

# PRIORIDADES DE **MOVILIDAD** PARA LA NUEVA ADMINISTRACIÓN DE LA **CDMX**





## Introducción

### 1. Movilidad Sustentable y Ambientalmente Responsable

- 1.1. Fomento al uso de transporte público eléctrico y de bajas emisiones.
- 1.2. Expansión de ciclovías y redes de transporte no motorizado.
- 1.3. Incentivos para el uso de vehículos eléctricos y la creación de infraestructura de carga.
- 1.4. Reducción de emisiones mediante políticas de movilidad compartida.

### 2. Transporte Público Eficiente y Seguro

- 2.1. Mejora y ampliación de la red de Metro y Metrobús.
- 2.2. Modernización de autobuses y microbuses para garantizar mayor seguridad y accesibilidad.
- 2.3. Implementación de sistemas de monitoreo y control en tiempo real para mejorar la calidad del servicio.
- 2.4. Políticas tarifarias accesibles y equitativas.

### 3. Seguridad Vial como Prioridad Estratégica

- 3.1. Fortalecimiento de la infraestructura vial para proteger a peatones y ciclistas.
- 3.2. Aplicación estricta de normas para el control de factores de riesgo (velocidad, alcohol, distracciones).
- 3.3. Campañas de concientización que aborden los diferentes factores de riesgo para la seguridad vial.
- 3.4. Incorporación de tecnologías (ampliación de la red de cámaras de velocidad, semáforos inteligentes y fotomultas)
- 3.5 Examen para la obtención de licencias de manejo

### 4. Accesibilidad Universal y Movilidad Incluyente

- 4.1. Diseño de calles y espacios públicos con enfoque universal.
- 4.2. Mejoras en la accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad y adultos mayores.
- 4.3. Fomento de políticas para reducir las barreras de género en la movilidad urbana.
- 4.4. Espacio público para el juego y la recreación.

### 5. Gestión del Tránsito y Reducción del Congestionamiento Vehicular

- 5.1. Políticas de peaje urbano y restricciones al uso del automóvil en zonas críticas.
- 5.2. Promoción de horarios escalonados para reducir la carga en horas pico.
- 5.3. Reorganización y señalización de intersecciones para mejorar el flujo vehicular.

### 6. Infraestructura Urbana Resiliente y Conectada

- 6.1. Mantenimiento y modernización de vías principales y secundarias.
- 6.2. Creación de corredores multimodales que conecten zonas estratégicas.
- 6.3. Integración de sistemas digitales para mejorar la planificación y conectividad de rutas.

### 7. Participación Ciudadana y Gobernanza en la Movilidad

- 7.1. Establecimiento de foros de consulta para involucrar a la ciudadanía en decisiones clave.
- 7.2. Transparencia y rendición de cuentas en los proyectos de movilidad.
- 7.3. Alianzas con sectores privados y académicos para innovar en soluciones de transporte.

## CONCLUSIONES



# INTRODUCCIÓN

La Ciudad de México enfrenta desafíos significativos en materia de movilidad y seguridad vial, que requieren ser atendidos con urgencia por la nueva administración. A pesar de los esfuerzos realizados en años recientes, la capital aún se encuentra rezagada en el cumplimiento de los objetivos internacionales, como la reducción del 50% de las muertes viales planteada en el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 lanzado por la Organización de las Naciones Unidas en conjunto con la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2021)

Este retraso evidencia la necesidad de implementar políticas más efectivas e integrales para proteger la vida de quienes transitan diariamente por las calles y avenidas de la ciudad, así establecido de manera específica en el Plan, la recomendación es la aplicación de un Enfoque de Sistemas Seguros Integrado.

La armonización de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México con la Ley general de Movilidad y Seguridad Vial es otro gran pendiente que deberán atender sin dilación nuestras autoridades de movilidad en la CDMX, pues cada día que pasa se traduce en vidas perdidas en las calles de nuestra ciudad cuya causa fue un siniestro vial.

En el presente documento analizaremos las propuestas de esta nueva administración, en temas de movilidad y seguridad vial, siempre con la perspectiva de la inclusión, la accesibilidad y el enfoque de género. La nueva administración tiene la oportunidad de transformar la movilidad urbana mediante un enfoque integral que priorice la seguridad, la sostenibilidad y la equidad. Es el momento de redoblar esfuerzos y tomar decisiones audaces, así como de garantizar alianzas estratégicas que nos permitan un trabajo en conjunto hasta lograr que la CDMX sea una ciudad que no solo se mueve, sino que lo hace con seguridad y sostenibilidad para todos sus habitantes.





# 1. Movilidad Sustentable y Ambientalmente Responsable



La movilidad sustentable y ambientalmente responsable se centra en implementar sistemas de transporte que minimicen los impactos ambientales, que promuevan el uso eficiente de recursos y mejoren la calidad de vida urbana. Esto incluye el fomento de modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, el uso de transporte público de bajas emisiones y la incorporación de tecnologías limpias, como vehículos eléctricos.

Su importancia radica en la reducción de la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero, que son responsables del 25% de las emisiones globales, según el IPCC (2022). Además, ONU-Hábitat (2020) destaca que ciudades con sistemas de transporte sustentable son más resilientes y equitativas, mejorando el acceso a oportunidades económicas y sociales para toda la población.

## 1.1. Fomento al uso de transporte público eléctrico y de bajas emisiones.

El fomento al uso de transporte público eléctrico y de bajas emisiones en la Ciudad de México es una estrategia clave para avanzar hacia una movilidad sostenible y mitigar el impacto ambiental del transporte. Ejemplos destacados incluyen la implementación de la Línea 3 del Metrobús como la primera totalmente eléctrica en el país, con 60 unidades en operación desde 2022, y el desarrollo del Trolebús Elevado, que permite reducir la dependencia de vehículos contaminantes. Además, se han establecido proyectos piloto y estaciones de carga para fortalecer la infraestructura de electromovilidad en la capital (SEMOVI, CDMX 2021-2024).



## 1.2. Expansión de ciclovías y redes de transporte no motorizado.

El vehículo de propulsión humana, la bicicleta, es un modo de transporte que permite a las personas ejercer el derecho a la movilidad, además de acompañar al ser humano de activación física, mientras adquiere beneficios de salud en general.

Las ciclovías representan un gran aporte para quienes usan la bicicleta en sus traslados diarios, por ser espacios delimitados que brindan seguridad para la integridad física y la vida.

Desde el 2014 se ha avanzado en la instalación de infraestructura ciclista en Ciudad de México, y es en 2017 el año que abrió más rutas en la capital que facilitaron la interconexión en algunos sectores, llegando a más colonias de las alcaldías Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.

Ciclovías amplias, seguras y accesibles son de suma importancia cuando se enfatiza en preservar la vida de la población. En la ciudad convergen ciclistas urbanos y urbanos que usan la bicicleta como medio de transporte exclusivo o de última milla, usuarios temporales del Sistema de Bicicletas Compartidas EcoBici y bicicletas de renta como medios de traslado, recreación y turismo ciudadano.

Una ciclovía beneficia y cuida a quienes practican la Movilidad del Cuidado: mujeres, madres y padres, maternidades y paternidades con infancias a bordo, juventudes que recién inician en el uso de la bicicle-

ta para traslados, oficios a pedal; personas que usan la bicicleta o triciclo como medio de trabajo para venta y traslado de productos y servicios, personas que realizan reparto y bici mensajería a domicilio por medio de aplicaciones o negocios establecidos, personas adultos mayores, quienes llevan décadas usando la bicicleta y ciclistas que practican deporte.

Cada ciudad que interconecta los trazados de infraestructura ciclista segura podría llegar a ser estandarte en materia de movilidad en bicicleta y medios no motorizados. Ambiente más amable, con menos congestionamiento, emisiones y ruido. Dentro de la promesa de los 300 kilómetros de nuevas ciclovías, primero se debe trabajar en mantenimiento y remodelación de la ya existente, para después pasar a nuevas rutas como Circuito Interior, una vialidad que presenta excesos de velocidad y está designada sólo al tránsito vehicular, y tiene potencial para ser compartida con movilidad en bicicleta.

