



PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2020-2024

Relatoría del 2° Taller Participativo

IDOM

IDB



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

El martes 3 de septiembre de 2019 se desarrolló el taller participativo para la generación de propuestas para la actualización del Programa Integral de Seguridad Vial 2020 - 2024. En este participaron representantes de los sectores sociales, académicos, privados y gobierno.

METODOLOGÍA

El taller se estructuró en bloques de trabajo para inducir la participación de todas las personas y generar propuestas específicas en los tres ejes estratégicos del programa: Educar, Construir e Institucionalizar.

Bloque 1. Apertura y presentación del diagnóstico de seguridad vial en Ciudad de México

- Mensaje de bienvenida por parte de Amado Crotte, BID
- Mensaje de Rodrigo Diaz, SEMOVI
- Presentación de los principales hallazgos del diagnóstico, Parménides Canseco, IDOM

Bloque 2. Panel abierto

Se designó un espacio donde tres personas representantes de los sectores participantes respondieron dos preguntas derivadas de los resultados del taller de diagnóstico. Además se habilitó un espacio denominado “silla libre” para que una persona participante pudiera responder la misma pregunta que las personas integrantes del panel.

Con el objetivo de identificar temas relevantes para las personas asistentes, se entregaron fichas en donde podían generar preguntas que serían respondidas por los panelistas y por alguien del público.

El staff clasificó y eligió una de las preguntas en función de la relevancia para los objetivos del taller y que pudieran ser respondidas por las personas en el panel

- Lectura y respuesta a preguntas realizadas a panelistas invitados
- Lectura y respuesta de preguntas realizadas por personas asistentes al taller

Panelistas:

- Daniela Zepeda, AXA – Sector privado
- Ezequiel Palacios, México Previene. Sociedad civil
- Areli Carreón, Bicitekas A. C. – Sociedad Civil
- Rodrigo García, Bird – Sector privado

Bloque 3. Mesas de trabajo

Durante el registro de las personas asistentes se asignaron lugares para conformar mesas 10 de trabajo heterogéneas, integradas por hasta 10 representantes de la sociedad civil, iniciativa privada, academia y gobierno con el fin de fomentar el intercambio de ideas y experiencias para la generación de las propuestas.

Por cada uno de los 3 ejes estratégicos (educar, construir e institucionalizar), se solicitó a las personas asistentes generar hasta 10 propuestas así como seleccionar aquellas que fueran consideradas prioritarias o de mayor importancia.

Bloque 4. Debate entre mesas

Una vez que todas las mesas finalizaron la generación e identificación de las propuestas del bloque anterior, una persona representante de cada mesa presentó al resto de asistentes las 3 propuestas más importantes de cada eje.

Votación en línea

Las propuestas de mayor importancia identificadas por las personas participantes fueron dispuestas en la plataforma electrónica **sli.do** para ser votadas por quienes asistieron.

○

PRINCIPALES RESULTADOS

PANEL ABIERTO

PREGUNTA 1. APLICACIÓN Y CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO (RdT).

La reforma y publicación del reglamento de tránsito ha sido observado como uno de los grandes avances en la agenda de seguridad vial, sin embargo, la implementación de todos sus componentes requiere de grandes voluntades, acciones y recursos.

¿Cómo se puede acelerar la implementación del reglamento?

- Se debe reforzar el protocolo de atención a víctimas de hechos de tránsito.
- El tema de la corresponsabilidad, la velocidad y la fiscalización. No se puede echar la culpa únicamente a las personas que sean responsables de un hecho de tránsito, es necesario que se trabaje desde gobierno para generar infraestructura inclusiva (calles completas) donde se fomente el respeto, circulación entre todos los usuarios y trabajar en la educación para prevenir estos hechos
- No existe un mecanismo adecuado para dar seguimiento al Reglamento de Tránsito (RdT). Del mismo modo, se necesitan campañas más agresivas de comunicación para que estas tengan un mayor impacto en un espectro mayor y llegue a toda la ciudadanía. Una de las grandes carencias es entender quiénes son los conductores o fijar un perfil. De acuerdo con Bicitekas hay más gente dispuesta a cumplir el RdT que lo contrario y en ese punto la comunicación resulta clave para este sector
- Educación. La generación de una licencia de conducir se convierte en un instrumento relevante para garantizar que todo el mundo conozca el reglamento y elementos básicos que garanticen conocimiento y cumplimiento de las normas
- Aplicación de la Ley. Es necesario fiscalizar, es necesario que exista la certeza de que puedes ser detenido y amonestado al ser responsable de un hecho de tránsito
- La implementación súbita del RdT condiciona su éxito. El ejemplo es la revista vehicular y todo lo requerido para los vehículos de carga que ahora mismo no se cumple. Para ello es necesario que el gobierno de CDMX tenga un programa escalonado para la implementación de requerimientos en el tema de transporte de carga

