



Retos, Avances y Prospectivas para una Movilidad Segura



Índice



1

La movilidad desde la óptica de las organizaciones

03

¿Qué hacemos las organizaciones?

2

Más allá de las estadísticas: la lucha por la movilidad inclusiva en las zonas rurales del Estado de México

05

3

Intermodalidad: Espacios públicos para la movilidad segura urbana

08

4

Conclusiones

09

5

Recomendaciones

10



La movilidad desde la óptica de las organizaciones

Por: Wilma Parra

Alcaldesa de la Bicicleta
Zona Metropolitana del Valle de México

La movilidad es y debe seguir siendo una prioridad en nuestros sistemas de transporte. Necesitamos un respiro para ir a nuestros trabajos, escuelas, hogares y centros recreativos, para poder seguir funcionando como sociedad y como entes unitarios. **Actualmente, todos, pero en especial mujeres, niñas y personas de la comunidad LGBTIQ+ de todas las edades nos sentimos vulnerables en los diferentes modos de transporte, por las agresiones que hemos sufrido en cualquier vehículo, incluso en las calles.**

Sabemos que las mujeres y niñas hacemos diferentes tipos de traslados para llegar sanas y salvas a nuestros destinos, que la forma en que nos movemos es distinto a la de los hombres, porque nuestras actividades son distintas, son propias de cuidadoras, pero también proveemos.

Segura es una palabra bastante fuerte, lo que puede ser seguro para los modos de transporte puede percibirse como inseguro para otros sectores; sin embargo, la seguridad no es un asunto de percepción es un asunto de evitar más muertes viales.

La mancuerna entre lo gubernamental y la ciudadanía es vital para poder hacer ciudades más amigables para todas las personas; los colectivos, asociaciones, fundaciones, institutos o cualquier ente no gubernamental debemos dejar de ser las personas que buscan para ese sentimiento de aprobación pública, para llenar eventos o para hacer colaboraciones gratis. El trabajo que se realiza en las calles y desde la trinchera ciudadana debe ser reconocido pero sobre todo, debe ser respaldado.

Debemos dejar de vernos como enemigos, unirnos y colaborar en la re-construcción de nuestras colonias, ciudades, estados, países. El cambio debe ser por parte de todas las personas que convivimos en el entorno. **Incluso, comprender que la elección de nuestro modo de transporte NO debe de ser una sentencia de muerte para nadie.**



Me emociona hasta las lágrimas lograr que mis compañeros y compañeras, colegas, personas conocidas y no conocidas que logran hacer pequeñas o grandes victorias en pro de la movilidad integral para todas las personas; dejen de lado el sentimentalismo, todas las personas que se informan respecto a los temas que les gustan.

En conclusión, el reto más grande que tenemos –como autoridades y civiles– es fácil de decir: dejar de odiarnos. Sin embargo, es tan tremendo el reto que es imposible de lograrlo solo con pensarlo. Como activistas, necesitamos profesionalizarnos para poder usar los puestos de toma de decisiones para lograr el objetivo de re-construir las ciudades; por parte de las autoridades, es necesario dejar de ver por encima del hombro a la ciudadanía, es SU DEBER, escuchar a todas las personas y buscar las mejores medidas para llegar al objetivo: ciudades más seguras.

Hablar sobre lo que necesitamos en las ciudades es un abanico de millones de opciones, pero **sí debemos destacar la URGENCIA de una armonización de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en todos los estados de nuestro país;** es imperante, que al realizar la armonización también los reglamentos de tránsito sean modificados y juntar todos los elementos para poder hacerlos cumplir.

La vida de las personas no debe estar en manos de personas que eligen gobernar o trabajar de maneras separadas a las necesidades de la ciudadanía; así como las organizaciones no deben tener un monopolio del activismo, **ESTA CIUDAD ES DE TODAS LAS PERSONAS.**





Más allá de las estadísticas: la lucha por la **movilidad inclusiva en las zonas rurales del Estado de México**