En junio de 2025 la bicicleta cumplirá 208 años de existencia, un artefacto que existió varias décadas antes que el automóvil, es por ello que, cada avance encaminado a implementar nuevos trazados de ciclovías es de gran valía en camino a promover la Movilidad Activa y a la bicicleta como medio de transporte sustentable, para hacer de la Ciudad de México una ciudad humana, segura y resiliente.





### 1.3. Incentivos para el uso de vehículos eléctricos y la creación de infraestructura de carga.

La Ciudad de México ha implementado diversas estrategias para fomentar el uso de vehículos eléctricos y desarrollar infraestructura de carga, con el objetivo de reducir las emisiones de carbono y mejorar la calidad del aire. Entre estas medidas, destacan incentivos fiscales, como la exención del pago de la tenencia vehicular y la reducción en costos de peaje para autos eléctricos. Además, se ha promovido la creación de estaciones de carga rápida en puntos estratégicos de la ciudad.

La Secretaría de Movilidad (SEMOVI) también trabaja en el desarrollo de una red de infraestructura eléctrica en coordinación con empresas privadas, buscando garantizar la accesibilidad y promover la adopción de tecnologías limpias. Estas acciones se enmarcan en los compromisos de la capital hacia la electromovilidad, contribuyendo al cumplimiento de metas internacionales de sostenibilidad como las del Acuerdo de París (Gobierno CDMX)

### 1.4. Reducción de emisiones mediante políticas de movilidad compartida.

La implementación de políticas de movilidad compartida en la Ciudad de México es una estrategia clave para reducir las emisiones contaminantes y mejorar la calidad del aire. La movilidad compartida incluye programas como ECOBICI y los servicios de transporte colaborativo que permiten optimizar el uso de vehículos privados y reducir el tráfico, lo que contribuye directamente a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero.

En este contexto, ECOBICI ha demostrado ser una herramienta efectiva. Desde su creación, ha facilitado millones de viajes, ayudando a sustituir traslados en vehículos motorizados y fomentando

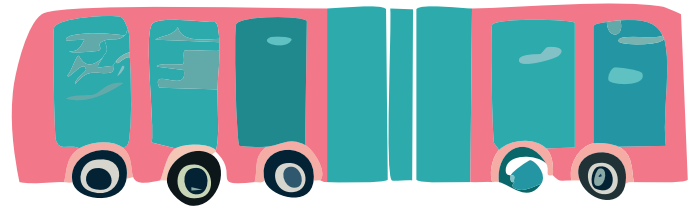
una cultura de transporte no contaminante. Además, la ciudad apuesta por ampliar estos sistemas para conectar mejor sus vías principales y promover opciones multimodales de movilidad limpia.

Estas políticas se complementan con la infraestructura ciclista y nuevas iniciativas de integración del transporte público y privado, que buscan no solo reducir las emisiones, sino también fomentar un modelo de ciudad sustentable. El gobierno capitalino ha destacado la importancia de una movilidad inteligente, alineada con estrategias como la Red de Movilidad Integrada y el Plan de Movilidad de la CDMX.





## 2. Transporte Público Eficiente y Seguro



Apostar por una mejora en la movilidad y la seguridad vial, implica el impacto en la calidad de vida de las personas, en especial de aquellas con menos recursos económicos, pues en la actualidad, la mayoría de las muertes viales, se producen en países de medianos y bajos ingresos, hecho que condena a las familias a vivir en la pobreza por generaciones (OMS, 2021) Es por ello que necesitamos empujar políticas públicas encaminadas a la formación de alianzas estratégicas que permitan la visión del problema y de las soluciones de manera integral.

La gestión del tráfico va más allá de la congestión vial, porque pensar en ciudades centradas en las personas, más saludables, equitativas, sostenibles

y humanas, involucra la forma de interactuar entre sus habitantes. En una ciudad como la nuestra, en la que diariamente se mueven más de 15 millones de personas (EOD, 2017), cuyos objetivos son de la más amplia variedad y van desde actividades laborales hasta actividades recreativas o viajes de cuidados, urgen políticas públicas que promuevan la movilidad activa como mejor forma de llegar a los diferentes destinos.

### 2.1. Mejora y ampliación de la red de Metro y Metrobús.

Desde que la actual Jefa de Gobierno estaba en campaña, manifestó su interés en temas de movilidad activa, proponiendo acciones específicas en temas de transporte público masivo como (Santiago, 2024) entre las propuestas que se habían presentado durante la campaña electoral estaban:

- Continuar con el mantenimiento y rehabilitación mayor e integral de las líneas del Metro, en especial la Línea 3 así como al resto de la red.
- Finalizar la ampliación de la Línea 12 del Metro, de Mixcoac a Observatorio.
- Construir cinco líneas de Cablebús: en Tlalpan, Álvaro Obregón, Cuajimalpa, Magdalena Contreras y Milpa Alta-Xochimilco.
- Construir dos nuevas líneas de Metrobús: la línea 0, que correrá por Circuito interior Bicentenario, con una extensión de 46 km, y la línea 8 que recorra el anillo Periférico y además conecte con el Mexibús, del Estado de México.
- Ampliar la línea 7 del Metrobús, hasta el Toreo, pasando por Av. Ejército Nacional.
- La jefa de gobierno de la CDMX planteó una serie de propuestas con el objetivo de reducir los tiempos de traslado de los capitalinos y crear una red de transporte más asequible, accesible y eficiente, convencida de que una mejor movilidad es un factor clave para reducir la desigualdad económica y social entre distintos territorios de CDMX (Segura, 2024)

## 2.2. Modernización de autobuses y microbuses para garantizar mayor seguridad y accesibilidad.

Respecto de la modernización de autobuses y microbuses, la Jefa de Gobierno, comentó que se dará continuidad a la sustitución de microbuses de la ciudad, de la mano de sus operadores y transportistas, para convertirlos en transportes dignos y sustentables. Se construirá el Centrobús, un transporte público nuevo que conecte a los lugares estratégicos del Centro.

Para hacer posible esta transición, ofrecerá bonos de chatarrización a los concesionarios, a fin de que puedan sustituir sus viejas unidades por nuevas. Asimismo, prometió combatir el robo y el acoso a las mujeres en el transporte público, contribuyendo a la movilidad con equidad y seguridad.

## 2.3. Implementación de sistemas de monitoreo y control en tiempo real para mejorar la calidad del servicio



Adicional a lo ya planteado anteriormente, esta administración tiene el reto de integrar la tecnología a los diferentes sistemas de movilidad en la CDMX, que permita una gestión del tráfico amigable con el medio ambiente y que permita a los usuarios tener información en tiempo real sobre los tiempos de espera, las horas de llegada, las conexiones entre servicios, y más. La información se puede distribuir en pantallas a bordo, paneles de información, aplicaciones móviles, y otros medios, sobre los horarios de recorrido de las unidades.

## 2.4 Políticas tarifarias accesibles y equitativas

Otro reto para garantizar la asequibilidad, son las tarifas del transporte público, que presentan una amplia variación entre la CDMX y el área conurbada, dependiendo de la ciudad y el tipo de transporte. En muchos casos, los usuarios perciben los costos como altos en comparación con la calidad del servicio, lo que provoca descontento, ya que existe una diferencia sustancial de costos entre el transporte

público de la CDMX y el de los estados, siendo más alto el costo del transporte público en los estados. El subsidio al transporte público desempeña un papel clave para garantizar tarifas asequibles y promover su uso. Es fundamental que en su asignación haya transparencia total.





## 3. Seguridad vial como prioridad estratégica



En materia de movilidad, la seguridad vial es un tema prioritario. Los datos, reportados por la Secretaría de Salud, indican un alarmante aumento en los ingresos hospitalarios por siniestros de tránsito en los últimos años. Por ejemplo, el periodo 2014-2023 sumó casi 207 mil ingresos hospitalarios por hechos viales, siendo el 2023 el año más violento con 39,065 admisiones (SINAVE, 2024). La información vertida por el boletín epidemiológico muestra como el promedio de ingresos hospitalarios en el periodo 2014-2018 era de 16,843, mientras que el promedio del periodo 2019-2023 fue de 24,556, un aumento significativo que estresa los sistemas de salud pública de la entidad.

