra

Steff Deprez

Claudia Van Gool

María Huerta

Suhayla Bazbaz

Deborah Alcocer

Elisa Hernández

Héctor Becerril

Se agradece la participación del equipo de la Agencia Digital de Innovación Pública, la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación y la Secretaría de Cultura de la Ciudad de México.

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

Ciudad de México, junio de 2020.