



# PROCESO COLABORATIVO PIM 2020 - 2024

La Secretaría de Movilidad elabora el Programa Integral de Movilidad (PIM) 2020 - 2024 de manera colaborativa. Por ello, en conjunto con SIA Consultoría para el Desarrollo, se sigue una estrategia para integrar 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, se trabaja para avanzar en la definición de acciones estratégicas para alcanzar una movilidad integrada e 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 último de ellos.

Grupo focal

Foro de diálogo

Talleres internos

Entrevistas

Encuestas

Foro de diálogo II

## FORO DE DIÁLOGO MULTIACTOR II

Un foro de diálogo multiactor es un espacio para la construcción de acuerdos sobre una temática específica. En este foro se presentaron los principales retos de movilidad mapeados en los distintos espacios que conforman el diagnóstico colaborativo de movilidad con el objetivo de avanzar en el diseño de las líneas de acción y metas del Programa Integral de Movilidad 2020-2024.

<b>Fecha</b>	Viernes 6 de marzo de 2020.
<b>Lugar</b>	FARO Azcapotzalco.
<b>Asistentes</b>	30 personas representantes de sociedad civil especializada, academia e iniciativa privada.
<b>Alcance</b>	Obtener insumos para la definición de líneas de acción y metas, a partir de la socialización de los retos mapeados en el diagnóstico colaborativo.
<b>Objetivo</b>	Avanzar en la definición de metas, líneas de acción e indicadores.

### Proceso

En formato asamblea se dió la bienvenida, se presentó el avance del proceso colaborativo y la evaluación del cumplimiento del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 como base técnica para la actualización de la versión 2020-2024. A continuación se conformaron 4 mesas de trabajo en las que se detonó el diálogo a partir de las siguientes líneas:

- a. Presentación de los retos identificados en el diagnóstico colaborativo.
- b. Mapear metas, líneas de acción y posibles indicadores asociados a éstas.

## Metodología de las mesas de trabajo

La estructura de trabajo en las cuatro mesas se diseñó teniendo como base la metodología *Outcome Mapping*<sup>1</sup>, para generar insumos para la construcción colaborativa de metas y acciones.

La persona facilitadora de cada mesa presentó una matriz en blanco en la que se completó la información referente a las metas, acciones e indicadores que cada participante de la mesa propuso. Se tomó cada uno de los retos de movilidad identificados en el diagnóstico colaborativo, para la definición de:

**METAS** se hizo una pregunta:

- ¿Cuál es el ideal al que una estrategia sobre este reto debe contribuir?  
El enfoque de esta pregunta es mapear de cambios generales y a gran escala.

**ACCIONES** se hicieron tres preguntas con relación a la meta ya definida en el momento anterior:

- ¿Cuál sería un cambio esperado y factible?  
El objetivo de la pregunta fue definir acciones inmediatas posibles.
- ¿Cuál sería un cambio posible de lograr?  
El objetivo de la pregunta fue definir acciones a mediano plazo.
- ¿Cuál sería un cambio ideal y/o inesperado?  
El objetivo de la pregunta fue promover la visión de un ideal o aspiración que podría lograrse a largo plazo.

**INDICADORES** se hizo una pregunta en relación a las acciones desarrolladas en el momento anterior:

- ¿Cuál podría ser un marcador de progreso para esta acción (cualitativo o cuantitativo)?

Las ideas se recopilaron en post-its y se colocaron en los espacios correspondientes. En paralelo se invitó a que las otras personas de la mesa complementaran las propuestas.



Registro fotográfico Foro Multiactor II - PIM 2020-2024  
Fuente: SEMOVI

<sup>1</sup> <https://www.outcomemapping.ca/>

## Resultados generados<sup>2</sup>

Se presentaron 10 retos generales con 46 retos específicos identificados en los espacios de diagnóstico colaborativo previos. Las personas participantes eligieron los retos específicos que se trabajaron de acuerdo con su área de especialidad. En total se seleccionaron 23 retos.