Este aumento de ingresos hospitalarios pone en desventaja a las personas usuarias más vulnerables. Los datos muestran, por ejemplo, un aumento del 67% de peatones atropellados que ingresan a los hospitales entre el periodo 2014-2018 en comparación con el periodo 2019-2023.

Por lo anterior, es necesario incorporar políticas que gestionen la velocidad y prioricen la movilidad segura de los usuarios más vulnerados.

### 3.1. Fortalecimiento de la infraestructura vial para proteger a peatones y ciclistas.

Para proteger a los usuarios más vulnerados, diversas políticas públicas centradas en infraestructura vial han demostrado ser efectivas en diferentes países. De acuerdo con el Banco Mundial, una de las políticas más exitosas a nivel mundial de la década pasada fue la incorporación de cruces seguros a nivel de calle. En Suecia, la instalación de cruces peatonales a nivel de banqueta claramente señalizados ha mejorado significativamente la seguridad para todos los transeúntes. Estos cruces obligan a los vehículos a reducir la velocidad y garantizan la accesibilidad de personas adultas mayores y personas con discapacidad. Además, da mayor visibilidad a niñas y niños y personas de talla baja.

De acuerdo con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, los entornos urbanos en México deben

transitar a garantizar velocidades vehiculares por debajo de los 50 km/h. En este sentido, la gestión de la velocidad se vuelve prioritaria. En Alemania, por ejemplo, las zonas de baja velocidad (30 km/h o menos) en áreas residenciales y cercanas a escuelas han reducido notablemente los siniestros de tráfico. Estas zonas están claramente señalizadas y reguladas. Por otro lado, en Francia, las “zonas de tráfico calmado” combinan limitaciones de velocidad con medidas de diseño urbano como rotondas y estrechamiento de carriles para reducir la velocidad del tráfico motorizado.

El aumento de la red de ciclovías continúa siendo una prioridad para la Ciudad de México. Estas infraestructuras separan físicamente a los ciclistas del tráfico motorizado que transita a alta velocidad,

reduciendo el riesgo vial a las personas usuarias de la bicicleta. Aunado a lo anterior, la infraestructura ciclista también promueve estilos de vida más saludables y desincentiva el uso de medios de transporte motorizados.

Las calles completas también son una política de seguridad vial para las personas usuarias más vulneradas. En diversos países, el concepto de calles completas ha sido implementado en muchas ciu-

dades, diseñando calles que consideran las necesidades de todos los usuarios, incluidos peatones, ciclistas y personas con discapacidad. Esta política ha sido respaldada por leyes locales y estatales. La reducción del ancho de carril, la reducción de los radios de giro y la incorporación de infraestructura peatonal, ciclista y para el transporte público permite la gestión adecuada de la velocidad en las principales arterias de la ciudad.

### 3.2. Aplicación estricta de normas para el control de factores de riesgo.

La aplicación estricta de normas para el control de factores de riesgo es sumamente necesaria para que el sistema de seguridad vial funcione. Si bien, las acciones punitivas no deben ser las principales iniciativas, sí es importante que se incorporen como políticas satélites que favorezcan el cumplimiento de la normativa vigente.

Una de las acciones prioritarias es la implementación de leyes estrictas de alcoholimetría, junto con la realización regular de operativos de alcoholimetría. La normativa actual establece límites bajos de alcohol en sangre y aliento a la hora de conducir, pero es necesario establecer sanciones severas para los infractores, especialmente para jóvenes y adolescentes. La diferenciación de las sanciones por edad y tipo de vehículo es importante para desincentivar la conducción en condiciones de alcoholemia.

La normativa prohíbe estrictamente el uso de dispositivos móviles mientras se conduce y la obligatoriedad

del uso de cinturones de seguridad. Las sanciones por infringir esta ley deben incluir multas elevadas, sanciones cívicas y la posibilidad de perder la licencia de conducir.

El aumento de patrullas de tráfico y la implementación de puntos de control para verificar el cumplimiento de las normas de tráfico, incluida la velocidad, el alcohol y el uso de cinturones de seguridad, es de suma importancia para la economía del comportamiento. Para ello es necesario un cuerpo de agentes viales bien capacitados que reconozcan el enfoque sistémico de seguridad vial y prioricen la vida sobre el flujo vehicular. Además, el uso de tecnología avanzada como cámaras de velocidad y sistemas de detección de alcohol permite una vigilancia más efectiva. La normativa alemana regula el uso de estas tecnologías para garantizar su legalidad y efectividad.





### 3.3. Incorporación de tecnología

Para mejorar la seguridad vial a través de la incorporación de tecnología, diversas políticas públicas han demostrado ser eficaces en diferentes países. Estas políticas incluyen la implementación de diversas estrategias para mejorar la movilidad, la recopilación de datos y el monitoreo en el respeto de la normativa vigente.

Por ejemplo, en Alemania, los semáforos inteligentes utilizan sensores y tecnología de detección para ajustar los tiempos de los semáforos según el flujo de tráfico, lo que reduce la congestión y mejora la seguridad. Este sistema también puede priorizar el paso de vehículos de emergencia y transporte público. De igual manera, en Singapur, la normativa exige la instalación de semáforos inteligentes en todas las nuevas intersecciones y áreas de alto tráfico, lo que ha mejorado la fluidez del tráfico y reducir los siniestros viales.

En el Reino Unido, la ampliación de cámaras para monitorear la velocidad en zonas urbanas y rurales ha llevado a una disminución en las infracciones de velocidad. Las cámaras se ubican estratégicamente en puntos críticos de accidentes, cerca de escuelas y en áreas con altos índices de velocidad excesiva. La regulación en los Países Bajos establece estándares

claros para la instalación y operación de cámaras de velocidad, incluyendo la calibración regular y la supervisión para garantizar su efectividad y precisión. La implementación de sistemas de fotomultas ha sido efectiva en países como Italia y Francia, donde las sanciones por exceso de velocidad y violaciones de tráfico se aplican de manera consistente y transparente. Estas medidas han llevado a una reducción significativa en siniestros y las consecuentes lesiones y muertes por esta causa. Así mismo, en Australia, las fotomultas están integradas con sistemas de gestión de tráfico en tiempo real, lo que permite una respuesta más rápida a las infracciones y una mejor gestión de la congestión.

Es importante resaltar que es necesario contar con plataformas avanzadas de análisis de datos de tráfico que recopilen información de cámaras, sensores y dispositivos de monitoreo para identificar patrones de riesgo y desarrollar intervenciones específicas. Esto acompañado de una regulación que garantice que los datos recopilados por las tecnologías de monitoreo se utilicen de manera ética y con respeto a la privacidad, estableciendo estándares para la protección de la información personal.

### 3.4 El aumento de las motocicletas y sus retos para la movilidad en la ciudad.

Ante el aumento de tráfico vehicular y la falta de capacidades del transporte público, la ciudadanía ha empezado a ver a las motocicletas como una opción de transporte barata para desplazarse, ya que las motos son compactas y ágiles. Sin embargo, los motociclistas están sobrerrepresentados en los siniestros viales fatales, por lo que es necesario implementar políticas para garantizar la seguridad de los motociclistas y desincentivar su uso en jóvenes y adolescentes.

Para lo anterior, es necesario mejorar la calidad, accesibilidad y seguridad del transporte público, así como promover opciones de transporte sostenible mediante infraestructuras adecuadas como ciclovías y senderos seguros. Es decir, es necesario que el diseño urbano de prioridad a un enfoque en la movilidad peatonal y ciclista, limitando el espacio y la prioridad para las motocicletas y otros vehículos motorizados.

