

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, GRÁFICOS Y TABLAS	3
1. INTRODUCCIÓN	4
2. ASPECTOS GENERALES DEL PROCESO COLABORATIVO	5
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
3. MAPEO DE RETOS DE MOVILIDAD	10
VINCULACIÓN DE LOS 10 RETOS DE MOVILIDAD Y LAS ESTRATEGIAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD.....	12
4. ENCUESTAS DIGITALES Y DE PARED	14
ENCUESTAS DE PARED	15
ENCUESTAS DIGITALES	18
5. MACROINDICADORES	23
6. CONCLUSIONES Y SIGUIENTES PASOS	24
7. ANEXOS.....	25
8. REFERENCIAS	37



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

FIGURAS, GRÁFICOS Y TABLAS

Figura 1.	Distribución de participantes.....	5
Figura 2.	Línea del tiempo del proceso participativo.....	7
Figura 3.	Estrategias del PEM analizadas durante el proceso colaborativo.....	12
Figura 4.	Preguntas de las encuestas de pared.....	15
Figura 5.	Ejemplos de encuestas de pared en FARO y PILARES.....	18
Figuras 6, 7 y 8.	Foro de diálogo multiactor.....	23
Gráfico 1.	¿Cuál es el modo de transporte que más utilizas?.....	17
Gráfico 2.	¿Cuál de estos aspectos mejoraría tu movilidad?.....	17
Gráfico 3.	Distribución temática de historias, segregada por género.....	19
Gráfico 4.	Triadas sobre temática central de las historias recopiladas en la encuesta digital.....	20
Gráfico 5.	Respuestas a la pregunta “Mi movilidad está determinada por”.....	21
Gráfico 6.	Transporte ideal para las personas participantes en la encuesta digital.....	22
Tabla 1.	Aspectos generales de las encuestas digitales y de pared	14



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 y multisectorial en el proceso de actualización del Programa Integral de Movilidad. En total participaron 3,766 personas, entre ciudadanas y representantes de la academia, el sector público, las asociaciones de la sociedad civil organizada y el sector privado.

FIGURA 1. DISTRIBUCIÓN DE PARTICIPANTES



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

El proceso colaborativo se enmarca en la Ley de Movilidad, misma que 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 Las actividades realizadas toman 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*¹ conocimiento.

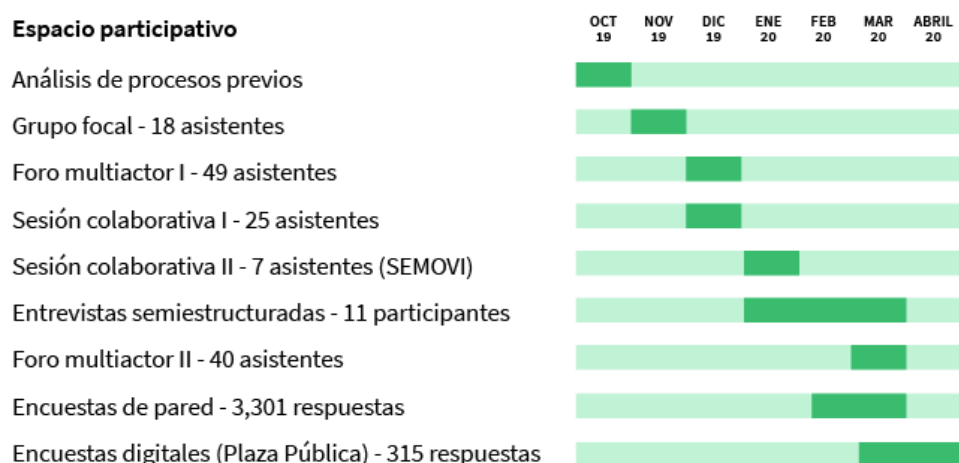
Es así que el proceso colaborativo se diseñó e implementó como la apertura de espacios de diálogo e intercambio de ideas para personas especialistas y no especialistas en temas de movilidad urbana. Especialmente, se buscó visibilizar la opinión y aportaciones de las personas usuarias del sistema de movilidad 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 Visión² (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

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

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

FIGURA 2. LÍNEA DEL TIEMPO DEL PROCESO COLABORATIVO



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

El 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.