### REZAGO EN INFRAESTRUCTURA Y CALIDAD EN MOVILIDAD ACTIVA

RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<b>Efectos en la salud</b>	Mitigar las causas de estrés de las personas usuarias de diferentes modos de transporte.	<b>CORTO PLAZO</b> 1. Promocionar medidas en la iniciativa privada que disminuyan la necesidad de traslados (horarios escalonados, esquemas para trabajar desde casa, generación de biciestacionamientos, generar esquemas de traslados compartidos en vehículos privados).	<b>CUANTITATIVOS</b> -Disminución de tiempos de traslado. -Disminución de enfermedades causadas por estrés (cardiovasculares, ansiedad, etc.)
		<b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Diseñar incentivos para que las empresas descentralicen su operación o presenten propuestas creativas para disminuir los traslados y el estrés que se genera por los mismos.	
		<b>LARGO PLAZO</b> 1. Descentralizar las dinámicas laborales de los grandes corporativos para disminuir la generación de estrés por traslados.	
<b>Falta de una red de infraestructura vial ciclista</b>	Crear una red eficiente de ciclovías conectadas adecuadamente.	<b>CORTO PLAZO</b> 1. Mapear a las y los usuarios y la infraestructura existente para determinar la situación actual.	<b>CUANTITATIVOS</b> -Disminución de tiempos de traslados. -Aumentar los kilómetros de infraestructura de ciclovía en red.  <b>CUALITATIVOS</b> -Percepción de seguridad de viajes ciclistas
		<b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Generar una estrategia de comunicación y divulgación efectiva de las acciones que se ejecuten.	
		<b>LARGO PLAZO</b> 1. Que la ciudad cuente con infraestructura ciclista conectada, bien diseñada y de gran cobertura.	

<sup>2</sup> Resultados preliminares de las mesas de trabajo



	Crear una red de infraestructura ciclista conectada y segura.	<b>CORTO PLAZO</b> 1. Conectar las ciclovías que están en el centro con las de la periferia. Se están desarrollando aisladamente.	<b>CUANTITATIVOS</b> -Aumento de distancia del viaje promedio en bicicleta. -Disminución del número de hechos de tránsito con bicicletas involucradas.
		<b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Aumentar la infraestructura para que permita viajes de distancias más largas. 2. Integrarla con otros medios de transporte.	
		<b>LARGO PLAZO</b> 1. Que exista una red ciclista integrada que permita que se pueda llegar a cualquier punto de la ciudad de manera segura.	

### NORMAS Y REGULACIÓN INADECUADAS

RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<b>Enfoque incluyente no es generalizado y está desfasado en la implementación</b>	Reordenamiento del transporte de carga, generando conciencia de la importancia del transporte de carga.	<b>CORTO PLAZO</b> 1. Crear un programa piloto de reordenamiento de transporte de carga (Se tuvo un programa piloto en Querétaro que podría servir como ejemplo para implementar en la CDMX).	<b>CUANTITATIVOS</b> - Disminución en el número de multas por bloqueos u otros relacionados con transporte de carga. - Disminución en el número de hechos viales relacionados con transporte de carga. Método: Aforos de zonas de transporte de carga.
		<b>LARGO PLAZO</b> 1. El transporte de carga utiliza vehículos híbridos o eléctricos para reducir emisiones.	
<b>Procesos de concesión obsoletos que llevan a esquemas laborales informales e inadecuados</b>	Tener procesos de concesión enfocados a mantener o elevar los niveles de servicio del transporte y la gestión del espacio público para eliminar la informalidad.	<b>CORTO PLAZO</b> 1. Generar y aplicar mecanismos de actualización, vigilancia y sanción enfocados en el nivel de servicio de las concesiones.	<b>CUALITATIVOS</b> - Generar mayores canales abiertos de transparencia de seguimiento a las concesiones.
		<b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Transformar el sistema de concesiones a contratos especializados, enfocados en el nivel de servicio y la generación de datos de seguimiento abiertos. 2. Integrar a especialistas en temas de gestión, datos y otros temas en el diseño de los contratos. 3. Generar una figura externa de supervisión de cumplimiento a contratos de concesión.	



