



# PROCESO COLABORATIVO PIM 2020 - 2024

La Secretaría de Movilidad elabora el Programa Integral de Movilidad (PIM) 2020 - 2024 de manera colaborativa. Por ello, en colaboración con SIA Consultoría para el Desarrollo, se sigue una Estrategia de Diagnóstico Colaborativo que integra la visión de diversos actores. El objetivo es identificar los retos prioritarios en materia de movilidad desde la perspectiva de la ciudadanía, la sociedad civil especializada, el sector público, privado y la academia. Además, avanzar en la definición de acciones estratégicas para alcanzar una movilidad integrada, incluyente y garantizar una experiencia de viaje digna para todas las personas.

El proceso involucra diversos espacios de co-producción. Este documento resume el proceso y los productos generados en el segundo de ellos.

Grupo focal

**Foro de diálogo I**

Talleres internos

Entrevistas

Encuestas

Foro de diálogo II

## FORO DE DIÁLOGO MULTIACTOR I

Es un proceso de diálogo para la construcción de acuerdos sobre una temática específica. En este caso, se socializaron los resultados del Grupo Focal y se identificaron temas prioritarios y retos hacia la definición de acciones del Programa Integral de Movilidad 2020-2024.

<b>Fecha</b>	Martes 3 de diciembre de 2019.
<b>Lugar</b>	Quinta Colorada, Bosque de Chapultepec.
<b>Asistentes</b>	49 personas representantes de sociedad civil especializada, academia e iniciativa privada.
<b>Alcance</b>	Validar y complementar con las y los usuarios las visiones de movilidad urbana de la Ciudad de México que se reflejarán en el PIM 2019-2024 de SEMOVI.
<b>Objetivo</b>	Revisión de los procesos previos, presentación de la visión actual y retroalimentación sobre las estrategias.



## Proceso

En el primer espacio, en asamblea general, SEMOVI presentó la visión de movilidad, la ruta de trabajo para la elaboración del PIM 2020-2024 y se contextualizaron los procesos participativos previos. A continuación se detonó el diálogo a partir de las siguientes líneas:

- a. Reflexión sobre la diversidad de usuarias y usuarios, inclusión espacial, perspectiva de género, inclusión de personas con discapacidad y de personas con movilidad limitada.
- b. Integración de la visión de movilidad con política pública de medio ambiente y salud.
- c. Fortalecimiento del proceso de gobernanza, transparencia e institucionalidad.
- d. Proyección sobre tiempos de traslado, comodidad, transporte público asequible, seguro y accesible.

A continuación se abrió el diálogo y se determinó si la visión cubría las temáticas consideradas prioritarias por las personas asistentes al Foro a partir de la metodología de “Semáforo” en dónde:

- e. **Voto verde:** Si se considera que los elementos planteados para la visión y objetivos generales del PIM son los adecuados para avanzar hacia una mejor movilidad en la ciudad.
- f. **Voto amarillo:** Si se tienen serias dudas sobre la visión o los objetivos. Se considera que hay elementos fundamentales que hacen falta o que se deberían fortalecer.
- g. **Voto rojo:** Si se considera que es una visión totalmente contraria a su perspectiva y que algún elemento en específico resulta contraproducente y podría generar una regresión en materia de movilidad para la ciudad.

Los resultados de la votación fueron 43 verdes, 9 amarillos y 0 rojos.

## Mesas de trabajo

Para facilitar el diálogo y lograr los objetivos esperados, se utilizó el método Café Mundial. Se definieron 4 mesas de trabajo, acorde a los tres ejes del Plan Estratégico de Movilidad: *Integrar*, *Mejorar* y *Proteger*. Además se identificó y probó la pertinencia de *Gestionar* como un cuarto eje.

La primera ronda duró 40 minutos y participaron entre 10 y 14 personas por eje estratégico. En la segunda ronda el tiempo fue de 20 minutos con el mismo número de espacios disponibles por eje estratégico.



## Resultados generados

A partir de los comentarios generados por los grupos de participantes que discutieron las visiones presentadas para el PIM, se identificaron tres tipos de aportación por parte de las participantes.