PREGUNTA 2. INFRAESTRUCTURA ¿Y QUÉ OTRAS ACCIONES?

Actualmente el enfoque para la planeación, diseño y construcción de la infraestructura tiene en cuenta la protección de los usuarios de mayor vulnerabilidad y la accesibilidad universal. Desde la legislación hasta la normativa de diseño se ha avanzado en este tenor.

¿Qué otras acciones son necesarias para migrar a un modelo que garantice la seguridad de las personas?

- La construcción de infraestructura no se rige por lineamientos adecuados para hacer calles para todos
- Licencia de conducción. Este hecho es clave para asegurar el conocimiento del RdT y de la seguridad vial. La gente no sabe
- Fiscalización y sanción. La sanción para las infracciones debe ser efectiva para asegurar el cumplimiento
- Necesario seguir construyendo infraestructura inclusiva. Que la autoridad siga trabajando en ese sentido
- Comunicación y Educación. Que todos los usuarios de la calle sepan que debe ser un espacio compartido
- Accesibilidad Universal. Hacer que la infraestructura sea inclusiva
- Construir infraestructura inclusiva, que considere y tenga como foco los modos activos y los grupos vulnerables
- Institucionalizar lineamientos para el diseño de calles inclusivas enfocadas en grupos vulnerables. El urbanismo táctico no considera el diseño con criterios de accesibilidad universal. Es preciso construir infraestructura que respete este hecho.
- Respuesta ante hechos de tránsito. Es necesaria capacitación, procesos y lineamientos para dar adecuada respuesta ante estos eventos y garantizar la inclusión a sectores de la población con discapacidad
- Comunicar. La gente debe conocer mejor el concepto de seguridad vial y los marcos normativos básicos

PREGUNTA ELABORADA POR UNA PERSONA ASISTENTE

¿Cómo visibilizar las necesidades de infraestructura para todas las personas con alguna discapacidad más allá de las rampas...?

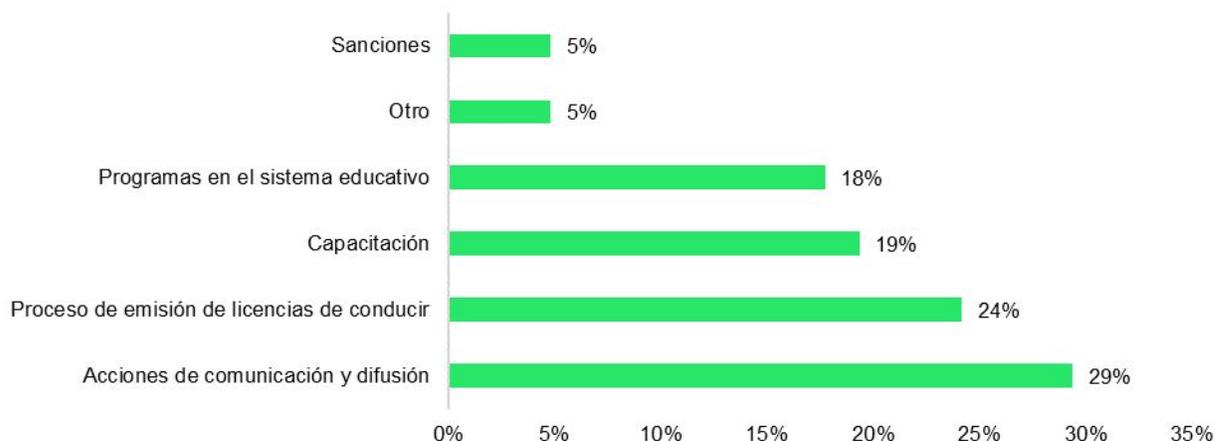
- Institucionalizar ejemplos de buenas prácticas o fijar lineamientos