Además, de 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.

a 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, se hizo una contextualización a 2019 de la cual 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.



b 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.

HOMBRES	MUJERES
• 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.	• 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.



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. 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 en salud de la movilidad activa.
- 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 regular los requerimientos mínimos de infraestructura y seguridad para estacionamientos públicos.
- c. Esquemas ineficientes de operación y transparencia en parquímetros.

3. Desigualdad en la movilidad de las 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. No se comunican claramente los esquemas de movilidad compartida.
- g. No se incluyen estándares adecuados de seguridad.
- h. Falta promoción al uso de alternativas de transporte limpio.
- i. Falta incorporar elementos para garantizar la navegación peatonal (*wayfinding*).



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 costobeneficio) 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.



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 3. 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 siguiente figura.



RETOS DE MOVILIDAD

	1.1 Integración del sistema de transporte público	1.2 Expansión de la cobertura del transporte masivo	1.3 Reforma integral del transporte concesionado	1.4 Integración de la bicicleta al sistema de movilidad	2.1 Rescate y mejora del transporte público	2.2 Gestión del tránsito y estacionamientos	2.3 Regulación de los servicios privados de movilidad	2.4 Impulso a la innovación y mejora tecnológica	2.5 Transporte de carga	2.6 Mejora de la atención ciudadana	3.1 Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta	3.2 Políticas de seguridad vial orientadas al cambio de conducta	3.3 Perspectiva de género, prevención y atención del acoso en el sistema de movilidad
1. Rezago en infraestructura para la movilidad activa													
2. Esquemas de estacionamiento no actualizados													
3. Desigualdad en la movilidad de personas usuarias													
4. Normas y regulación inadecuadas													
5. Infraestructura deteriorada por falta de mantenimiento													
6. Percepción de voz de las personas usuarias no integrada a los planes y acciones													
7. Falta de coordinación para movilidad metropolitana													
8. Planeación urbana desarticulada de la movilidad													
9. Protocolo de atención a emergencias													
10. Rutas multimodales desintegradas													

FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD CON DATOS DE SIA - CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO.



4 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 colaborativo³. 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
Objetivo	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.
Alcances	▪ Identificar cuál es el modo de transporte más usado por las personas participantes. ▪ Identificar las tres acciones prioritarias para mejorar la movilidad desde la perspectiva de las personas participantes. ▪ Diferenciar las respuestas por ubicación y por género.	▪ Asociar sentimientos, causalidad, responsabilidad y otros factores del diagnóstico a las experiencias de viaje de las personas. ▪ 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.
Metodología	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.

³ 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 4 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		
Metrobús		
Taxi de aplicación		
Taxi convencional		
Bicitaxi o mototaxi		
Automóvil particular		
Motocicleta		
Otro		



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

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 cuidado⁴.

FIGURA 5. EJEMPLOS DE ENCUESTAS DE PARED EN FARO Y PILARES

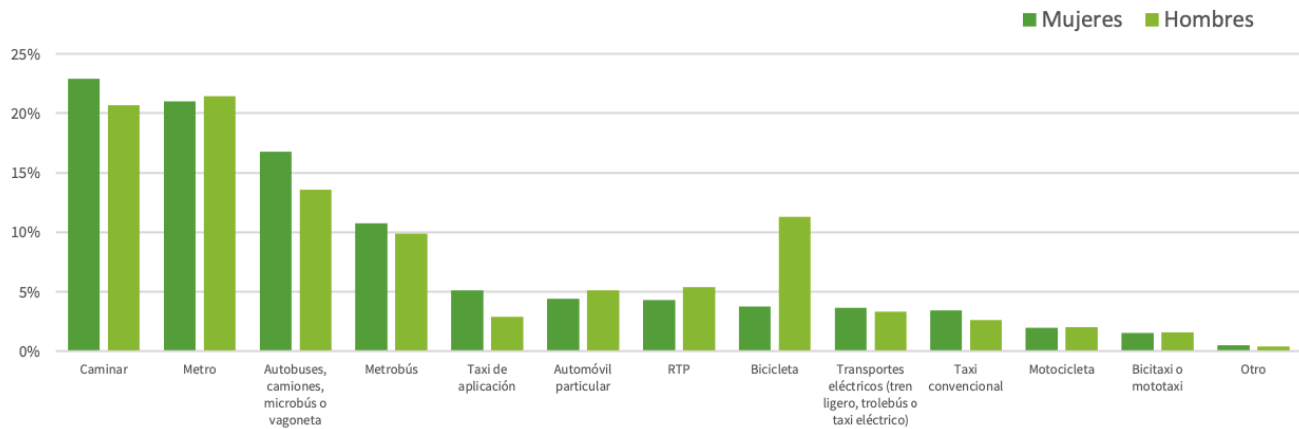


FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

⁴ 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).