### 1. Inquietudes por considerar para definir la visión del PIM 2020 – 2024.

- a. Que exista mayor vinculación con la ciudadanía con una estrategia clara de comunicación.
- b. Que se realice una socialización detallada de la información concerniente a la movilidad, es decir, definir y delimitar los conceptos incluidos en la visión, como son aspectos legales, la integración del PIM con otros programas, la accesibilidad, (acceso, diseño y equipamiento), asequibilidad, seguridad personal y vial.
- c. Que, al hablar de movilidad, se considere a las personas, las mercancías y los materiales.
- d. Que se evalúe la capacidad e integración de la infraestructura existente, en la que hay una mayor demanda a la oferta disponible.
- e. Que se considere el mantenimiento de la infraestructura, los efectos y desgaste por tipo de vehículo.
- f. Que se integre movilidad y desarrollo urbano en materia de zonificación, uso de suelo, espacio público y zonas periféricas.
- g. Integrar visión de resiliencia y sismos.

### 2. Temas transversales que son inherentes a cualquier acción a ejecutar por SEMOVI.

Durante el proceso participativo, surgieron temas recurrentes que se identificaron como temas transversales. Estos se refieren a elementos que son necesarios para poder llevar a cabo todas las estrategias de movilidad:

1. Rendición de cuentas y transparencia
2. Mejorar la gestión interinstitucional
3. Fortalecimiento institucional
4. Recursos suficientes y disponibles
5. Innovación y datos
6. Gobernanza
7. Coordinación multisectorial
8. Justicia y equidad



Registro fotográfico del Foro de Diálogo I  
Fuente: SIA (2019)

A continuación, se presentan las aportaciones sintetizadas de las y los participantes a cada una de Mesas de Trabajo. Estas serán sistematizadas junto con la información recogida durante el proceso colaborativo y que será parte de los resultados finales del mismo.

## RESULTADOS DEL EJE: INTEGRAR

### Integrar la Red de Movilidad

- Considerar una estrategia de resiliencia o de respuesta a crisis y emergencias utilizando la Red de Movilidad Integrada como herramienta para atender las situaciones.
- Integración tarifaria: que se pueda utilizar la tarjeta de la Red de Movilidad Integrada como un solo viaje, aunque se utilicen diferentes modos para reducir los costos.
- Accesibilidad.
- Dignidad.
- Equidad.

### Integrar al transporte concesionado

- Integrar vehículos de emergencia.
- Incluir el transporte de mercancías.
- Esquema de prestaciones.
- Concesiones, permisos, etc.
- Facilitar el trámite para que las flotas no formales o reguladas puedan serlo.
- Incluir micromovilidad.

### Integrar los viajes en diferentes modos de transporte (intermodalidad)

- Integración de la Infraestructura (centros modales) para que pueda haber una transición fluida entre los diferentes modos de transporte (ej, en dónde estacionar la bici cuando se viaja en bici y metro).
- Facilitar la movilidad física – eliminar barreras físicas.
- Integración con desarrollo urbano y planeación territorial.
- Se propone que se busquen alianzas con sector privado y desarrollos urbanos.



- Espacio público y la comunicación (señalización).
- Fomento a la convivencia y respeto entre los diferentes niveles de la jerarquía de movilidad.
- Funcionamiento con el nodo.
- Diseño espacial (poder hacerlo intuitivo). Se puso como ejemplo negativo el caso de Buenavista.

#### Integrar la zona periférica de la Ciudad de México

- Coordinación con los diferentes estados aledaños.
- Integración de la tarifa periférica.
- Incluir y considerar la flota de vehículos no formales/ regulados para facilitar la comunicación entre periferias.

#### Integrar perspectiva de género en la planeación de la movilidad

- La perspectiva de género deberá ser transversal y no solo puesta como un sub-tema.
- Incluir desde una perspectiva de Derechos Humanos.
- Que la integración de perspectiva no sólo sea en la planeación, también en el diseño, implementación y operación.
- Considerar la igualdad de oportunidad de las mujeres en el sector de transporte a través de capacitaciones y espacios de laborales.
- Que se incluya la nueva forma de movilidad con perspectiva de género.