Para mejorar la seguridad vial de los motociclistas, se pueden implementar diversas políticas públicas basadas en normativa y regulaciones que han demostrado ser efectivas en diferentes países. Desde el enfoque sistémico que promueve la Organización Mundial de la Salud, estas son algunas estrategias clave:

- **Cursos de capacitación obligatorios:** Implementar programas de formación específicos para motociclistas, como en Suecia, donde los cursos obligatorios incluyen simulaciones de situaciones peligrosas y técnicas de conducción segura.
- **Uso obligatorio de cascos:** Hacer cumplir leyes que obliguen el uso de cascos homologados mediante un cuerpo de agentes viales y el uso de tecnologías, como en Japón, donde el cumplimiento es alto y ha contribuido a reducir las lesiones graves.
- **Equipos de protección adicionales:** Promover el uso de ropa protectora, guantes y botas, incentivado mediante subsidios o descuentos fiscales.
- **Límites de velocidad específicos:** Establecer límites de velocidad más bajos para motocicletas en áreas de alto riesgo, siguiendo el modelo de España, donde se ha reducido la siniestralidad en zonas urbanas.
- **Zonas de exclusión y restricciones horarias:** Crear zonas donde el acceso de motocicletas esté restringido durante ciertos horarios para reducir accidentes en horas pico, como se hace en algunas ciudades de Brasil.
- **Refuerzo de las leyes de tránsito:** Aumentar la vigilancia y el control del cumplimiento de las leyes de tráfico mediante el uso de tecnología, como cámaras y radares, un enfoque exitoso en el Reino Unido.
- **Sanciones estrictas:** Imponer sanciones severas por infracciones como conducir sin casco, exceder la velocidad y conducir bajo la influencia del alcohol o drogas, como en Nueva Zelanda, donde las multas y la pérdida de puntos de licencia han mejorado la seguridad vial.
- **Recolección y análisis de datos:** Continuar y robustecer sistemas de recolección de datos sobre accidentes de motocicletas para identificar patrones y áreas de alto riesgo, permitiendo una respuesta más rápida y específica, como se hace en los Estados Unidos a través de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA, sigla en inglés).



### 3.5 Examen práctico para la obtención de licencia

La evidencia científica que compruebe que los exámenes de conducir disminuyen el número de hechos viales es limitada, ya que:

- La investigación científica sobre seguridad vial y la implementación de exámenes de conducir como un hecho aislado es escasa.
- El número de hechos viales con lesionados o fallecimientos sigue siendo un evento raro en muchas localidades, por lo que para obtener un resultado estadísticamente significativo se requerirían poblaciones más grandes en los países desarrollados, donde generalmente se hacen este tipo de estudios.
- Las políticas de seguridad vial generalmente no son un hecho aislado, es decir, que es difícil discriminar si el efecto que se está midiendo es consecuencia de la implementación de exámenes prácticos para obtener una licencia de conducir o por la instalación de radares para el control de velocidad, por ejemplo.

Sin embargo, sí existe evidencia científica publicada sobre el incremento de hechos viales cuando se retira o se facilita la obtención de una licencia de conducir, como ocurrió en Barcelona, cuando en 2004 se retiraron los exámenes de conducción a conductores de motocicletas ligeras que ya contaban con una licencia para conducir un automóvil (Pérez et al. 2009). Esta medida resultó en un incremento en el número de lesiones a consecuencia de hechos viales entre los motociclistas.

Diversas revisiones sistemáticas han evaluado y monitoreado intervenciones que han resultado adversas en materia de seguridad vial (Goel et al. 2024), la mayoría hace referencia a la falta de capacitación o capacitación posterior a la obtención de licencias de conducir. Entre ellas se encuentran:

- Entrenamiento a motociclistas para la prevención de hechos de tránsito después de la obtención de la licencia o lo que sería equivalente al

programa de Motoescuela de la SEMOVI en la CDMX (Kardamanidis, Martiniuk, Ivers, Stevenson y Thistlethwaite, 2010).

- Educación para conductores posterior a la obtención de la licencia de conducir (Ker et al., 2003). Medida equivalente al Taller de Sensibilización del reglamento de tránsito de la CDMX para infractores de la SEMOVI.

Un estudio realizado por el Colegio de México estudió el efecto de la eliminación de exámenes de conducir para expedir licencias en varios municipios de México, medida que se tomó en la Ciudad de México en 2004 (Rulfo & Fernando 2012). Dicho estudio encontró un aumento de más del doble en el número de hechos de tránsito que involucraron a personas de entre 15 a 19 años después de la eliminación del requisito de examen. De igual manera, los hechos de tránsito fatales se triplicaron (Rulfo & Fernando 2012).

La evidencia también sugiere que los nuevos conductores, especialmente jóvenes, son más propensos a conductas de riesgo, como el uso del teléfono móvil, exceso de velocidad o conducción bajo el efecto de sustancias. Aunque algunos conductores desarrollan mejores hábitos con la experiencia, otros no lo hacen, y la falta de reevaluación podría permitir que conductores que representan un riesgo significativo continúen operando vehículos sin restricciones (Christine, 2020).

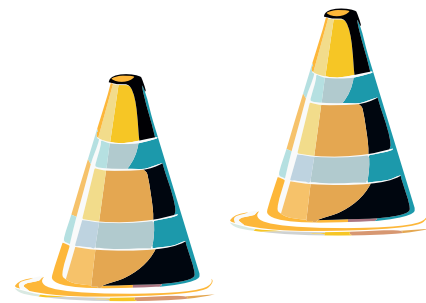
En cuanto a los exámenes de manejo, el Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud destacan la importancia de los sistemas de licencias progresivas, como los sistemas de licencias graduadas, que requieren que los conductores principiantes pasen por fases de entrenamiento supervisado antes de obtener una licencia completa (WHO, 2022). Estos sistemas, respaldados por la evidencia científica, recomiendan el uso de pruebas de percepción de riesgos, que permiten evaluar la capacidad del conductor para identificar y responder a los riesgos en las vialidades.

La obtención periódica de una licencia de manejo con previo examen y capacitación, en lugar de una licencia permanente, es una práctica recomendada desde el enfoque de movilidad sostenible, ya que contribuye a la seguridad vial, la reducción del uso del vehículo privado y a la mejora de la calidad del aire.

Es importante resaltar que la obtención de una licencia de manejo es el primer contacto entre las instituciones gubernamentales y los usuarios. Por tanto, la renovación periódica de la licencia permite asegurar que los conductores cumplan con requisitos esenciales como contar con un seguro de responsabilidad civil vigente. El acceso continuo a seguros asegura que, en caso de un siniestro, haya cobertura para los daños causados a terceros, lo que es un pilar en la protección de los usuarios vulnerables de la vía, como peatones y ciclistas.

Aunado a lo anterior, las políticas urbanas actuales buscan reducir la dependencia del vehículo privado como principal modo de transporte, y la obtención periódica de licencias de manejo es una herramienta para fomentar un cambio hacia alternativas más sostenibles. Según la Comisión Europea y otras instituciones internacionales, políticas que obligan a renovar las licencias de forma periódica pueden desincentivar el uso excesivo del automóvil privado, al hacerlo menos conveniente o más costoso, y motivar así el uso de transporte público, bicicleta o modos de transporte compartido. Esto es especialmente relevante en zonas urbanas, donde el tráfico y la congestión vehicular son factores clave en la contaminación ambiental y la emisión de gases de efecto invernadero.







## 4. Accesibilidad universal y movilidad incluyente



La accesibilidad universal y la movilidad incluyente son temas críticos para la Ciudad de México, una metrópolis que alberga a más de 9 millones de habitantes. A pesar de los esfuerzos realizados en las últimas décadas, todavía existen importantes desafíos que limitan la plena integración de todos los ciudadanos en el entorno urbano.

Algunos datos ponen en evidencia esta problemática, por ejemplo, según un estudio del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), el 70% de las banquetas en la Ciudad de México no cumplen con los estándares mínimos de accesibilidad, presentando obstáculos como postes, bancas y

rampas inadecuadas. Mientras que un informe del Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONADIS) indica que solo el 30% de los parques y plazas públicas de la ciudad tienen infraestructura adecuada para personas con discapacidad.

