

# 4<sup>to</sup> Taller

MESA: Movilidad Urbana Integrada

COMITÉ HABITABILIDAD









## CONSEJO PARA EL DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE (CONDUSE)

Comité de Habitabilidad

Mesa Movilidad Urbana Integrada

### 1. LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA EL PROYECTO DE PGDU: HACIA UN MODELO DE CIUDAD

La sesión de desarrolló el día 22 de febrero de 2016 con sede en la "Casa Universitaria del Libro". El taller inició a las 10:15 horas, en ese momento, se contaba únicamente con quince consejeros, el resto se fue integrando hasta completarse 24 antes de las 11:00. A diferencia de las sesiones anteriores, la sala no contaba con asientos suficientes para todos los asistentes.

El perfil de los consejeros fue variado, se contó con asociaciones de vecinos, estudiantes y dos Asociaciones Civiles inscritas dentro de alguna comunidad específica del D.F., consultores en temas de desarrollo inmobiliario y un especialista en temas de transporte y movilidad, se contó con la presencia de funcionarios de PAOT, SEDUVI, SEMOVI, SOBSE y Oficialía Mayor. Aproximadamente el 50% de los asistentes participaron por primera vez, por lo que hubo que reforzar continuamente el objetivo de la mesa y asistirles constantemente para aterrizar las ideas tratando de retomar el trabajo realizado en los talleres previos.

#### 1.1 DESARROLLO DEL TALLER

Se comenzó con la presentación de los asistentes por nombre y procedencia para que quedara registro en la grabación. Se les recordó la mecánica de trabajo y participación para guardar o registrar sus opiniones y sugerencias, por lo que se les recomendó que hablaran uno por uno.

Se presentó entonces el orden del día para que tomaran en cuenta los tiempos a los que estaba sujeta la sesión del día.

Se siguió con la presentación del objetivo de la sesión y con la recapitulación del trabajo realizado en las sesiones anteriores de Diagnóstico Ciudadano, Imagen Objetivo y Estrategias; asimismo, en lo que concierne a ésta última, se presentaron con mayor detalle los resultados y la forma en que se trabajó para llegar a ellos. De esta forma se mostraron los cinco grandes grupos en que se habían subdividido las temáticas resultantes.

En este punto iniciaron los comentarios dirigidos especialmente al sistema Metrobús cuestionando la forma de operación y la ubicación de estaciones y su trazo. Se cuestionó la capacidad y nivel de servicio de este sistema, ya que, los usuarios de las colonias más cercanas a la zona centro se encuentran imposibilitados para abordar las unidades en ciertos periodos "pico".



Algunos de los asistentes cuestionaron la validez de este ejercicio pues insinuaron que los resultados que se presentan son dictados por la autoridad. Esto generó un clima de incertidumbre y desconfianza principalmente en los consejeros que se integraban por primera vez.

Uno de esos nuevos consejeros (Juan Carlos) tenía en su agenda poner en duda la legitimidad del ejercicio y sugirió como una alternativa el retirarse pues no confiaba en que la SEDUVI tomara en cuenta los resultados obtenidos ya que desde su punto de vista todo el trabajo estaba dictado desde la secretaría.

Algunos de los consejeros con más participación en los talleres defendieron los resultados que se estaban presentando y sugirieron se continuara con el proceso para poder juzgar el resultado.

Se presentaron el objetivo y los alcances del programa y se solicitó se tomara en cuenta para el desarrollo final del taller. Asimismo se presentaron a manera de resumen las 148 estrategias resultantes de los talleres, derivadas de cada Comité y sus respectivas mesas temáticas.

Cuando se hizo la presentación de las 12 estrategias finales de la mesa Movilidad Urbana Integrada, inició una acalorada discusión de los alcances y definiciones, pues se habían omitido temas importantes que se habían discutido en los talleres previos.

Se intentaron incorporar otros temas que para los nuevos consejeros resultaban relevantes y que no estaban incluidos, desde su punto de vista, en las estrategias finales.

Dado que la discusión se estaba prolongando, se decidió hacer una pausa en la discusión para realizar la votación de las 12 estrategias presentadas. Por el número de participantes se sugirió hacer la dinámica numerando los sobres de acuerdo con la estrategia y haciéndolos pasar de mano en mano para que depositaran sus votos.

Finalmente se dividieron en subgrupos para trabajar en las estrategias que les fueran de mayor interés resultando 3 subgrupos. Cabe señalar que no se atendieron el total de las estrategias.

#### 1.2 TÉCNICA DE TRABAJO EN SUBGRUPOS

Antes de iniciar el trabajo en subgrupos se presentaron las estrategias resultantes del análisis del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM. En este punto, ya no se permitió la discusión o aportación de ideas. Las estrategias que se presentaron fueron las siguientes:

No.	ESTRATEGIA
1	Fortalecer en los Estudios de Impacto Urbano el componente de impacto vial.