		<p><b>LARGO PLAZO</b> 1. Pasar de un sistema concesionario a un sistema permisionario.</p>	<p><b>CUANTITATIVOS</b> - Disminución de la informalidad en la operación. - Indicadores abiertos de desempeño operativo y nivel de servicio de las concesiones.</p>
	<p>Procesos de concesión formales y actualizados que aporten a un sistema integral.</p>	<p><b>CORTO PLAZO</b> 1. Establecer las normas que indiquen los lineamientos de las concesiones. 2. Hacer que la concesión tenga más alcance (una misma concesión para un mayor número de operadores) para disminuir el modelo hombre-camión.</p>	<p><b>CUANTITATIVOS</b> -Aumento del total de concesionarios que se unen al nuevo esquema. -Que se publique la norma con las nuevas consideraciones.</p>
		<p><b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Un mismo sistema que tenga a todas las y los operadores bajo las mismas condiciones laborales.</p>	
		<p><b>LARGO PLAZO</b> 1. Condiciones laborales dignas con sueldos competitivos, prestaciones de salud, acceso a financiamiento. Transporte concesionado totalmente integrado al sistema de transporte integral.</p>	

## NORMAS Y REGULACIÓN INADECUADAS

RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<p><b>No se promueve el uso de alternativas de transporte limpias</b></p>	<p>Aumentar los modos de transporte limpios ya sea públicos o privados.</p>	<p><b>CORTO PLAZO</b> 1. Crear una lista de incentivos para renovar vehículos y para regularización de vehículos, privados, públicos y de transporte de mercancías.</p>	<p><b>CUALITATIVOS</b> -Encuestas de conocimiento sobre el tema de alternativas limpias y de la implicación del cambio.</p>
		<p><b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Hacer campañas de conocimiento de nuevas tecnologías y alternativas limpias. Crear un cambio de cultura que lleve a un cambio consciente que no dependa completamente de la regulación.</p>	
		<p><b>LARGO PLAZO</b> 1. Poner una fecha objetivo para reemplazo de todos los vehículos de combustión</p>	<p><b>CUANTITATIVOS</b> -Incremento de unidades eléctricas o híbridas en transporte público o privado.</p>



		<p>interna. Hacer un plan gradual hasta llegar a esta fecha.</p> <p>2. Impulso a las empresas mexicanas que hacen vehículos que no son de combustión interna para crear un mercado local.</p> <p>3. Homologación y sincronización de la LMDF, el manual de construcción de autobuses concesionados y el Reglamento de Tránsito.</p>	
<b>Diseño reactivo en movilidad</b>	Tener una visión proactiva y flexible de la regulación y la normativa.	<p><b>CORTO PLAZO</b></p> <p>1. Aplicar (adecuar) las normas y reglas existentes.</p> <p>2. Abrir comunicación constante entre la iniciativa privada y las autoridades de forma abierta y flexible a través de la generación de incentivos.</p> <p>3. Hacer un piloto de nueva ley/norma/reglamento en iniciativa conjunta (privada y pública).</p>	<p><b>CUALITATIVOS</b></p> <p>-Ver avance en la movilidad integrada.</p> <p>-Ver mayor diversidad de competidores en los servicios de movilidad.</p> <p>-Que el proyecto piloto sean en otras zonas que no sea el centro.</p>
		<p><b>MEDIANO PLAZO</b></p> <p>1. Redactar nuevas normas a partir de los resultados de los pilotos (regulación basada en evidencia).</p>	
		<p><b>LARGO PLAZO</b></p> <p>1. Que todas las leyes sean aplicadas y aplicables.</p> <p>3. Autoridad esté abierta a que todos los servicios tengan oferta pública, concesionada y privada.</p> <p>4. Que se hable de movilidad de personas y bienes.</p>	