El principal problema que debe atenderse en la Ciudad de México es la infraestructura urbana inadecuada y desigual en términos de accesibilidad universal. Este problema se refleja en las condiciones de banqueta, un transporte público aún insuficiente, cruces peatonales y seguridad vial deficientes.

### 4.1. Diseño de calles y espacios públicos con enfoque universal

La Ciudad de México debe adoptar una normativa, y vigilancia constante, que exige banquetas amplias y libres de obstáculos, con rampas para facilitar el acceso y todos los elementos de accesibilidad universal necesarios para garantizar la movilidad en condiciones dignas.

Aunado a lo anterior, es necesario continuar con la incorporación de pavimento táctil en banquetas y estaciones de transporte, y señales auditivas en cruces peatonales, para garantizar el acceso a personas con discapacidades visuales y auditivas. De igual manera, todo proyecto orientado en las políticas urbanas debe incluir la perspectiva de género en el diseño de calles y espacios públicos, asegurando buena iluminación, visibilidad, vitalidad nocturna y seguridad a la movilidad de cuidado.

Lo anterior exige que el acceso del transporte y servicios públicos se garanticen mediante cruces seguros a nivel de calle y se dejen de priorizar infraestructuras elevadas cuyo acceso, en la mayoría de los casos, se prioriza mediante puentes peatonales.

Siguiendo los esfuerzos previos, la Ciudad de México debe evitar la construcción de puentes peatonales y continuar con su sustitución por cruces a nivel bien señalizados y con semáforos inteligentes, lo que aumenta la accesibilidad y seguridad, especialmente para personas mayores y personas con discapacidad. Es importante resaltar, que los puentes peatonales no siempre cumplen con sus objetivos de accesibilidad, seguridad y efectividad. En varias ciudades mexicanas los puentes peatonales enfrentan múltiples problemas que los hacen ineficaces e incluso peligrosos para los peatones (Andrade-Ochoa y Mancera-Gutiérrez, 2018).



## 4.2. Mejoras en la accesibilidad al transporte público

La accesibilidad al transporte público es un tema crucial para garantizar la inclusión social, la equidad y la mejora de la calidad de vida en las ciudades. En el caso de la Ciudad de México, mejorar la accesibilidad al transporte público implica considerar tanto las condiciones físicas de las infraestructuras, como las necesidades de las personas con discapacidad, mujeres, niños, personas mayores y otros grupos vulnerables.

Según el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, solo el 50% de las estaciones del metro cuentan con infraestructura accesible (elevadores, rampas,

señalización en braille, etc.). Esto deja a muchas personas con discapacidad o personas adultas mayores sin acceso adecuado al sistema de transporte. En el caso de los autobuses, aunque algunos ya están adaptados, la flota no es completamente accesible, lo que limita la inclusión. Por ende, es imperativo mejorar la cobertura de accesibilidad en las estaciones del metro y en el transporte de superficie, asegurando que todas las estaciones cuenten con rampas, elevadores y señalización adecuada.

## 4.3. Fomento de políticas para reducir las barreras de género en la movilidad urbana.

El fomento de políticas para reducir las barreras de género en la movilidad urbana es esencial para garantizar una ciudad más inclusiva y equitativa, especialmente en el contexto de la Ciudad de México donde las mujeres enfrentan desafíos particulares relacionados con su movilidad. Para lograrlo, es necesario un enfoque integral que considere las desigualdades estructurales y las diferencias en las necesidades de movilidad entre hombres y mujeres.

Las diferencias en la movilidad, el transporte y el uso del espacio público entre hombres y mujeres en la Ciudad de México reflejan desigualdades estructurales que afectan directamente la calidad de vida y las oportunidades de participación en la vida urbana. Por ejemplo, el Estudio de Movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México (2017), las mujeres realizan un mayor número de viajes en transporte público en comparación con los hombres. Las mujeres realizan un 50% más de viajes en transporte público que los hombres, principalmente debido a su rol en tareas de cuidado, como el acompañamiento a los hijos, que son actividades de carácter doméstico.

El estudio sobre la violencia en el transporte público (2021) realizado por UN Women y el Gobier-

no de la Ciudad de México revela que el 23% de las mujeres han sido víctimas de acoso sexual en el transporte público, mientras que solo un 5% de los hombres reportan experiencias similares. Esta diferencia pone de manifiesto la necesidad urgente de políticas de seguridad con enfoque de género. Por otro lado, un estudio del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (2020), las mujeres tienen menos acceso a espacios recreativos de calidad debido a la inseguridad en muchas áreas urbanas y la falta de infraestructura adecuada. Solo el 30% de los parques en la Ciudad de México tienen infraestructura accesible y segura para las mujeres, lo que limita su uso, especialmente durante la noche o en zonas de alta incidencia delictiva.

Por todo lo anterior, es necesaria la integración de la perspectiva de género en el diseño urbano, algunas de las acciones prioritarias se encuentran:

- Diseño de infraestructura peatonal y ciclista adaptada a las necesidades de las mujeres.
- Implementación de bicicletas en el sistema de bicis compartidas “ecobici” que permitan la movilidad del cuidado.



- La mejora de la seguridad en el transporte público.
- Impulsar mayores redes de transporte público en horarios nocturnos.
- Garantizar elementos de infraestructura para el cuidado en los principales nodos de transporte público.
- Impulso de centros recreativos que incorporen infraestructura para el cuidado en condiciones de seguridad, accesibilidad y dignidad.
- Participación de las mujeres en la planificación urbana y del transporte.

#### 4.4. Espacio público para el juego y la recreación

Las políticas urbanas para la movilidad incluyente deben incluir espacios para la recreación, el ocio y el juego para las infancias ya que son fundamentales para el desarrollo integral de los niños y niñas, además de contribuir al bienestar social y a la creación de un entorno urbano más equitativo e inclusivo.

El diseño de espacios recreativos debe ser inclusivo, garantizando que todos los niños y las niñas, independientemente de su origen social, físico o cultural, tengan acceso a áreas seguras y adecuadas para jugar. Esto promueve la equidad y la inclusión social, combatiendo la segregación y las desigualdades que existen en muchas zonas urbanas. La falta de espacios recreativos de calidad crea una brecha significativa entre los diferentes barrios. Priorizar estos espacios en el diseño urbano ayuda a equilibrar el acceso a recursos y mejora la calidad de vida de la niñez en zonas desfavorecidas.

La inclusión de espacios recreativos en el diseño urbano contribuye a la sostenibilidad de la ciudad, al proporcionar áreas verdes que mejoran la calidad del aire, reducen el calor urbano y fomentan el uso de medios de transporte no motorizados, como caminar o andar en bicicleta. Por ello, es importante incorporar en el diseño de espacios recreativos elementos naturales (jardines, huertos urbanos) para fomentar una relación positiva con el medio ambiente. Esto no solo mejora su calidad de vida, sino que también promueve una conciencia ambiental y social.

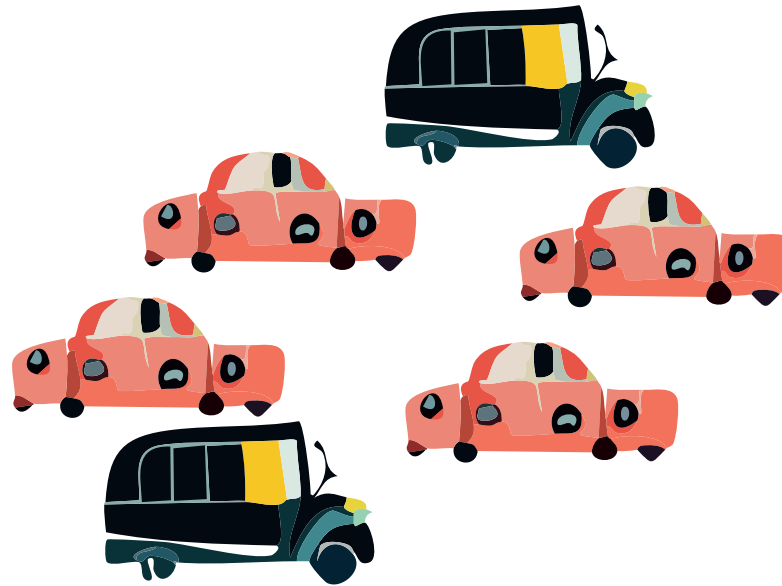
El diseño de parques y plazas públicas debe contar con un enfoque inclusivo, asegurando accesibilidad para personas de todas las edades y capacidades, siguiendo las normas que exigen que todos los espacios públicos sean inclusivos.