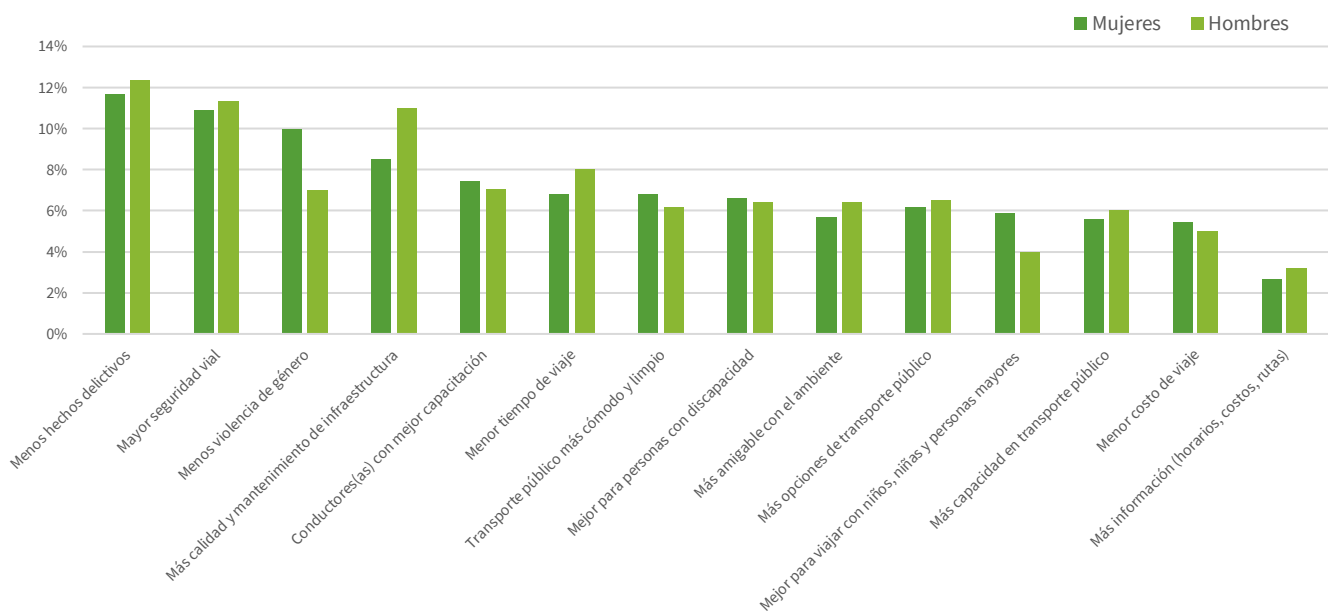


GRÁFICO 1. ¿CUÁL ES EL MODO DE TRANSPORTE QUE MÁS UTILIZAS?



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*⁵, 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 personas⁶ 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 hicieron 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.