- Consultar a las personas que tienen alguna discapacidad
- Empatizar y sensibilizar. Conocer los problemas a partir de las experiencias de víctimas y hacer que las personas que construyen y planean experimenten los problemas que estas personas aquejan en el espacio público.
- La movilidad reducida o limitada nos acabará llegando a todos. Y eso es algo de lo que debemos ser conscientes
- Consejo ciudadano como manera de tener contacto directo entre todas las personas.
- La falta de espacios y el sobrecupo del transporte público es un problema mayor para las personas con discapacidad, además de la carencia de señalización y accesibilidad
- Incluir a las personas con discapacidad en la agenda de seguridad vial
- ENTREVISTA: hacer una entrevista con las personas con discapacidad
- La empatía no sólo debe llegar de las autoridades que planean, sino también de los agentes operativos de tránsito y personal de salud quienes deben ser también conscientes del problema para apoyar

MESAS DE TRABAJO

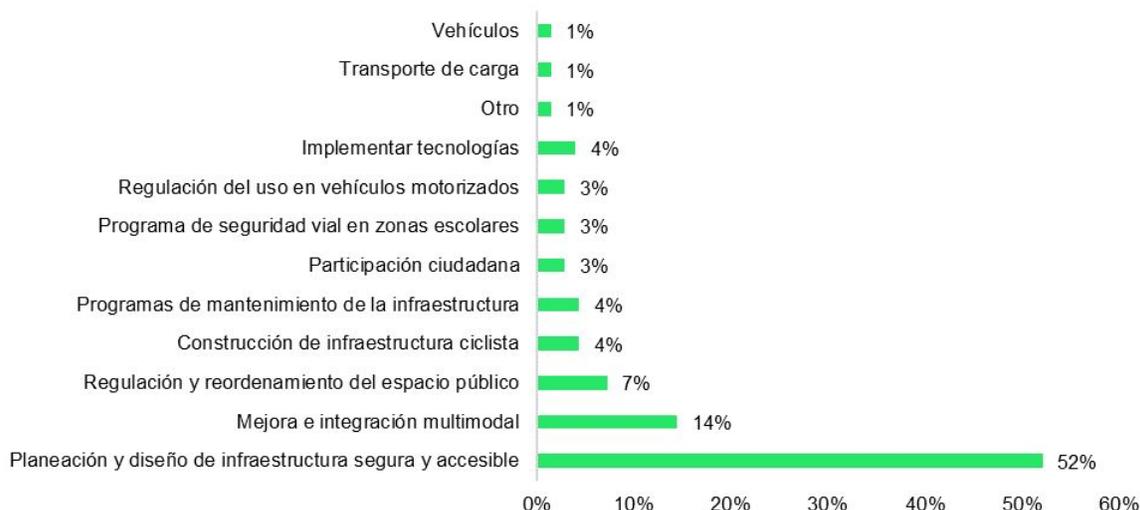
EDUCAR

Las propuestas más recurrentes fueron aquellas relacionadas con acciones para comunicar, difundir y sensibilizar a todos los grupos de actores. La segunda propuesta más recurrente trató sobre el proceso en el que se expiden las licencias, donde se consideró que la aplicación de exámenes teóricos, prácticos y otra clase de evaluaciones serían acciones a favor de la educación y la seguridad vial.



CONSTRUIR

La planeación, diseño y construcción de infraestructura bajo un enfoque que considere la vulnerabilidad de las personas y con soluciones de diseño universal fue considerada como la principal propuesta para incidir positivamente en mejorar el entorno de seguridad vial. Las mejoras a los sistemas de transporte público, así como acciones que fomenten la integración física entre diversos modos de transporte, principalmente con el transporte público, fue la segunda propuesta con mayor representatividad.



INSTITUCIONALIZAR

Se consideró como la coordinación interinstitucional, es decir, entre los diferentes actores con atribuciones en la agenda de movilidad y transporte, así como en la gestión de servicios públicos y desarrollo urbano, como la principal acción que se debe realizar con el fin de promover la institucionalización de la seguridad vial. En segundo lugar la integración y operación del Consejo de Movilidad y Seguridad es una iniciativa con gran peso, seguida de la creación de mecanismos de evaluación y monitoreo, tanto de las propuestas como de los recursos que se pretendan ejecutar en materia de movilidad y seguridad vial.