## 5. Gestión del Tránsito y Reducción del Congestionamiento Vehicular

Hablar de congestionamiento vehicular, sin hablar de contaminación en una ciudad tan caótica como la nuestra resulta imposible, por lo que mencionaremos de manera breve algunos temas que no han sido mencionados como parte del Plan de Movilidad en la actual administración, pero que nos traen otros problemas como alto índice de contaminación relacionada con las emisiones vehiculares.



### 5.1 Políticas de peaje urbano y restricciones al uso del automóvil en zonas críticas.

El gran aumento en la densidad poblacional en la CDMX, así como el aumento del parque vehicular, no dejan margen al consecuente incremento en el índice de contaminación, alargamiento en los tiempos de traslado, caos vial, siniestros viales y en general uso inequitativo del espacio público, por lo que es imperante establecer políticas públicas de desincentivación de su uso.

De acuerdo con un estudio realizado por J. Muñoz (2015) el establecimiento del peaje urbano en conjunto con la implantación de zonas de bajas emisiones, la restricción a la circulación en zonas urbanas en función del número de placa o del número de

tripulantes en un vehículo, son medidas que han contribuido al control de la congestión vehicular y de la contaminación.

La justificación para implantar estas medidas es su alta capacidad para alcanzar objetivos como la reducción de la congestión, la mejora del medioambiente, de la salud, seguridad y habitabilidad urbana, además de permitir una fuente de ingresos adicional para inversiones en transporte sostenible. A través de ellas, estaríamos avanzando en la consecución de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS, 2015)

## 5.2. Promoción de horarios escalonados para reducir la carga en horas pico.

La implementación de horarios escalonados en actividades laborales, educativas y comerciales puede aliviar significativamente la congestión en las horas pico del transporte público y vialidades. Este enfoque redistribuye la demanda, reduce el tiempo de traslado y mejora la calidad de vida de los usuarios. Según Litman (2021), esta estrategia también con-

tribuye a la sostenibilidad al disminuir las emisiones relacionadas con el tráfico. Además, estudios como el de Tirachini y Cats (2020) señalan que medidas de gestión de la demanda, como los horarios flexibles, resultan más efectivas cuando se combinan con incentivos para el uso de transporte público.

## 5.3. Reorganización y señalización de intersecciones para mejorar el flujo vehicular.

La reorganización y adecuada señalización de intersecciones son estrategias fundamentales para optimizar el flujo vehicular y reducir la congestión. Medidas como la implementación de semáforos inteligentes, la creación de carriles exclusivos y la señalización clara permiten un tránsito más fluido y seguro. Según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México (SCT, 2020), estas acciones

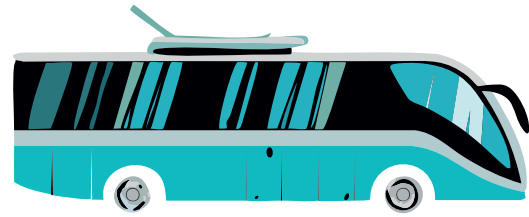
pueden disminuir los tiempos de traslado hasta en un 20%. Además, el Instituto Mexicano del Transporte (IMT, 2019) señala que una señalización eficiente en intersecciones mejora la visibilidad, reduce el riesgo de accidentes y favorece el cumplimiento de las normas de tránsito.







## 6. Infraestructura Urbana Resiliente y Conectada



No podemos hablar de movilidad segura, sostenible, incluyente, accesible y saludable, si no hablamos del diseño de las ciudades y de infraestructura urbana. Este tipo de infraestructura prioriza la sostenibilidad, la conectividad digital y la capacidad de recuperación ante emergencias, asegurando la continuidad de los servicios esenciales para la población.

Una infraestructura urbana conectada y resiliente es aquella diseñada para garantizar la integración eficiente de los servicios básicos, el transporte y la tecnología, mientras se adapta y responde a desafíos como el cambio climático, el crecimiento poblacional y los desastres.

Según la CEPAL (2021), una infraestructura conectada integra sistemas de transporte, energía y telecomunicaciones mediante soluciones inteligentes, como sensores y análisis de datos en tiempo real, promoviendo la eficiencia operativa. Por su parte, ONU-Hábitat (2020) destaca que la resiliencia urbana implica diseñar infraestructuras capaces de resistir y recuperarse rápidamente de eventos adversos, minimizando los impactos sociales y económicos.

Para las nuevas rutas de Metrobús que se contemplan, se propone considerar una ciclovía paralela y bici estacionamientos seguros y accesibles en las estaciones, para fomentar la movilidad multimodal.

### 6.1. Mantenimiento y modernización de vías principales y secundarias.

Otra prioridad, que se debe considerar esta administración, es el mantenimiento y modernización de las vías primarias y secundarias. De acuerdo con las autoridades, una adecuada conservación de la Red Vial Primaria y Secundaria no solo mejora la circulación vehicular, sino que también permite extender la vida útil de la infraestructura y reducir costos a largo plazo.

El Gobierno de la CDMX, a través de la Secretaría de Obras y Servicios, ha impulsado programas de reha-

bilitación que incluyen repavimentación, bacheo, balizamiento y mejora de la señalización en vialidades críticas. Estas actividades han dado inicio el 16 de octubre, tanto en vialidades primarias como secundarias.

Para el periodo 2024-2030, se enfatiza la necesidad de mantener estos esfuerzos con una inversión continua y estrategias eficientes, evitando que las vías caigan en un estado de deterioro similar al registrado en años anteriores.

## 6.2. Creación de corredores multimodales que conecten zonas estratégicas.

La creación de corredores multimodales en la Ciudad de México es una estrategia clave impulsada por el gobierno para integrar diferentes modos de transporte y mejorar la movilidad urbana. Este enfoque busca conectar zonas estratégicas a través de infraestructura que permita el uso combinado de transporte público, bicicletas y peatones, reduciendo los tiempos de traslado y las emisiones contaminantes.

Uno de los proyectos destacados es la implementación de corredores que enlacen redes de transporte como el Metro, Metrobús, Cablebús, y ciclovías, en

áreas de alta demanda. Según las autoridades locales, esta integración no solo promueve una movilidad más eficiente, sino que también reduce las desigualdades en el acceso al transporte. Entre las acciones en curso se incluyen inversiones en la modernización de líneas del Metro, la expansión de ciclovías, y la consolidación de la Tarjeta de Movilidad Integrada, que facilita la conexión entre sistemas de transporte. (Programa Integral de Movilidad Sustentable 2019-2024)

## 6.3. Integración de sistemas digitales para mejorar la planificación y conectividad de rutas.

La Ciudad de México ha avanzado en la integración de sistemas digitales para optimizar la planificación y conectividad de sus rutas de transporte público. Una iniciativa destacada es el Centro de Control que centraliza la operación de todas las líneas del sistema de transporte en un espacio digital y físico moderno, permitiendo una gestión más eficiente y coordinada. (SEMOVI, 2024)

Además, el proyecto TransIT (“Transición hacia un Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público en México”) busca mejorar la calidad y eficien-

cia del transporte público a nivel nacional y local. Este proyecto se centra en el desarrollo de herramientas de toma de decisiones, implementación de proyectos demostrativos y el intercambio de conocimientos en movilidad inteligente.