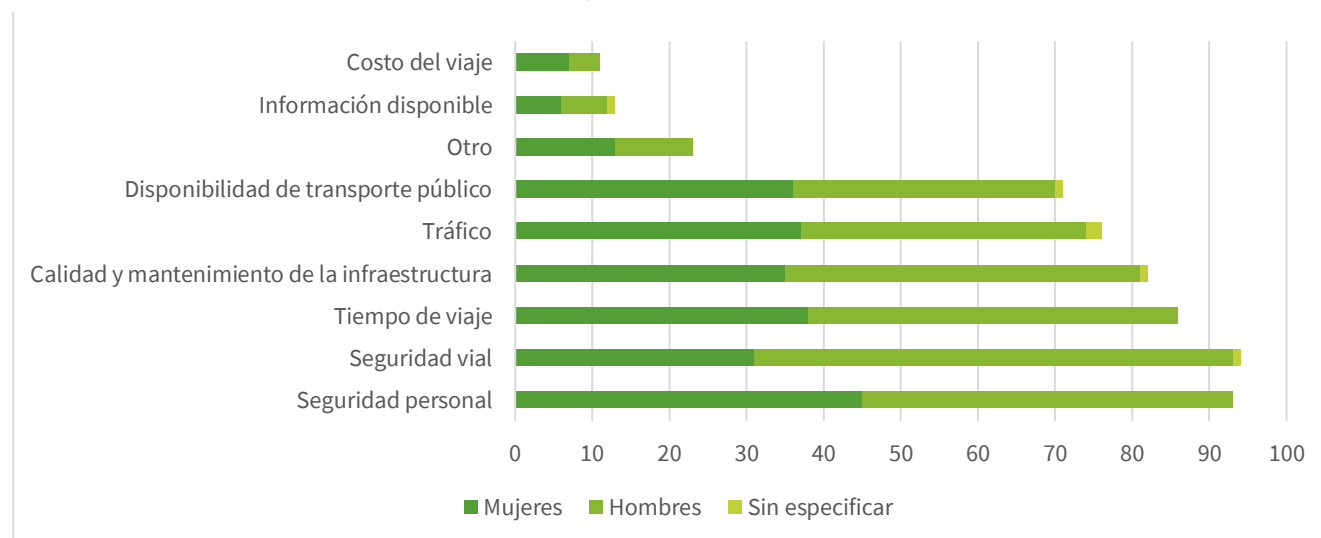
- **Pregunta detonante.** Es la pregunta que invita a la persona participante a contar una historia sobre su experiencia de viaje en la ciudad.
- **Preguntas demográficas.** Para conocer el perfil de las personas participantes, incluye género, edad, alcaldía de residencia y alcaldía de destino (para un viaje cotidiano).
- **Batería de preguntas triada.** 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:** Permiten a las personas priorizar preferencias o inquietudes respecto a su movilidad cotidiana.

⁵ 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/>

⁶ 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 GÉNERO⁷



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.

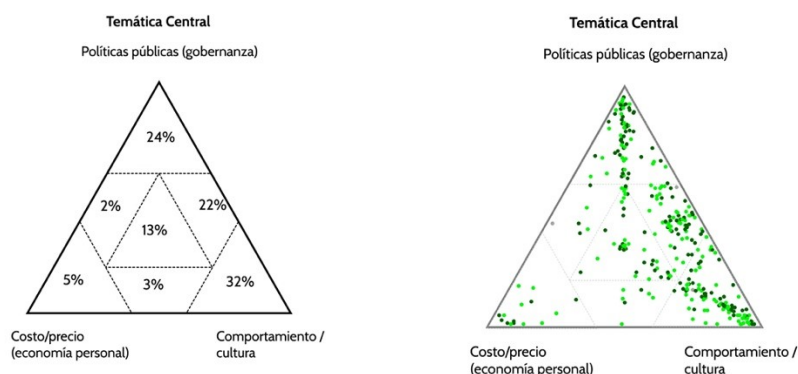
⁷ Las historias con la categoría “otros” incluyen operación (mal uso de trafitambos, operación de semáforos, orden en los paraderos), salud (dificultad para hacer ejercicio, altos niveles de estrés que derivan en agresiones), accesibilidad, protocolos de atención a emergencias y limpieza.

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 público⁸ 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.

⁸ 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).