**DESIGUALDAD ENTRE PERSONAS USUARIAS**

RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<b>Falta de atención a transporte de mercancías</b>	Incluir y hacer partícipes de la movilidad integrada a las y los transportistas de mercancías.	<p><b>CORTO PLAZO</b></p> <p>1. Mesas de diálogo entre Asociaciones de transporte y otras y otros actores involucrados incluyendo distribución de última milla, coordinadas por SEMOVI. El objetivo de estas sesiones sería: Coordinación para compartir datos, consenso para regulación.</p>	<p><b>CUANTITATIVOS</b></p> <p>-Aumento de emprendimientos de la academia para solucionar problemas de la industria.</p> <p>-Aumento de número de empresas que tengan la app para distribución de última milla.</p> <p>- Aumento de número de empresas que dan los datos al sistema de información sobre transporte de carga.</p> <p>-Aumento de acuerdos creados dentro de las mesas</p>
		<p><b>MEDIANO PLAZO</b></p> <p>1. Implementación de tecnologías para atender la</p>	



		<p>última milla. Podrían ser apps que es la tecnología más económica de implementar.</p> <p>2. Crear un centro de datos empezando por los que tengan más unidades para mayor impacto y continuando a las que tengan menos. Ya existe en Azcapotzalco se puede replicar.</p>	de diálogo.
		<p>LARGO PLAZO</p> <p>1. Sistema abierto de información completo de transporte de carga. Que contenga información sobre movimientos de transporte de carga pesada, ligera y última milla con el objetivo de hacer al gobierno menos dependiente de empresas de IT. Vincular este sistema con la academia.</p> <p>2. Esquema completo de centros de distribución integrados con última milla. Todo esto acompañado de campaña de comunicación para que la gente sepa en qué horarios y qué condiciones pueden o no operar el transporte de mercancía.</p>	
<b>El sistema tarifario es desigual entre personas usuarias y servicio de transporte</b>	Generar e implementar una estructura de sistema tarifario considerando los distintos segmentos de población y estructura de transporte para la Ciudad de México y el área metropolitana.	<p>CORTO PLAZO</p> <p>1. Mapeo de operaciones e identificación de demanda en transporte público.</p>	<p>CUALITATIVOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Mejora en la percepción de movilidad integrada.</li> <li>- Percepción de las personas sobre el transporte público, incluyendo usuarios y operadores (basado en las encuestas de MB)</li> </ul>
		<p>MEDIANO PLAZO</p> <p>1. Reorganización del esquema de transporte público incluyendo a todos los actores (las y los usuarios, las y los choferes, etc.).</p> <p>2. Estudiar los costos de recorridos completos para diferentes tipos de personas usuarias.</p>	<p>CUANTITATIVOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Hacer estudios de demanda por corredor con enfoque en tarifas.</li> <li>-Hacer un inventario de rutas, ramales y unidades.</li> <li>- Reducción del gasto en transporte de las personas (comparando centro y periferia)</li> </ul>
		<p>LARGO PLAZO</p> <p>1. Sistema integrado de transporte en lo operativo y lo tarifario.</p>	
<b>Distribución inadecuada del espacio por tipo de movilidad</b>	Redistribuir el espacio para transporte público y movilidad activa.	<p>CORTO PLAZO</p> <p>1. Generar corredores exclusivos o compartidos de transporte público y bicicleta.</p>	<p>CUANTITATIVOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Aumento en el porcentaje de distribución modal.</li> <li>-Aumento de kilómetros de</li> </ul>