Por: Víctor Alvarado,
Especialista en Movilidad y Agenda Política

Correo: transporte.sustentable@gmail.com

Contacto X: @Ar7ois

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), una localidad rural es catalogada así cuando ésta tiene menos de 2 mil 500 habitantes, mientras que una localidad urbana supera dicha cifra (INEGI, 2010, pp. 10,11). Bajo este criterio, el Estado de México (EDOMEX), de sus 125 municipios, emergen 4 mil 215 localidades rurales y 679 urbanas. **A pesar de que la población del EDOMEX ronda los 17 millones, solo 13% reside en zonas rurales, mientras que el 87% habita en áreas urbanas (INEGI, 2020).**

La ruralidad en el EDOMEX va más allá del número de habitantes. La Ley de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), en vigor desde 2022, adquiere relevancia al enfocarse en regiones según su grado de urbanización. **Específicamente, su artículo 31 prioriza en la planeación de infraestructuras a las poblaciones más vulnerables, con menos desarrollo tecnológico y recursos, en este orden: rurales, semirurales, urbanas y predominantemente urbanas (LGMSV, 2023).**

Precisamente los entornos rurales mexiquenses presentan una problemática a menudo ignorada: **la precariedad en la movilidad y el transporte se traduce en desafíos únicos que afectan el acceso a empleo, educación y servicios básicos.** Además, la falta de infraestructura adecuada, como calles iluminadas, banquetas amplias, intersecciones y calles seguras en su conjunto aumentan los riesgos para peatones y demás usuarios de la vía.

Este abandono se refleja en la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (INEGI, 2021), que mostró que el 66% de los usuarios de transporte público en el EDOMEX están insatisfechos con el servicio. **Además, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (INEGI, 2023), señala al transporte público y las calles como los lugares más inseguros en la entidad.**

El Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) en su último reporte de 2023 (con cifras de 2020), señala que del total de defunciones por siniestros viales en la entidad (909),



Las y los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos:

209
atropellamientos fatales (24.2 %),



Le siguen las y los ocupantes de vehículo con:

92
fallecimientos (10.1 %),



Las y los motociclistas con:

74
fallecimientos (8.01 %),



Las y los ciclistas con:

2
fallecimientos (0.2 %)

La armonización de la LGMSV es crucial, especialmente su principio de “accesibilidad”, que busca garantizar el acceso equitativo a espacios públicos y servicios de movilidad, con especial atención a personas con discapacidad y grupos vulnerables.

Bajo esta situación la armonización de la LGMSV es crucial dado que su artículo 4, señala en su principio de “accesibilidad” que además de las zonas urbanas las zonas rurales e insulares se debe:


Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad [...] mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad. (LGMSV, 2023, art. 4, fracc. I).





Sin embargo, la accesibilidad de los mexiquenses, dada la definición vigente en su Ley de Movilidad (LM), está sujeta solamente a la “Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil desplazamiento por parte de toda la población” (LM, 2023, art. 5, fracc, X).


Un desafío y oportunidad para los entornos rurales surge del hecho de que el 62% de los planes municipales de desarrollo urbano en el EDOMEX son anteriores al Plan Estatal de Desarrollo Urbano de 2008 (SDUO, 2023). La actualización de estos planes representa una oportunidad para adaptarlos a las exigencias actuales de movilidad, lo cual requiere una Ley de Movilidad local armonizada.


Bajo este escenario se solicita que además de la armonización de la Ley de Movilidad en su conjunto se tenga presente y actúe sobre:

- 

Actualización de Planes Municipales de Desarrollo Urbano:
Priorizar la actualización de estos planes para que estén alineados con las necesidades actuales de movilidad y accesibilidad, enfocándose especialmente en las zonas rurales.
- 

Mejora de la infraestructura de transporte:
Invertir en la mejora de la infraestructura de transporte en las zonas rurales, incluyendo mejores vías, sistemas de iluminación y seguridad vial.
- 

Fomento de proyectos de movilidad sostenible:
Incentivar proyectos de movilidad sostenible adaptados a las características de las zonas rurales, como el transporte comunitario y el uso de bicicletas.
- 

Programas de fortalecimiento y capacitación:
Implementar programas de capacitación en temas de movilidad y seguridad vial en las comunidades rurales.
- 

Inclusión y participación comunitaria:
Promover la participación activa de las comunidades rurales en la planificación y toma de decisiones sobre proyectos de movilidad y desarrollo urbano.