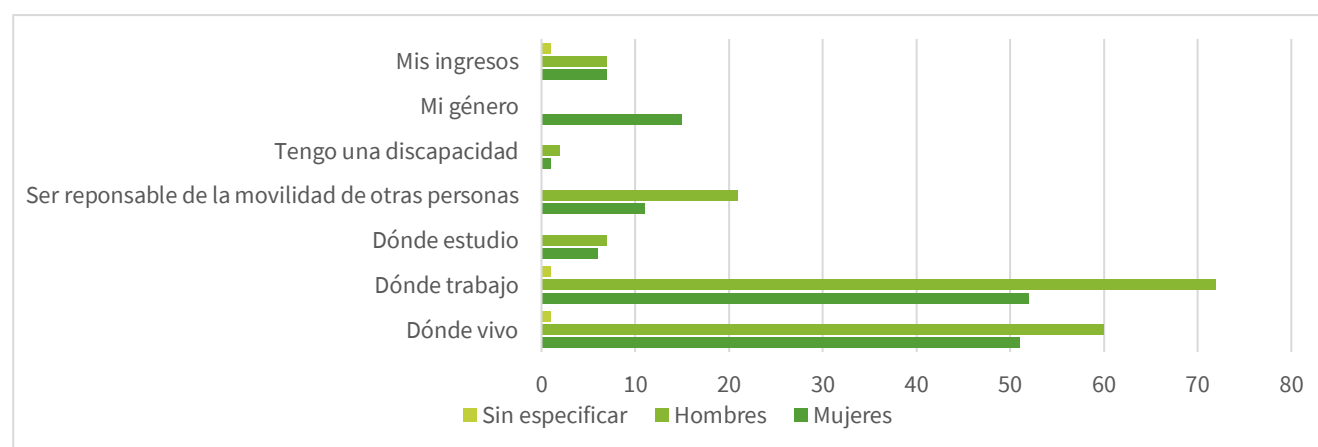


La concentración de las historias fue principalmente en relación con “gobernanza o política pública” y “cultura o comportamiento”. De acuerdo con las historias, cuando las personas se refieren a *gobernanza o política pública* asocian, entre otros temas, la escasez de puntos de venta de la tarjeta MI; 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.

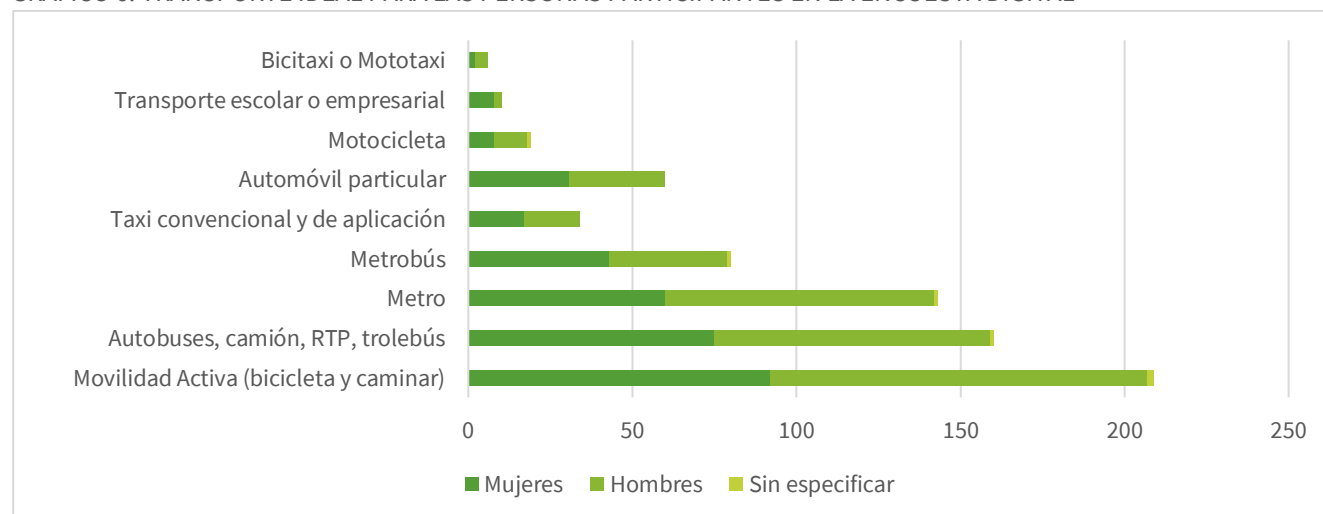
GRÁFICO 5. RESPUESTAS A “MI MOVILIDAD ESTÁ DETERMINADA POR”



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.

5 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

FIGURAS 6, 7 Y 8. FORO DE DIÁLOGO MULTIACTOR, 2020



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.



6 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.

7 Anexos

1. Rezago en infraestructura para la movilidad activa

Se refiere a la infraestructura, la calidad del entorno urbano y la experiencia de viaje de 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.