		<p><b>MEDIANO PLAZO</b> 2. Duplicar el número de viajes de transporte público y movilidad activa.</p>	<p>infraestructura de transporte público y movilidad activa.</p>
		<p><b>LARGO PLAZO</b> 1. La inversión en infraestructura pública sea mayor o igual a la inversión en infraestructura para medios motorizados privados.</p>	
<p><b>Percepción de estigmatización a ciertas personas usuarias en la vía</b></p>	<p>Integrar de forma práctica a las personas con discapacidad en los planes de movilidad.</p>	<p><b>CORTO PLAZO</b> 1. Representar a personas con discapacidad en las imágenes de manuales y programas de movilidad. 2. Instalar señalización que indique los espacios de uso de personas usuarias con discapacidad. 3. Hacer campañas de visibilización y socialización de las necesidades de las personas usuarias con discapacidad de acuerdo con la jerarquía de la movilidad. 4. Transversalizar la visión de accesibilidad en todos los modos de transporte.</p>	<p><b>CUALITATIVOS</b> - Percibir que el cuerpo policiaco está sensibilizado en el tema de accesibilidad a través de encuestas de percepción.</p>
		<p><b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Integrar e implementar la visión de accesibilidad en el Manual de Dispositivos de Tránsito y el Manual de Calles.</p>	<p><b>CUANTITATIVOS</b> -Aumento de accesibilidad en Corredores tanto en la infraestructura, los vehículos y en la capacitación de las y los operadores.</p>
		<p><b>LARGO PLAZO</b> 1. Que todas las banquetas de la ciudad sean accesibles para personas con discapacidad.</p>	
<p><b>Falta de convivencia vial adecuada</b></p>	<p>Hacer notar a las personas con discapacidad, diferenciar necesidades de las personas con movilidad reducida (Personas con discapacidad, adultos mayores, embarazadas, niños y niñas, personas cuidadoras de las mencionadas).</p>	<p><b>CORTO PLAZO</b> 1. Incrementar corredores seguros y accesibles para peatones. Campañas de visibilización de las necesidades de las personas con movilidad reducida y personas con discapacidad.</p>	<p><b>CUANTITATIVOS</b> -Estadística actualizada del número de personas con movilidad reducida que utilizan el transporte público. -Aumento en la disponibilidad de los espacios en la infraestructura para personas con movilidad reducida. -Reducción de muertes de usuarios vulnerables en hechos de tránsito</p>
		<p><b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Acción afirmativa que garantice la preferencia en el acceso al transporte público de</p>	<p><b>CUALITATIVOS</b> -Mejorar la experiencia de movilidad en la CDMX de las personas con movilidad</p>





		<p>personas con movilidad reducida y con discapacidad.</p> <p>LARGO PLAZO 1. Las personas con movilidad reducida y con discapacidad tengan garantizado su derecho a la libre movilidad sin restricciones.</p>	<p>reducida (facilitando su movilidad).</p>
<b>Aplicación discriminada de reglamentos a motociclistas y plataformas</b>	Aplicación de los reglamentos a todos los modos de transporte.	<p>CORTO PLAZO 1. Implementar el plan de licencias para todos los tipos de conductores. 2. Adecuar los alcances de las dependencias para una aplicación más efectiva de los reglamentos existentes.</p>	<p>CUALITATIVOS -Analizar causas y reincidencia de infracciones (y corralón) de diferentes tipos de vehículos para identificar posibles tendencias en los perfiles sancionados.</p>
		<p>MEDIANO PLAZO 1. Generar protocolos de actuación para la estigmatización y criminalización de ciertos perfiles de personas usuarias.</p>	<p>CUANTITATIVOS -Disminución de hechos de violencia entre diferentes tipos de usuarios.</p>
		<p>LARGO PLAZO 1. Respeto por parte de todas las personas usuarias de los reglamentos de tránsito y transporte.</p>	