La problemática del ruralismo en el EDOMEX requiere una atención integral que vaya más allá del mero conteo poblacional. Es esencial reconocer y abordar las necesidades específicas de movilidad y accesibilidad de estas comunidades, integrando políticas públicas que fomenten un desarrollo equitativo y sostenible. La armonización e implementación efectiva de la Ley de Movilidad y la actualización de los planes de desarrollo urbano son pasos fundamentales hacia la mejora de la calidad de vida en las zonas rurales de la entidad, asegurando así un futuro más inclusivo y próspero para todos sus habitantes

3

Intermodalidad: Espacios Públicos Para La Movilidad Segura

Hoy en día, es indiscutible que el paradigma de la movilidad está cambiando a un paso muy acelerado.

La ineficacia y perjuicios del tráfico rodado por carretera no son ya ningún secreto. Actualmente las prácticas tradicionales de transporte se encuentran en tela de juicio por los múltiples problemas que conllevan, como la contaminación que causan los gases de combustión.

La Organización de las Naciones Unidas, desde que se aprobara el Acuerdo de París en 2016, ha apostado firmemente por una movilidad que sea obligatoriamente sostenible.

Además, en la Agenda 2030, La ONU se ha propuesto la meta de proporcionar en las urbes acceso a sistemas de transporte más seguros, asequibles y accesibles para todos los grupos sociales, y, sostenibles para el planeta. Las ciudades necesitan adaptarse a estos nuevos requisitos, y la intermodalidad urbana llega para hacer posible la transformación de la movilidad en nuestro día a día.

La intermodalidad urbana es el remedio para acabar con la gran dependencia que existe actualmente de la conducción por carretera, que se encuentra colapsada, tanto por el transporte de personas como el de mercancías. Así que, el sistema tradicional ya no es lo suficientemente funcional.

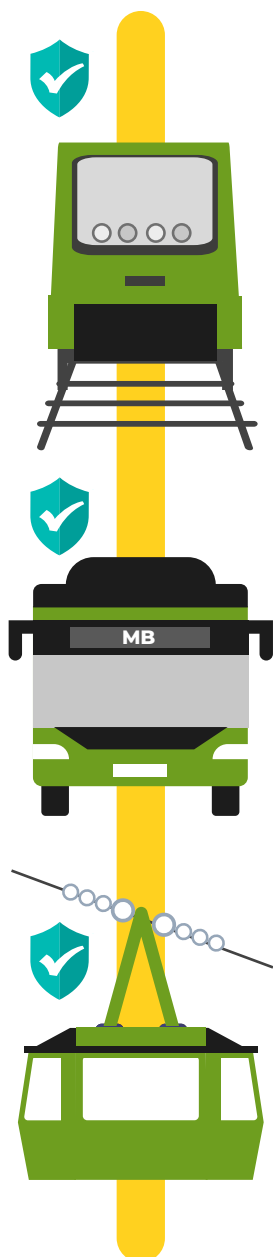
Los viajeros cada vez se decantan más por usar otros medios como: autobuses, metros, tranvías, etc.

La Intermodalidad Urbana consiste en la transferencia de personas y mercancías a través de diferentes modos de transporte combinados. Es un sistema que integra toda la red de movilidad de la ciudad.

El transporte intermodal, además, se apoya en la innovación de la tecnología y la inteligencia de datos para contribuir a la unificación y sofisticación de la movilidad urbana.

Una red intermodal, consigue una rápida combinación entre diferentes medios de transporte para que moverse de un lugar a otro sea más rápido y cómodo.

Además, permite gestionar los recursos de una forma mucho más rentable gracias a que toda la información sobre los medios de transporte y las demandas de viajeros se encuentra conectada y es accesible para los usuarios.



Conclusiones

Hablando de movilidad y seguridad vial, todo nos lleva a pensar en las grandes urbes, en las zonas con alta densidad de población y grandes problemas de movilidad, tráfico intenso, siniestros viales por todos lados e inseguridad vial en nuestro día a día, pero pocos hablamos de la necesidad de voltear a las zonas rurales, esas que abundan en nuestro país y por las cuales casi nadie aboga.