#### Estrategias propuestas

- Protección al medio ambiente
- Integrar flotas más limpias y vehículos no motorizados
- Focalizar las estrategias de movilidad, considerando que existen grandes diferencias territoriales en la Ciudad de México y periferias.
- Gobierno integrado.
- Implementación de las políticas pública de manera integrada (muchos actores involucrados que deben ser coordinador para que se pueda llevar a cabo de manera efectiva y eficiente).
- Integración de la coordinación multisectorial / gobernanza: Sector público, sector privado, organizaciones de la sociedad civil especializada, academia, etc.
- Integración de empresas tecnológicas de transporte.
- Integrar a la visión de movilidad a las personas "invisibles". Ej. Trabajadores de recolección de residuos, trabajadores de carga (diablitos), etc.
- Integración de datos e información (unificación)
- Integración de subsidios.

### **RESULTADOS DEL EJE: PROTEGER**

#### Proteger a las personas más vulnerables de la vía en particular peatones y ciclistas con infraestructura y políticas de seguridad vial:

- Colocar reductores de velocidad en vías secundarias y zonas con varios incidentes o paso de personas y ciclistas.
- Implementar exámenes reales de manejo diferenciando tipos de transporte.
- Retomar fotomultas por velocidad y cruces.
- Medidas contra placas foráneas.



- Examen de manejo automovilistas.
- Para emprender este es necesario que las leyes vigentes sean puestas en práctica no se aplican. en tiempo y forma parece que existe un vacío en su aplicación.
- Monitoreo de las y los prestadores de servicios en especial de los pilotos de las unidades.
- Proteger a través de la educación y reglamentación a ciclistas y peatones.
- Proteger a las personas más vulnerables con políticas de seguridad vial que reduzcan los riesgos viales que afectan principalmente a peatones y ciclistas.
- Hablar de motociclistas no sólo peatones y ciclistas.
- Inclusión del adulto mayor en el transporte concesionado.
- Incluir a las personas con discapacidad.
- Qué acciones se implementarían en la calle que complementarían la política de seguridad vial.
- Trabajar en la pirámide de la vulnerabilidad y fortalecer las acciones de motociclista.
- Falta definir como la infraestructura es distinta en cada alcaldía las políticas de seguridad con base a qué lineamientos se van a hacer.
- Que sea un delito atropellar a un peatón ciclista o motociclista.
- Capacitación a los elementos de tránsito en la SSC actualizar el reglamento de tránsito.

#### Proteger de hechos de violencia sexual a mujeres niñas y adolescentes a partir de la prevención y atención:

- Prevenir la violencia sexual y atender hechos que afectan a mujeres niñas adolescentes, comunidad LGBT+ durante sus viajes incluyendo en el acceso a modo de transporte en el espacio público.
- Incluir menores de edad y delitos como el secuestro.
- Cambiar narrativa sobre cuidado y prevención de violencia sexual.
- Apps interactivas para niños y adolescentes para denunciar casos de violencia sin tener que presentarse al MP.
- Generar programas de transporte nocturno hacia la periferia generar protocolos de respuesta rápida con medios de transporte.
- Ministerio público conectado a los diferentes tipos de transporte junto con un trabajador social y psicólogo para atención.
- Desarrollar una política pública integral interinstitucional que sea posible denunciar y darles seguimiento hasta obtener un resultado único.

#### Proteger de casos de corrupción y mejorar la atención ciudadana en trámites

- Es conveniente revisar los procedimientos administrativos en la expedición de concesiones, permisos, licencias, etc., y hacerlo transparente.
- Mecanismos de seguimiento y sanción institucional ciudadano a las personas operarias que cometan infracciones cívicas delitos violencia y crímenes en su labor.
- Mejorar y hacer más accesibles los mecanismos de denuncia para dar seguimiento a las denuncias y saber qué acciones se llevarán a cabo.
- Incluir el acceso efectivo a la justicia y atención a víctimas.
- Tecnologías no filas y centros telefónicos de atención más información para saber qué hacer en caso de acoso y de violencia.
- Capacitación para otorgar licencias certeza de que quien maneje algún vehículo motorizado o no motorizado tiene las capacidades para operarlo.