**INFRAESTRUCTURA DETERIORADA POR FALTA DE MANTENIMIENTO**

RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<b>Falta de diseño y mantenimiento de infraestructura con visión de seguridad vial</b>	Reducir accidentes y mortalidad de motociclistas.	<p>CORTO PLAZO 1. Instalación de señalamiento que indique la presencia de motociclistas en las vías que aplique.</p>	<p>CUALITATIVOS -Diseñar y comunicar una campaña de comunicación de divulgación a favor del respeto a usuarias/os vulnerables - Campañas de comunicación hacia motociclistas</p>
		<p>MEDIANO PLAZO 1. Atender vías primarias y acceso controlado para visibilizar la circulación de motociclistas. 2. Implementar enfoque de Visión Cero. 3. Implementación de una licencia específica para motos que considere pericia, conocimiento y salud.</p>	
		<p>LARGO PLAZO 1. Adecuar la infraestructura con visión a la reducción de accidentes de motociclistas. 2. Tomar decisiones con base en estudios de accidentalidad</p>	<p>CUANTITATIVOS -Hacer y publicar el estudio de accidentalidad de motociclistas. - Reducción de accidentes en focos rojos</p>



		<p>de motociclistas.</p> <p>3. Lograr el compromiso empresarial de promover y apoyar la seguridad de motocicletas (uso de cascos que cumplen con estándares de seguridad, uso de otro equipo protector, mantenimiento de unidades, etc.).</p>	
<p><b>No hay regulación ni infraestructura clara para la distribución urbana de mercancías</b></p>	<p>Generar y aplicar regulación metropolitana del transporte de carga.</p>	<p><b>CORTO PLAZO</b></p> <p>1. Llevar a cabo un levantamiento de datos sobre el estado vigente de la situación (número de camiones, rutas, origen-destino).</p>	<p><b>CUALITATIVOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Generar y aplicar planes parciales de reordenamiento urbano con visión en traslado de mercancías.</li> <li>-Aplicación de reglamento de horarios para repartir mercancías y el uso adecuado de bahías de ascenso y descenso.</li> <li>-Generar un programa de tarifas diferenciadas de parquímetros para carga y descarga, dando prioridad a camiones de carga adecuados a la zona (tamaño, uso de energía limpia, etc.).</li> </ul>
		<p><b>MEDIANO PLAZO</b></p> <p>1. Reorientar la circulación con enfoque en las condiciones de la infraestructura de las zonas y la operación de acuerdo al propósito del reparto (última milla, abastecimiento al mayoreo, etc.)</p>	
		<p><b>LARGO PLAZO</b></p> <p>1. Reordenamiento urbano con visión de traslado de mercancías.</p>	
<p><b>No hay regulación ni infraestructura clara para la distribución urbana de mercancías</b></p>	<p>Crear un centro de logística y carga en la periferia de la ciudad</p>	<p><b>CORTO PLAZO</b></p> <p>1. Generar un mapa público de la circulación de transporte de carga.</p> <p>2. Generar un esquema de horarios y rutas.</p> <p>3. Adecuar espacios en la vía pública para carga y descarga.</p> <p>4. Evaluar los corredores de transporte de carga y centros de distribución o abastecimiento.</p>	<p><b>CUALITATIVOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Mitigar efectos al bienestar de la ciudadanía por el transporte de carga (i.e. disminución de ruido constante, de hacer temblar la estructura de edificios por el peso de los camiones, afectaciones a la fluidez por carga y descarga en horas pico, bloqueo de entradas a vivienda por falta de existencia o uso de zonas de carga y descarga).</li> </ul>
		<p><b>MEDIANO PLAZO</b></p> <p>1. Adecuar los corredores de transporte de carga con respaldo en los estudios.</p> <p>2. Crear centros de distribución local por todas las zonas de la</p>	