Al exigir una armonización de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial en nuestro Estado de México, queremos una ley que considere no solo las zonas con grandes problemas de congestión vial, sino que volteé a las zonas rurales, que vaya más allá de la agenda política, que exceda las expectativas, **¡QUE SEA JUSTA!**

Necesitamos representantes que se alleguen de expertos, no solo provenientes de la academia, sino de las diversas agendas de la sociedad civil, de las personas de a pie, que vivimos y nos desplazamos por la Zona Metropolitana del Valle de México, que vivimos estas carencias en el día a día. Urge la construcción de acuerdos vinculantes, que nos lleven a una armonización de la Ley de Movilidad para las y los mexiquenses.

Mientras este proceso se da, nos gustaría seguir enfatizando que la convivencia armónica en las vialidades es fundamental para garantizar la seguridad de todos los usuarios de las calles, ya sean peatones, ciclistas o conductores.

Con el ánimo de empujar la votación y promulgación de una ley de movilidad actualizada en el Edomex, recomendamos a nuestros lectores, considerar que el espacio público es de quienes lo usamos y que la prioridad es siempre de peatones y ciclistas, pues además del esfuerzo extra que tienen que destinar a moverse, lo hacen de manera sustentable, sin dañar el entorno físico y favoreciendo la reducción de emisiones de CO₂ que tanto afectan la salud de quienes vivimos en las zonas más contaminadas del país.



Recomendaciones

Uso de medidas de seguridad al conducir:

Recordándoles la importancia de usar cinturón de seguridad, sillas de retención infantil con anclajes certificados. No olvides que si eres motociclista, es obligatorio usar casco, pues al conducir motocicleta, el riesgo de sufrir trauma craneoencefálico es sustancialmente alto en caso de siniestro vial.

Mantener Distancias Seguras:

Mantener una distancia segura con el vehículo que está adelante para tener tiempo de reacción en caso de frenado repentino, así mismo dar el espacio a ciclistas para que transiten de manera segura cuando no exista infraestructura segura para este modo de transporte.

Ceder el Paso:

Ser cortés y ceder el paso cuando sea necesario, especialmente a peatones y ciclistas en los cruces.

Respetar las Reglas de Tránsito:

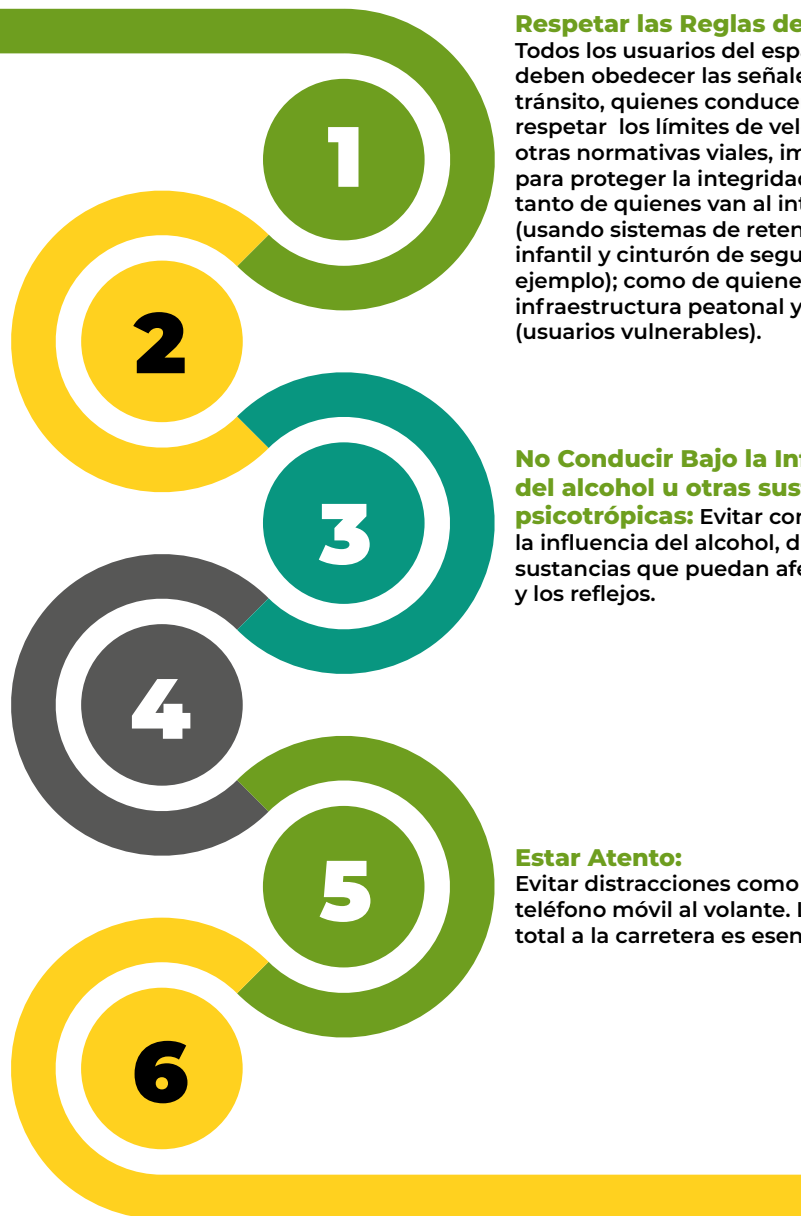
Todos los usuarios del espacio público deben obedecer las señales de tránsito, quienes conducen, deben respetar los límites de velocidad y otras normativas viales, importantes para proteger la integridad física tanto de quienes van al interior (usando sistemas de retención infantil y cinturón de seguridad, por ejemplo); como de quienes usan la infraestructura peatonal y ciclista (usuarios vulnerables).