2	Crear una política de estacionamiento público, donde éste se regule con base en la demanda (según la zona).			
3	Revisar el origen y destino de las rutas de transporte público, así como sus conexiones.			
4	Crear un Programa de Ordenamiento del Transporte Público.			
5	Desarrollar un sistema de información de la red de transporte público, en el que incluya un apartado de señalización homologada.			
6	Revisar la demanda del transporte público, para el aprovechamiento de la infraestructura instalada, y para mejorar la capacidad. Adecuación y revisión de los horarios de actividad, para el aprovechamiento de la infraestructura y redistribución de las demandas (oficinas, escuelas, gobierno, etc.).			
7	Crear un Programa de mejoramiento de intersecciones con alta demanda peatonal.			
8	Reglamentar la instalación de bici-estacionamientos en edificios públicos y nuevas construcciones.			
9	Crear una campaña de convivencia en el espacio público entre peatones, ciclistas, automovilistas y operadores de transporte público y de carga.			
10	Establecer una política pública sobre el mantenimiento y funcionamiento óptimo de las banquetas, en coordinación con la Autoridad del Espacio Público.			
11	Ampliar la red de estacionamientos para bicicletas (CETRAM y estaciones.			
12	Transparentar los fondos y la distribución de recursos generados por los estacionamientos en vía pública.			

Inmediatamente después, se realizó la votación para dar valor a las estrategias presentadas. Los resultados de la votación dejaron claro el orden de prioridad que tenían los consejeros respecto a las estrategias presentadas. Es importante destacar que, de acuerdo con los consejeros presentes, las estrategias no representaban cabalmente el trabajo que se había realizado en los talleres precedentes.

Se realizó la votación con la condición de que dichas estrategias serían reformuladas con los comentarios que se estaban emitiendo.



No.	Estrategia	No de boletos	
1	Fortalecer en los Estudios de Impacto Urbano el componente de impacto vial.		
3	Revisar el origen y destino de las rutas de transporte público, así como sus conexiones.		
2	Crear una política de estacionamiento público, donde éste se regule con base en la demanda (según la zona).		
4	Crear un Programa de Ordenamiento del Transporte Público.		
6	Revisar la demanda del transporte público, para el aprovechamiento de la infraestructura instalada, y para mejorar la capacidad. Adecuación y revisión de los horarios de actividad, para el aprovechamiento de la infraestructura y redistribución de las demandas (oficinas, escuelas, gobierno, etc.).		
7	Crear un Programa de mejoramiento de intersecciones con alta demanda peatonal.		
10	Establecer una política pública sobre el mantenimiento y funcionamiento óptimo de las banquetas, en coordinación con la Autoridad del Espacio Público.	10	
12	Transparentar los fondos y la distribución de recursos generados por los estacionamientos en vía pública.		
9	Crear una campaña de convivencia en el espacio público entre peatones, ciclistas, automovilistas y operadores de transporte público y de carga.		
5	Desarrollar un sistema de información de la red de transporte público, en el que incluya un apartado de señalización homologada.		
8	Reglamentar la instalación de bici-estacionamientos en edificios públicos y nuevas construcciones.		
11	Ampliar la red de estacionamientos para bicicletas (CETRAM y estaciones.	3	

Finalmente, se dio paso al trabajo en subgrupos, cada uno se integró de acuerdo a las estrategias que se abordarían y sus intereses específicos. Es evidente que algunos de los participantes aprovecharon la dinámica de subgrupos para imponer algunas ideas que



consideraban prioritarias pero que no se habían discutido ni este ni en ninguno de los talleres precedentes.

Estos comentarios están indicados en la siguiente tabla con un asterisco y en color rojo. Dos de las estrategias no fueron abordadas por falta de tiempo aunque se discutieron previamente.

Aunado a lo anterior, las estrategias fueron agrupadas y reformuladas en el trabajo de subgrupos. La nueva formulación de la estrategia se presenta en la primera columna, en la segunda se muestra la estrategia como originalmente fue presentada en el cuarto taller.