		ciudad.	-Aumento de centros de distribución periféricos. -Aumento y uso adecuado de espacios designados para carga y descarga.
		LARGO PLAZO 1. Promover las entregas de bajo volumen en donde sea conveniente. 2. Especificar los tipos de vehículo de carga adecuados para los diferentes contextos urbanos de la ciudad.	
<b>No hay programas estables de mantenimiento de infraestructura y transporte público existente</b>	Presupuesto establecido que vaya en aumento para la adquisición de unidades de transporte público	CORTO PLAZO 1. Creación de fondos o esquema financiero que no afecte el presupuesto de otras partidas.	CUANTITATIVOS -Aumento en el presupuesto destinado a la adquisición de transporte público -Aumento de número de personas transportadas.
<b>Uso desaprovechado de infraestructura vial y de transporte público existente</b>	Que todo el transporte público de la ciudad sea legible y claro (señalética) para todo tipo de usuario	CORTO PLAZO 1. Homologar e implementar un sistema de comunicación de transporte público	CUANTITATIVOS -Porcentaje de paradas del sistema de transporte público que cuentan con señalización y comunicación.

### ESQUEMA DE ESTACIONAMIENTOS NO ACTUALIZADO

RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<b>Falta de esquemas de operación y transparencia en parquímetros</b>	Generar y aplicar un esquema de estacionamientos más transparente.	CORTO PLAZO 1. Redefinir el esquema de parquímetros enfocado a la transparencia.	CUALITATIVOS -Mejor ordenamiento del espacio público. -Mejora en la percepción del beneficio que ofrece un parquímetro (por qué conviene pagar un parquímetro y mejoras de percepción del entorno)
		MEDIANO PLAZO 1. Implementar el nuevo esquema de parquímetros con consideraciones para la transparencia y mayor porcentaje del ingreso destinado a reinversión en la ciudad.	CUANTITATIVOS -Reducción de tiempo de búsqueda de cajón de estacionamiento en la ciudad. -Aumento de cajones de parquímetro en operación. - Disminución del tiempo de ocupación / mayor rotación de parquímetros.
		LARGO PLAZO 1. Implementar el programa de parquímetros en todas las zonas con uso de suelo mixto y atractoras de viajes que parte de los ingresos se reinviertan en la zona del parquímetro, mientras que otra parte se destine a inversión en la periferia de la ciudad.	

### FALTA DE COORDINACIÓN METROPOLITANA EN RUTAS Y PADRONES.



RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<b>Falta de implementación de un diagnóstico metropolitano de movilidad</b>	Mejorar la experiencia de la movilidad interurbana a través de la continuidad y homogeneidad en el servicio.	<b>CORTO PLAZO</b> 1. Lograr negociaciones políticas y la firma de un convenio tanto entre la Ciudad de México y el Estado de México, como entre alcaldías y municipios aledaños.	<b>CUALITATIVOS</b> -Mejorar la experiencia de las y los usuarios que hacen viajes metropolitanos.
		<b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Diseñar e implementar un programa de regularización de transporte concesionado a nivel metropolitano.	<b>CUANTITATIVOS</b> -Reducción de tiempos de transbordo entre modos de transporte de la Ciudad de México y el Estado de México (y por ende del trayecto). -Disminución de la inseguridad personal. -Disminución de costos de traslado.
		<b>LARGO PLAZO</b> 1. Integrar un Sistema Metropolitano de trenes suburbanos y corredores.	
<b>Homologar políticas tarifarias y nivel de calidad de servicio en periferias (EDOMEX)</b>	Aumentar la coordinación de movilidad con la zona metropolitana.	<b>CORTO PLAZO</b> 1. Crear un diálogo con zona metropolitana para acordar compartir datos sobre rutas.	<b>CUALITATIVOS</b> -Mejora en la percepción de las personas que hacen estos viajes para saber si lo sienten menos dividido.
		<b>MEDIANO PLAZO</b> 1. Hacer un plan de coordinación de rutas y calidad.	<b>CUANTITATIVOS</b> -Aumento de acuerdos con la zona metropolitana.
		<b>LARGO PLAZO</b> 1. Que exista un órgano metropolitano que vea los temas de movilidad integrada metropolitana. Que exista un mismo transporte público que incluya la zona metropolitana.	