No Conducir Bajo la Influencia del alcohol u otras sustancias psicoactivas:

Evitar conducir bajo la influencia del alcohol, drogas u otras sustancias que puedan afectar el juicio y los reflejos.

Estar Atento:

Evitar distracciones como el uso del teléfono móvil al volante. La atención total a la carretera es esencial.



Solicitudes a las autoridades de movilidad, obras públicas, desarrollo y a las de tránsito:

1**Fomento del diseño Seguro de Vialidades:**

Diseñar vialidades con aceras, carriles para bicicletas y cruces peatonales seguros.

2**Inversión en Infraestructura:**

Invertir en infraestructuras seguras, como pasos peatonales a nivel de calle, ciclovías confinadas y diseños viales que consideren el error humano, para que en caso de ocurrencia de siniestros viales, éstos no cuesten la vida a nadie.

3**Promoción del Transporte Público:**

Mejorar el transporte público para reducir la necesidad de viajes en automóvil.

4**Aplicación de Leyes:**

Aplicar estrictamente las leyes de tránsito para desincentivar comportamientos peligrosos.

5**Fomento de la Educación Vial antes de iniciarse en la conducción de un vehículo:**

Implementar programas de educación vial para quienes se iniciarán como conductores, para crear conciencia y sensibilización sobre las normas de seguridad y la convivencia con usuarios vulnerables, como mujeres, niñas y niños, personas de la tercera edad y personas con discapacidad.

6**Examen estricto para obtener la licencia de conducir:**

que sea aplicado a todos los solicitantes de licencia o permiso de conducción, ya sea de primera vez o de renovación, constatando que el candidato conoce el reglamento de tránsito, su responsabilidad al conducir un vehículo y esté sensibilizado sobre la convivencia con otros actores de la movilidad en el espacio público.



Bibliografía

INEGI. (2010). *Manual de cartografía estadística*. Obtenido de https://inegi.org.mx/contenidos/temas/mg/doc/manual_cartografia_censal.pdf

INEGI. (2020). *Estado de México*. Obtenido de Principales resultados por localidad (ITER) 2020: <https://inegi.org.mx/app/scitel/Default?ev=9>

INEGI. (2021). *Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental*. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2021/>

INEGI. (2023). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública*. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2023/>

Ley de Movilidad del Estado de México (LM). (2023, 11 de mayo). *Última reforma*. Obtenido de H. "LXI" Legislatura del Estado de México: <https://legislacion.legislativoedomex.gob.mx/storage/documentos/legislacion/46-MOVILIDAD.doc>

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV). (2023, 8 de mayo). *Última Reforma*. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

Salud-STCONAPRA. (2023). *Informe sobre la situación de la seguridad vial*, México 2021. Obtenido de <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2021-331817#:~:text=En%20M%C3%A9xico%20en%202020%20fallecieron,18.9%25%20en%20comparaci%C3%B3n%20con%202015.>

Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras (SDUO). (2023). *Planeación Urbana en el Estado de México. Diálogos por la Armonización de la LGMSV en el Edomex*.



@MEXICOPREVIENEAC