Estrategia	Estrategia Original	¿Cómo?	¿Quiénes?
	3. Revisar el origen y destino de las rutas de transporte público, así como sus conexiones.	Actualización del estudio de origen destino de la movilidad humana, con un enfoque de género.	SEMOVI
	4. Crear un Programa de Ordenamiento del Transporte Público.	Estudio de Origen Destino de las rutas de transporte público así como sus conexiones en base a la demanda.	SEMOVI, CETRAM (Órgano desconcentrado de la Oficialía Mayor)
Crear un sistema Integral de Transporte Público	5. Desarrollar un sistema de información de la red de transporte público, en el que incluya un apartado de señalización homologada.	Revisar la infraestructura instalada y el servicio para su aprovechamiento y mejoramiento de su capacidad.	AEP (Autoridad del Espacio Público), SEMOVI, CETRAM
	6. Revisar la demanda del transporte público, para el aprovechamiento de la infraestructura instalada, y para mejorar la capacidad. Adecuación y revisión de los horarios de actividad, para el aprovechamiento de la infraestructura y redistribución de las demandas (oficinas, escuelas, gobierno, etc.)	Desarrollar un sistema de información de la red de transporte público.	SEMOVI
Fortalecer la participación tripartita (sector social/vecinal, público y privado) en cualquier proyecto de movilidad y	Fortalecer en los     Estudios de Impacto     Urbano el componente     de impacto vial.	Invitando a mesas informativas a los ciudadanos coordinadas por SEDUVI y con las autoridades involucradas.	Sector Social-Vecinal Sector Público (SEDEMA, SEDUVI Y SEMOVI)



Estrategia	Estrategia Original	¿Cómo?	¿Quiénes?
obra pública y privada integrando		Proporcionando la información con el estudio de impacto urbano ambiental y de movilidad a los distintos sectores para que se evalúe y dictamine integralmente los impactos y que se considere incluir las medidas de mitigación en la zona directamente afectada y se etiqueten recursos para la absorción de los impactos en las mismas comunidades.	Sector Privado (Desarrolladores)
Crear un Programa de mejoramiento de intersecciones con alta demanda peatonal y rediseñar la movilidad de los espacios públicos y vialidades a la imagen urbana con base a las concentraciones de comercio informal y comercio establecido, con la finalidad de favorecer el tránsito peatonal.	7. Crear un Programa de mejoramiento de intersecciones con alta demanda peatonal	Creando un programa donde participan los sectores mencionados.	Sector Social-Vecinal Sector Privado (Desarrolladores) Comercio y Afectados
Fomentar la instalación del programa Ecoparq en las zonas con más congestionamiento vehicular.	12. Transparentar los fondos y la distribución de recursos generados por los estacionamientos en vía pública	Sensibilizar e informar a vecinos en mesas de trabajo sobre la utilidad, la asignación a qué empresa y la administración del programa.	Vecinos Autoridad Empresa
Crear una política de estacionamiento público, donde éste se regule con base en la demanda (según la zona).	<ul> <li>2. Política de estacionamientos públicos donde se regule en base a la demanda y la zona.</li> <li>8. Reglamentar la instalación de biciestacionamientos en</li> </ul>	* CDMX consiga un predio público o concesionado para alojar los biciestacionamientos.  CDMX exija o reglamente la asignación de biciestacionamientos en	Oficialía Mayor a través de la dirección general del patrimonio inmobiliario Consejería Jurídica



Estrategia	Estrategia Original	¿Cómo?	¿Quiénes?
	edificios públicos y nuevas construcciones.	estacionamientos públicos y privados.	
	11. Ampliar la red de estacionamientos para bicicletas (CETRAM y estaciones.	Se hagan incentivos económicos para el uso de biciestacionamientos * Se delimite o marque un carril exclusivo para el ciclista	Secretaría de Finanzas DGSU (SOBSE) Delegaciones
No se trabajó	9. Crear una campaña de co público entre peatones, cic operadores de transporte p		
No se trabajó	No se trabajó  10. Establecer una política pública sobre el mantenimiento y funcionamiento óptimo de las banquetas, en coordinación con la Autoridad del Espacio Público.		

<sup>\*</sup> Los resultados presentados fueron retomados directamente de las hojas de trabajo y no fueron editadas o corregidas de forma alguna.

## **1.3 COMENTARIOS FINALES**

La percepción general de los consejeros con mayor asistencia a la mesa, consistió en que las estrategias presentadas no reflejaban el trabajo realizado previamente. Por su parte, los asistentes que por primera vez se presentaban a los trabajos de la mesa, en su mayoría tenían pretendían influir en los resultados sin considerar el trabajo previo; esto provocó una gran cantidad de discusiones y se destinó mucho tiempo aclarando con detalle el porqué no era posible cambiar los resultados para incluir lo que ellos querían.

Se suscitó un evento interesante, uno de los asistentes con un discurso colérico arremetió contra todo lo relacionado al transporte en la Ciudad de México y sobre todo contra la SEDUVI. Aseguró haber asistido a todas las sesiones de trabajo; sin embargo, ningún integrante de la mesa lo reconocía como asistente a las sesiones previas, al cabo de unos momentos se retiró pues se encontraba en la sala equivocada.