## PLANEACIÓN URBANA DESARTICULADA DE LA MOVILIDAD

RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<b>Infraestructura, reglamentación y operación del transporte no adecuada a las necesidades territoriales específicas de las alcaldías</b>	La infraestructura, reglamentación y operación del transporte responda a las necesidades de las mujeres.	<b>CORTO PLAZO</b> 1. Diagnóstico a nivel alcaldía de movilidad de las mujeres que considere usos del tiempo, movilidad del cuidado y percepción de seguridad.	<b>CUANTITATIVOS</b> -Aumento en el número de planes de movilidad y género por alcaldía o región. -Aumento de necesidades de viaje de las mujeres atendidas.
<b>Se planea con visión en centros y no periferia (a nivel ciudad y alcaldía)</b>	Plan Integral Metropolitano de Movilidad debido a que actualmente sólo se cuenta con	<b>CORTO PLAZO</b> 1. Establecer una agenda común entre SEMOVI, EDOMEX y SCT. Ejemplo: Naucalpan.	<b>CUALITATIVOS</b> -Mejorar la experiencia de viaje entre EDOMEX y CDMX.



	un Plan Integral de la Ciudad de México, se considera necesario que se haga un plan que considere la periferia también (incluyendo al EDOMEX).	MEDIANO PLAZO 1. Estudio metropolitano de movilidad con perspectiva de género con miras a identificar conexiones importantes entre EDOMEX y CDMX.	CUANTITATIVOS -Haber identificado las áreas y acciones puntuales que se requieren de intervención para definir estrategias.
		LARGO PLAZO 1. Homologar calidad en el Transporte Público entre el Estado de México y CDMX.	

**PERCEPCIÓN DE VOZ DE LAS PERSONAS USUARIAS NO INTEGRADA A LOS PLANES Y ACCIONES**

RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<b>No es continua ni rutinaria</b>	Conocer la percepción, satisfacción y experiencias de las y los peatones.	CORTO PLAZO 1. Encuestas a peatones sobre su percepción y experiencia de viaje.	CUALITATIVOS -Qué tan amigable es el entorno para caminar, qué tan saludable. -Percepción e intuición, prácticas comunes. Ejemplo: POPS en Japón.
		MEDIANO PLAZO 1. Ampliar el alcance de la encuesta inicial. 2. Que cuando se hacen los estudios de origen- destino, se busquen datos específicos sobre peatones y específicamente adultos mayores.	CUANTITATIVOS -Aumento de número de adultos mayores que salen a caminar o que van a un espacio público. -Basarse en intervenciones que ya existen en el mundo y han sido exitosos.
		LARGO PLAZO 1. Que se hagan procesos participativos de peatones en especial las y los adultos mayores, de manera rutinaria y esto se refleje en un plan de atención a sus necesidades.	

**RUTAS MULTIMODALES DESINTEGRADAS**

RETO	ESTRATEGIA	METAS	INDICADORES
<b>Faltan más ejes troncales de transporte público masivo</b>	Que el transporte público que transita en los ejes troncales solo sea masivo, por ejemplo BRT.	CORTO PLAZO 1. Crear un plan con tiempos de ejecución para aumentar los ejes troncales de transporte público masivo y que solo puedan circular BRT.	CUANTITATIVOS -Aumento de número de usuarios en el transporte masivo de ejes troncales. -Reducción de hechos viales -Reducción vehículos privados en esas vías.
		MEDIANO PLAZO 1. Hacer estudios para saber qué implementación es factible, diseñar la estrategia integrada a los otros modos de	

		transporte.	
		LARGO PLAZO 1. Que existan y operen ejes troncales de transporte público masivo en toda la ciudad, con carriles confinados y que cuenten con las alimentadoras necesarias para que sea una red integral.	



Registro fotográfico Foro Multiactor II - PIM 2020-2024  
Fuente: SEMOVI