### Proteger de otros delitos y violencia en el transporte

- Responsabilidad compartida entre instituciones respuestas rápidas y efectivas uso de la tecnología disponible a favor de los ciudadanos cámaras.
- Monitoreo similar al del taxi al transporte público concesionado.
- Uso de aplicaciones y plataformas de información geográfica para mapeo de zonas de alarma con acceso a la población.
- Seguridad al caminar protocolos de acción.
- Retomar rutas definidas y paradas para evitar abordajes inesperados en el transporte público.
- Mecanismos reales de prevención de robo en ruta de la periferia.
- Cuantificar y priorizar, hacer uso de los datos y si no hay crearlos.
- Considerar el límite entre la Ciudad de México y el Estado de México para proteger al usuario para que llegue sano y salvo.
- Establecer un impuesto a la adquisición de motocicletas y motonetas por seguridad y para reducir emisiones.

### Estrategias propuestas

- Proteger la salud de la población a través de la promoción de la movilidad activa el limpia
- Pensar en futuros poner énfasis en la construcción de la infancia educada a través de la cultura vial.
- Proteger de las emisiones contaminantes del transporte.
- Activar en escuelas y paradores del metro el servicio de promotores viales.
- Cultura cívica y vial.
- Para la prevención y reeducación del uso de las vías de comunicación para peatones transportistas y ciclistas disminuir los accidentes viales y vehicular es a través de una política integral de educación vial desde la educación básica.
- Proteger a las personas de accidentes viales y vehicular a través de prevención en específico mediante la educación vial desde la educación básica.

## **RESULTADOS DEL EJE: GESTIONAR**

### Gestionar la demanda de automóviles, taxis, servicios por aplicación y estacionamientos

- Debe haber nuevos modos de movilidad que no estén centralizados que tomen también en cuenta la periferia.
- Debe haber gestión de nuevos modos de movilidad como los monopatines, bicicletas sin anclaje y su incorporación en otras alcaldías no sólo en el centro.
- Falta enfoque a la obstrucción de vialidades antes de restringir la circulación de los vehículos.
- Se debe gestionar el mantenimiento en la calle, específicamente la infraestructura vinculada a seguridad vial.

### Estrategias propuestas

- Gestión de datos vinculado a la innovación para poder generar contrapeso desde sociedad civil.
- Renovación del parque vehicular transporte público concesionado y transporte privado.
- Para la participación hay puntos de medio ambiente y salud que no son negociables.
- Visibilizar los impactos negativos de la movilidad motorizada.



- No hay claridad de cómo la ciudadanía puede actuar para desescalar proyectos debe haber seguimiento a conflictos.
- Debe haber coordinación con la alcaldía para definición del plan arquitectónico y gestión la infraestructura peatonal.
- Debe haber gestión del territorio de forma colaborativa entre alcaldías y privados para hacer adecuaciones de lineamientos pertinentes a la zona.
- Red de distribución de mercancías.
- Buscar modos de transporte que sean adecuados al territorio y se deben hacer planes pilotos.
- La gestión se debe cruzar con proyectos arquitectónicos debe haber adecuación sexenal de la ley de integración de la Ciudad de México.
- Vincular desarrollo inmobiliario y movilidad, aumentar la participación para obras de mitigación.
- Fortalecimiento de gestión de licencias.

#### Gestionar la logística para la distribución de mercancías

- Debe haber infraestructura pertinente para distribución (bahías).
- Deben existir planes para consolidar mercancías y gestionar el comercio virtual.
- Deben instaurar trampas de partículas.

#### Otros comentarios:

- Gestión del uso de motocicleta por temas ambientales.
- No estigmatizar a peldaños de la pirámide de movilidad.
- Gestión ambiental, más educación y salud pública.
- Deben hacer que el costo que el uso del vehículo tenga su costo verdadero incluyendo los daños a la salud las emisiones uso del espacio y esto se puede hacer con impuestos verdes y con cargos de congestión.
- Debe haber gestión a la demanda de placas específicas para personas con discapacidad y seguimiento.
- Deben gestionar la regulación y reglamentos y las leyes para crear educación vial.
- Debe haber inteligencia colectiva y reglas claras para establecer como todos podemos usar la calle de forma correcta.
- Dejar de privilegiar al automóvil y dejar de fomentar su uso.
- Coordinación y transversalización entre instancias gubernamentales tratar todo el tiempo el tema de la corrupción.