Estas acciones forman parte de una estrategia más amplia para convertir a la Ciudad de México en una ciudad inteligente, aprovechando la tecnología para mejorar la movilidad urbana y la calidad de vida de sus habitantes. (Plataforma Urbana, 2022)









## 7. Participación Ciudadana y Gobernanza en la Movilidad



La participación ciudadana y la gobernanza son fundamentales para desarrollar políticas de movilidad efectivas y sostenibles en las ciudades. La colaboración entre gobiernos, ciudadanos y actores privados permite identificar necesidades reales, fomentar la transparencia en la toma de decisiones y garantizar que las soluciones implementadas sean inclusivas y equitativas. (Delgado, 2009)

Cuando la ciudadanía participa activamente en el diseño de proyectos de movilidad, como la creación de ciclovías, transporte público eficiente o infraes-

tructura peatonal, se fortalece la apropiación de estos espacios y su uso efectivo. Por su parte, una buena gobernanza garantiza la correcta ejecución de políticas y la asignación eficiente de recursos, promoviendo la movilidad como un derecho y no como un privilegio. (Redalyc, 2021)

La importancia de la participación ciudadana va encaminada a la creación y transformación del espacio público en el que la movilidad esté al servicio de las personas y no de los vehículos motorizados.

### 7.1. Establecimiento de foros de consulta para involucrar a la ciudadanía en decisiones clave.

El establecimiento de foros de consulta ciudadana en la CDMX es una herramienta fundamental para involucrar a la población en la toma de decisiones clave en materia de movilidad. Estos espacios permiten que habitantes, expertos y actores interesados expresen sus necesidades, preocupaciones y propuestas, asegurando que las políticas y proyectos de movilidad respondan a las realidades locales.

A través de consultas abiertas, la ciudadanía puede participar en temas como la planificación de rutas de transporte público, el desarrollo de infraestruc-

tura ciclista y peatonal, y la implementación de tecnologías sustentables. La participación activa fortalece la transparencia, fomenta el sentido de corresponsabilidad y promueve soluciones más inclusivas y eficientes para mejorar la movilidad urbana.

Estos foros representan un paso hacia una gobernanza participativa, donde la voz de los ciudadanos juega un papel crucial en la construcción de una ciudad más equitativa y sostenible.

## 7.2. Transparencia y rendición de cuentas en los proyectos de movilidad.

En la movilidad, como en todos los proyectos ejecutados por la administración pública, es importante tener transparencia y establecer mecanismos de rendición de cuentas, que permitan a la población el acceso a la información así como el diseño de mecanismos eficientes de distribución de beneficios de tal manera que éstos sean incluyentes.

Así como la consulta ciudadana en temas de necesidades de movilidad, se deben establecer comités

de control, administración y disposición de datos y resultados que permitan evaluaciones periódicas para medir el impacto en el desarrollo social y económico de las familias beneficiadas por los proyectos de movilidad llevados a cabo, pues sin las evaluaciones periódicas, no podríamos medir las vidas que estamos salvando mediante las diferentes intervenciones.

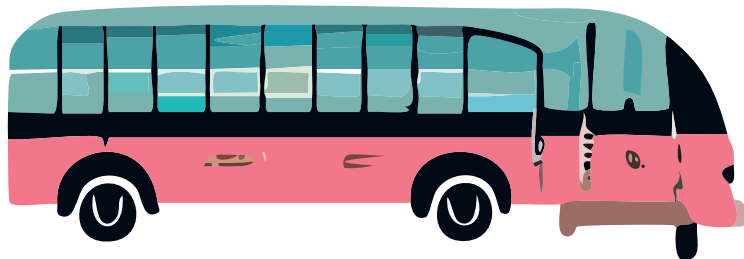
## 7.3. Alianzas con sectores privados y académicos para innovar en soluciones de transporte.

Las alianzas entre los sectores público, privado, académico y sociedad civil, son fundamentales para innovar en soluciones de transporte en la Ciudad de México. Estas colaboraciones permiten combinar la experiencia práctica de las empresas, la investigación y el conocimiento teórico de las instituciones académicas, la percepción de necesidades de la población, que es la que vive la ciudad y tomadores de decisión que son las autoridades en materia de movilidad, quienes tienen el poder de decidir qué se hará con el gasto público y en qué zonas se aplicará, lo que resulta en propuestas más efectivas y sostenibles.

Por ejemplo, iniciativas como el programa de movilidad urbana de la Universidad Nacional Autónoma

de México (UNAM) han trabajado en conjunto con empresas de tecnología para desarrollar aplicaciones que optimizan el uso del transporte público y privado, mejorando la experiencia del usuario y reduciendo la congestión vehicular (UNAM, 2022).

Además, la colaboración con startups del sector tecnológico ha permitido la implementación de soluciones innovadoras, como sistemas de transporte bajo demanda y plataformas de carpooling, que se adaptan a las necesidades de los ciudadanos (González, 2023). Estas alianzas no solo fomentan la innovación, sino que también promueven un enfoque más integral y colaborativo para enfrentar los retos de movilidad en una metrópoli tan compleja como la CDMX.



# CONCLUSIONES

Los retos a los que se enfrenta una megalópolis en la que conviven diariamente más de 20 millones de personas entre habitantes y personas que a diario se desplazan para desempeñar diversas labores cotidianas, no son menores. La mayoría de ellos ya mencionados por la actual Jefa de Gobierno Clara Brugada, otros que aunque no se hayan mencionado de manera explícita, no dan oportunidad sino a la evolución.

A continuación, mencionaremos de manera breve las prioridades:

1. Modernización de Infraestructura Vial: Es esencial el mantenimiento y modernización de vías principales y secundarias para mejorar el flujo vehicular, reducir tiempos de traslado y garantizar la seguridad vial. Siempre contemplando el espacio para personas vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.
2. Accesibilidad universal y movilidad incluyente: El principal problema que debe atenderse en la Ciudad de México es la infraestructura urbana inadecuada y desigual en términos de accesibilidad universal. Este problema se refleja en las condiciones de banqueta, un transporte público aún insuficiente, cruces peatonales y seguridad vial deficientes.
3. Movilidad Sustentable: La promoción del transporte público eléctrico y de bajas emisiones, así como la creación de infraestructura para vehículos no contaminantes, debe ser una prioridad para reducir emisiones y mejorar la calidad del aire.
4. Participación Ciudadana y Gobernanza: La implementación de foros de consulta y mecanismos de participación permitirá involucrar a la ciudadanía en decisiones clave, asegurando políticas de movilidad inclusivas y efectivas.
5. Corredores Multimodales: El desarrollo de corredores que integren diferentes modos de transporte contribuirá a una conectividad eficiente entre zonas estratégicas de la ciudad.
6. Integración Digital: La implementación de sistemas digitales avanzados facilitará la planificación, monitoreo, optimización de rutas y sistemas de pago, promoviendo una movilidad más inteligente y accesible.
7. Transparencia y Eficiencia: La correcta asignación de recursos y la lucha contra la corrupción en proyectos de infraestructura y transporte son fundamentales para garantizar resultados efectivos y sostenibles.

**Estas acciones permitirán avanzar hacia una movilidad segura, equitativa, eficiente, accesible, sustentable y ambientalmente responsable, transformando a la Ciudad de México en una urbe más habitable y competitiva, por ende, mejorando la calidad de vida de quienes la viven diariamente.**

## REFERENCIAS

Organización Mundial de la Salud, Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial PLAN MUNDIAL DECENIO DE ACCIÓN POR LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030 Disponible en [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true) Consultado el 5 dic 2024

Organización Mundial de la Salud Traumatismos causados por el tránsito (2023,13 diciembre) <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> consultada el 10 dic 2024.

INEGI Encuesta Origen Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD 2017) Consultada 10 de diciembre de 2024 Disponible en [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/323491/Resultados\\_EOD.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/323491/Resultados_EOD.pdf) Consultada el 11 dic 2024

Secretaría de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte Sistemas Inteligentes de Transporte NOTAS núm. 46, mayo-junio 1999, artículo 2 Disponible en <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=127&IdBoletin=41> Consultada 11 dic 2024

Objetivos de Desarrollo Sostenible <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/> Naciones Unidas, Consultada 11 dic 2024

Muñoz, J. Anguita, F. (2015) Los peajes urbanos como factor determinante de sostenibilidad y competitividad en el transporte urbano: un estudio aplicado a Madrid, EURE, vol 44, núm.131, pp.53-74, 2018 Consultada 11 dic 2024

Litman, T. (2021). *Transportation Demand Management: Strategies for Promoting Sustainable Transportation*. Victoria Transport Policy Institute.