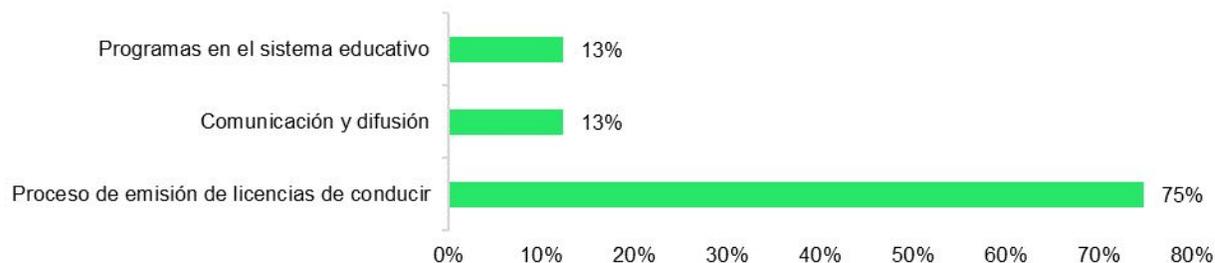


PROPUESTAS MÁS IMPORTANTES

Una vez identificadas las propuestas, se les pidió seleccionar aquellas que consideraban de mayor importancia, con los siguientes resultados.

Educar

Como tema de mayor importancia se identificó que lo relacionado a la mejora del proceso de emisión de las licencias de conducir, será un elemento que aporte a mejorar la seguridad vial por medio de la educación que supone un proceso que evalúe las aptitudes y conocimientos de las personas conductoras.



Construir

La planeación y diseño de infraestructura segura y accesible fue evaluada como el elemento más importante para el rediseño de la infraestructura existente y nueva.



Institucionalizar

El cumplimiento del marco normativo existente, principalmente del reglamento de tránsito la ley de movilidad es la propuesta evaluada con la mayor importancia en el eje de institucionalizar.



DEBATE ENTRE MESAS

Cada mesa eligió a una persona para presentar ante el resto de los participantes las propuestas que se consideraron más importantes por cada eje. A continuación, se enlistan aquellas presentadas:

EDUCAR:

- Evaluación para obtener licencia. Examen para demostrar que se está capacitado
- Educación sobre seguridad vial a nivel infantil, primaria y secundaria
- Evaluación continua de conocimiento del RdT para tener licencia vigente
- Cursos de sensibilización con la problemática que experimentan los grupos vulnerables
- Creación de páginas web en las escuelas para capacitación y contar con una base sólida para tener una ciudadanía sensible con este problema

- Capacitaciones desde temprana edad a niñas, niños y adolescentes
- Política pública desde la sensibilización y empatía con otros usuarios de la vía
- Utilizar las instituciones del Gobierno de ciudad de México para llegar hasta infancia

CONSTRUIR

- Banquetas accesibles como algo básico para grupos vulnerables
- Espacio público para grupos vulnerables con concepto de redistribución del espacio público
- Ordenar el espacio público para que todos los usuarios de la calle podamos convivir. Especialmente reordenar la banca para que todos podamos transitar.
- Diseñar para los peatones: cruces seguros, calles completas, normas y lineamientos que se cumplan
- Espacios para todos vinculados con todos los modos de transporte
- Infraestructura 100% accesible
- No tener temor en la gestión de la movilidad motorizada para devolver espacio para las personas
- Infraestructura con enfoque en la pacificación del tránsito. Estrategia general.
- Homologación de toda la infraestructura y análisis y revisión de puntos críticos de la red (CETRAM)

INSTITUCIONALIZAR

- Regulación efectiva. Fiscalización y aplicación de la ley
- Unificar leyes y reglamentos para que todos estemos sobre la misma plataforma y que no existan disparidades
- Coordinación interinstitucional para llegar a la actualización y homologación de leyes.
- Cumplir y hacer cumplir las leyes.
- SEMOVI como cabeza de sector. Debe ser el líder de seguridad vial y dirigir la coordinación entre autoridades.
- Consejo de movilidad que garantice la ejecución de las acciones como vínculo entre gobierno y sociedad civil
- Fortalecimiento del diálogo con la ciudadanía y colectivos
- Visión metropolitana para el tema de seguridad vial por medio de la creación de los mecanismos como creación de autoridades
- Institucionalizar las licencias
- Gestión y procesamiento de datos. Necesario uniformizar toda la toma de datos