Historias compartidas en Sense Maker

“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”.

“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”.



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- 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.
- 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.
- Considerar que la bicicleta tiene potencial para cubrir los viajes relacionados con movilidad de cuidado.
- Atender las necesidades de las y los peatones implica el 30% de los viajes de la ciudad que principalmente representan a mujeres.
- Promover la planeación integral de las banquetas para proyectos de sustentabilidad y regeneración.
- Buscar soluciones que no sean reactivas
- 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.

2. Esquemas de estacionamientos no actualizados

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.



Historias compartidas en Sense Maker

“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”.

“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”.



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- 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.

3. Desigualdad en la movilidad de las personas usuarias

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 foraneo, 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.



Historias compartidas en Sense Maker

“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”

“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.”



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- 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.
- 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.
- 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.

4. Normas y regulación inadecuada

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



Historias compartidas en Sense Maker

“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”.

“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”.



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- 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.
- 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.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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 flota 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.

5. Infraestructura deteriorada por falta de mantenimiento

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.



Historias compartidas en Sense Maker

“Banquetas seguras para caminar. Yo no tengo auto, así que camino mucho y en ocasiones utilizó 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”.

“Infraestructura peligrosa. Tomé mi bicicleta personal para hacer un traslado poniente-oriental 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”.



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- 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.

6. Percepción de que la voz de las personas no está integrada a los planes y acciones

Este reto se refiere a la falta de claridad en la forma en que los procesos participativos se integran a las acciones de la SEMOVI y la percepción de falta de continuidad en la participación. Se percibe mayor atención hacia formas negativas de expresión de opiniones.



Historias compartidas en Sense Maker

“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).”

“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 picapiedras. 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...”



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- Considerar que todas las aportaciones responden a una inquietud real. Es común que en los procesos colaborativos se encuentren aportaciones que a primera vista pueden 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 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 para las condiciones cambiantes y/o visibilizadas durante la implementación de un proyecto.
- 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.

7. Falta de coordinación para la movilidad metropolitana

Este reto busca la integración de políticas tarifarias, nivel de servicio y la generación de un diagnóstico de movilidad a nivel metropolitano, ya que la un alto porcentaje de los viajes hacia y desde la Ciudad de México empiezan o terminan en el Estado de México.



Historias compartidas en Sense Maker

“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.”

“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.”



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- Buscar la integración con tarifas metropolitanas.
- Visualizar la creación de un órgano de movilidad metropolitano independiente.

CETRAM

- Considerar que el 53% del parque vehicular de transporte público que manejan los CETRAM es del EDOMEX.
- Enfocar las acciones en 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.

8. Planeación urbana desarticulada de la movilidad

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.



Historias compartidas en Sense Maker

“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 afrontó 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 parálítico 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.”

“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 despertar 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.”



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- Considerar desde el diseño de un proyecto piloto una ruta para poder replicarlo y escalarlo.
- 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.
- 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.

9. Protocolo de atención a emergencias

Este reto considera que, durante emergencias, se puede utilizar la movilidad como un recurso para llevar a cabo protocolos más eficientes para su atención. Mejorando elementos como diseño, comunicación e implementación efectiva de protocolos de atención a macro-emergencias, víctimas de hechos de tránsito y víctimas de violencia de género.



Historias compartidas en Sense Maker

“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.”

“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.”



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- Crear protocolos de movilidad para contingencias de sismos y salud. A través del equipamiento de la infraestructura de transporte como tecnología, equipo y capacitación, se puede mejorar la atención a emergencias.
- 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 macro-emergencias.
- Incluir a los carriles exclusivos como infraestructura para la atención de emergencias.
- Dividir la información de emergencias por género.

10. Rutas multimodales desintegradas

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.



Historias compartidas en Sense Maker

“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?.”

“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.”



Otros puntos a considerar (provenientes de los foros multiactor y de las entrevistas)

- 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. 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.
- Crear estándares que se institucionalizan 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.

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.

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://wri-ciudades.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>



FUENTE: SECRETARÍA DE MOVILIDAD.



CRÉDITOS

Gobierno de la Ciudad de México

Dirección

Andrés Lajous Loaeza, **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**

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

Ciudad de México, junio de 2020.