### **RESULTADOS DEL EJE: MEJORAR**

#### Mejorar la cobertura del transporte público en particular en zonas periféricas

- Fortalecimiento de datos en zonas periféricas.
- Tomar en cuenta los puntos tradicionales culturales como destinos de la red de transporte público.
- Considerar que dentro de las alcaldías también hay periferias y atenderlas.
- Instaurar una política contra rutas que aumentan la mancha urbana y han ganado kilómetros a lo largo del tiempo.
- Considerar que los datos no incluyen las zonas periféricas.
- Coordinación entre estados para crear corredores seguros.
- Tomar la seguridad como un tema principal al atender las zonas periféricas.



- Debe haber estudios técnicos que avalen hacia donde se está aumentando la cobertura.

#### Mejorar y modernizar la flota de transporte público con criterios de accesibilidad universal

- Mejorar las condiciones laborales de los operadores. Aumentar las capacidades y preparación de los operadores de transporte público que esto incluya atención a personas con alguna discapacidad.
- Aplicación de la ley en cuanto a infraestructura incluyente.
- Si se va a modernizar se debe hacer un plan de migración a vehículos que no dependan de combustibles posibles con tiempos graduales y reales.
- Se debe considerar la sustentabilidad como un parámetro medible para la modernización del transporte público.
- Acercamiento con usuarios con discapacidad y movilidad restringida para entender sus necesidades.
- Que los concesionarios inviertan en mejorar lo existente enfocado en la vulnerabilidad.
- Crear programas con incentivos para que los concesionarios den dinero a un fideicomiso y de ahí se obtengan fondos para mejorar lo ya existente.
- Instaurar examen de manejo.
- Que se creen lineamientos para vehículos accesibles para personas con alguna restricción de movilidad.
- Se necesitan datos para poder crear normativa de modernización.
- Normativa considerando el transporte accesible.

#### Mejorar la calidad del servicio para las personas usuarias del transporte público

- Para mejorar la calidad se debe adecuar la normativa al contexto actual.
- Que se creen lineamientos de calidad en el transporte público si ya existen, que se apliquen.
- Debe haber coordinación política para que el transporte concesionado cumpla con los reglamentos establecidos.

#### Mejorar y ampliar la infraestructura de calidad para la movilidad peatonal y ciclista

- Pensar en global no tan sectorizado esto limita la visión no se mencionan los coches.
- Ampliar los biciestacionamientos.
- Instaurar el programa de educación arquitectónico se debe coordinar con accesibilidad.
- Usar datos existentes para tener bases para ampliar la infraestructura.
- Ampliar los horarios de acceso de bicis al metro para crear intermodalidad.
- Crear regulación para los nuevos medios de transporte.
- Priorizar la infraestructura confinada.
- No solo mejorar la infraestructura sino darle mantenimiento a la ya existente.

#### Estrategias propuestas

- Mejorar enfocándose en el medio ambiente y las tecnologías limpias.
- Mejorar la señalización con un enfoque incluyente y fácil de entender.
- Mejorar las acciones preventivas, examen de manejo y examen de salud para los conductores de transporte público.
- Educación vial para todo tipo de usuarios para crear una mejor convivencia.
- Comunicación estratégica para educación vial.
- Crear un programa de reducción sustitución y mejora de vehículos de combustión interna tanto públicos como privados.



- No puede haber transporte público caro, apegarse al principio de asequibilidad.
- Mejorar el uso del presupuesto y hacer planes de sostenibilidad financiera para todo lo propuesto.
- Instaurar subsidios focalizados tarifas variables para aumentar la accesibilidad.
- Hacer estudios de impacto antes de tomar decisiones.
- Homologar las bases de datos y hacer las abiertas para que la gente las pueda usar y por un tema de transparencia. Además usar bases de datos que incluyan históricos, no se tienen que usar solo los datos nuevos.
- Reglamentar a empresas para que fomenten el trabajo en casa puede mejorar la movilidad y la calidad de vida y de aire además de reducir los costos a las empresas.
- Mejorar la coordinación de esfuerzos y de datos entre secretarías principalmente SEMOVI y finanzas mejorar los trámites el pago de tenencias tarda más de un mes en ser validado.