VOTACIÓN EN LÍNEA

A partir de las propuestas elaboradas por cada mesa e identificadas como prioritarias, se invitó a todas las personas asistentes a votarlas en la plataforma electrónica *sli.do* destacando lo siguiente:

Eje	Propuesta	% votación
Educar	Exámenes y evaluaciones teóricas y/o prácticas obligatorias para la obtención de la licencia de conducir	57%
Construir	Crear infraestructura 100% accesible que priorice a las personas y no a los vehículos	42%
Institucionalizar	Aplicar la ley	41%

Ante la posibilidad de votar en diferentes ocasiones y por varias propuestas, los porcentajes suman 100%, pero se puede identificar con claridad cuáles son las iniciativas de mayor interés.

Educación	%
Exámenes y evaluaciones teóricas y/o prácticas para la obtención de la licencia de conducir	57%
Solicitar constancias a operadores para la emisión de las licencias de conducción del servicio público concesionado	25%
Crear programas educativos por niveles, necesidades y ambientes	25%
Crear incentivos para la sociedad orientados a desincentivar las prácticas de corrupción	17%
Cursos de sensibilización orientados a usuarios vulnerables para impulsar la educación vial	31%
Crear políticas públicas para educar a la sociedad haciendo uso de la infraestructura existente de la ciudad como los PILARES (Puntos de innovación, libertad, arte, educación y saberes)	29%

Construir	%
Banquetas accesibles	27%
Conformar una red de espacios públicos donde se redistribuya el espacio para todas las personas usuarias, especialmente aquella de mayor vulnerabilidad	29%
Regular el espacio público para dar lugar apropiado para la utilización segura por parte de personas con discapacidad	29%
Diseñar infraestructura para peatones, accesible y segura para todos los tipos de transporte y vinculada con el resto de los medios	42%
Homologar y armonizar la normatividad actual, así como sumar las nuevas visiones y paradigmas	17%
Que toda la infraestructura sea diseñada con enfoque de pacificación del tránsito mediante una estrategia de ciudad pacífica, velocidad moderada y amigable para todos	33%

Institucionalizar	%
Integrar el consejo asesor de movilidad que permita dar monitoreo, evaluación y seguimiento a las políticas públicas que se elijan con integrantes que se renueven periódicamente	37%
Institucionalizar la gestión y procesamiento de datos de movilidad y seguridad vial	24%
Unificar las leyes y reglamentos de tránsito para que haya condiciones iguales para todas las personas	29%
Homologar las leyes y reglamentos porque actualmente existen vacíos en ellas	20%
Aplicar la ley	41%
Crear un instituto de planeación metropolitana	22%

CONCLUSIONES

La ejecución de los talleres participativos de diagnóstico y propuestas han permitido capturar las principales problemáticas y posibles soluciones que deben ser consideradas para la redacción de la actualización del Programa Integral de Seguridad Vial 2020 – 2024.

Como conclusiones del taller participativo, se observa lo siguiente:

- o Las acciones orientadas a la comunicación y difusión, así como la revisión de aspectos relacionados con el proceso de emisión de las licencias de conducir fueron las más votadas y recurrentes en las mesas de trabajo y debate entre mesas en el eje de educación
- o También destaca el énfasis que se hizo en la implementación de programas de seguridad vial en la educación básica, media y superior como una acción en el rubro de educación
- o El diseño y construcción de infraestructura segura, accesible para todo tipo de personas fue la propuesta de mayor relevancia en el eje construir en las mesas de trabajo
- o La coordinación interinstitucional en los diferentes ámbitos del gobierno y con los distintos sectores fue la propuesta de mayor recurrencia en el eje institucionalizar
- o La creación y puesta en marcha del consejo de movilidad fue una de las propuestas identificadas como más importante en el debate entre las mesas
- o La aplicación de la ley y el cumplimiento del marco normativo existente
- o Las propuestas más votadas en la plataforma en línea fueron las evaluaciones para la obtención de licencias, el diseño de infraestructura para peatones accesible y segura y la aplicación de la ley