Tirachini, A., & Cats, O. (2020). COVID-19 and Public Transportation: Current Assessment, Prospects, and Research Needs. *Journal of Public Transportation*, 22(1), 1-21.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). (2020). *Guía técnica para la mejora de la movilidad urbana*. México.

Instituto Mexicano del Transporte (IMT). (2019). *Estrategias para la gestión del tránsito y la seguridad vial*. Querétaro, México.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2021). *La transformación digital de las ciudades en América Latina y el Caribe*. Santiago, Chile. Disponible en: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bits-treams/541a8e0e-0e5f-4225-9ffe-4b9d51a273c6/content>

ONU-Hábitat. (2021). *Guía para la resiliencia urbana*. Nairobi, Kenia. <https://onu-habitat.org/index.php/guia-de-resiliencia-urbana>

Anon, 2013. *Road Transport: New European Driving Licence*. European Commission - European Commission. Available at: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_13\\_25](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_13_25) [Accessed November 6, 2024].

Andrade Ochoa, S., & Mancera Gutiérrez, M. Á. (2018). La seguridad vial y los puentes (anti) peatonales en México y América Latina. *Antropología. Revista interdisciplinaria del INAH*, 32-42.

BASt:BASt, N.A. et al., 2017. *Study on driver training, testing and medical fitness*, Publications Office of the European Union.

Christie, R. (2020). Effectiveness of driver training/education as a road safety measure. In *Developing Safer Drivers and Riders conference*, Brisbane (pp. 22-23).

Reporte sexenal de seguridad vial de la Ciudad de México, S. de M., 2024. 2018-2024. Available at: [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Seguridad\\_Vial/Reporte\\_anual%20oct.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Seguridad_Vial/Reporte_anual%20oct.pdf).

Goel, R. et al., 2024. Effectiveness of road safety interventions: An evidence and gap map. *Campbell systematic reviews*, 20(1), p.e1367.

Kardamanidis, K., Martiniuk, A., Ivers, R. Q., Stevenson, M. R., & Thistlethwaite, K. (2010). Motorcycle rider training for the prevention of road traffic crashes. *Cochrane Database of Systematic Reviews* (10), CD005240.

- Ker, K., Roberts, I. G., Collier, T., Beyer, F. R., Bunn, F., & Frost, C. (2003). Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes. *Cochrane Database of Systematic Reviews* (3), CD003734.
- McCarty, D., & Kim, H. W. (2024). Risky behaviors and road safety: An exploration of age and gender influences on road accident rates. *PLoS one*, 19(1), e0296663.
- Mohan, D., Tiwari, G., Varghese, M., Bhalla, K., John, D., Saran, A., & White, H. (2020). PROTOCOL: Effectiveness of road safety interventions: An evidence and gap map. *Campbell systematic reviews*, 16(1), e1077.
- Pérez, K. et al., 2009. Road injuries and relaxed licensing requirements for driving light motorcycles in Spain: a time-series analysis. *Bulletin of the World Health Organization*, 87(7), pp.497–504.
- Rosas-Plaza, X., 2024. ¿Qué necesitas para obtener una licencia para conducir en la Ciudad de México, Buenos Aires y Oslo? - Este País. Este País. Available at: [https://estepais.com/tendencias\\_y\\_opiniones/licencia-para-conducir/](https://estepais.com/tendencias_y_opiniones/licencia-para-conducir/) [Accessed November 6, 2024].
- Rulfo, C.G. & Fernando, L., 2012. Drivers license requirements and road safety: evidence from a natural experiment in Mexico. Available at: <http://repositorio.colmex.mx/downloads/f1881m08j> [Accessed November 6, 2024].
- SEMOVI, Motoescuela CDMX. Available at: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/vehiculos-particulares/motocicleta/motoescuela-cdmx> [Accessed November 6, 2024a].
- SEMOVI, 2021. Programa integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2021-2024. Available at: [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI-2021-2024\\_.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI-2021-2024_.pdf).
- SEMOVI, Taller de sensibilización para infractores al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Available at: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/cursos-vehiculares/taller-de-sensibilizacion-para-infractores-al-reglamento-de-transito-de-la-ciudad-de-mexico> [Accessed November 6, 2024b].
- Turner, B., Job, S. and Mitra, S. (2021). *Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work*. Washington, DC., USA: World Bank.
- Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (2023) Boletín Epidemiológico del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica. Secretaría de Salud, sem 52, 65.
- World Health Organization. (2022). *Documenting road safety: a guide for governments and lead agencies*.
- CEPAL Plataforma Urbana y de Ciudades El Camino de desarrollo de las ciudades inteligentes: Ciudad de México. (2022, 15 de julio)
- A. Delgado, (2009) *De la participación ciudadana a la gobernanza urbana: Transformaciones políticas y territoriales* Madrid, España Disponible en [https://www.researchgate.net/publication/271729371\\_De\\_la\\_participacion\\_ciudadana\\_a\\_la\\_gobernanza\\_urbana\\_transformaciones\\_politicas\\_y\\_territoriales](https://www.researchgate.net/publication/271729371_De_la_participacion_ciudadana_a_la_gobernanza_urbana_transformaciones_politicas_y_territoriales)
- Gómez Dávila, Javier Alonso; Soto Canales, Karina Gobernanza (2021) *Gobernanza y movilidad urbana hacia la sustentabilidad. Comunidad educativa en Monterrey, México* Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 30, núm. 3, 2020 Consultada 11 dic 2024
- UNAM. (2022). Programa de movilidad urbana.
- González, M. (2023). *Innovaciones en transporte: el papel de las startups en la CDMX*.
- IPCC (2022). *Sixth Assessment Report. Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático*. Disponible en: <https://www.ipcc.ch/2024/>
- ONU-Hábitat (2020). *Guía para la movilidad urbana sostenible*. Disponible en: <https://onu-habitat.org/> Consultada 12 diciembre 2024
- Gobierno CDMX <https://www.cdmx.gob.mx/> Consultada 12 diciembre 2024
- SEMOVI <https://semovi.cdmx.gob.mx/> Consultada 12 diciembre 2024
- SEMOVI *Movilidad Integrada, una ciudad, un sistema Semovi* Consultada 12 diciembre 2024

## Notas periodísticas

D. Santiago, (2024, 17 marzo) Las propuestas de campaña de Clara Brugada para la Ciudad de México Expansión Política disponible en <https://politica.expansion.mx/elecciones/2024/03/17/clara-brugada-propuestas> Consultado 04 dic 2024

E. Segura (2024, 11 junio) Nuevas líneas de Metrobús, Cablebús y Metro: el plan de Clara Brugada para el transporte en CDMX Chilango noticias Disponible en <https://www.chilango.com/noticias/transporte/nuevas-lineas-metro-bus-cablebus-metro-plan-clara-brugada-transporte-cdmx/> consultado 11 dic 2024

CDMX Presenta Clara Brugada acciones para iniciar con la construcción del Segundo Piso de la Transformación en la Ciudad de México (2024,05 Octubre) Disponible en <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-clara-brugada-acciones-para-iniciar-con-la-construccion-del-segundo-piso-de-la-transformacion-en-la-ciudad-de-mexico> Consultado el 11 dic 2024

Plan de Movilidad, Clara Brugada, ampliará el sistema de transporte en el CDMX: estas serán las nuevas estaciones del cablebús (2024, 9 de noviembre) <https://www.cronista.com/mexico/actualidad-mx/clara-brugada-ampliar-el-sistema-de-transporte-en-cdmx-estas-seran-las-nuevas-estaciones-del-cablebus/>

Pérez, Ruth La desincentivación del uso del automóvil en la ciudad de México (2021, 4 mayo) ASUR Area de Sociología Urbana Disponible en <https://sociologiaurbana.azc.uam.mx/la-desincentivacion-del-uso-del-automovil-en-la-ciudad-de-mexico/> Consultado el 12 de dic 2024





@Mexico\_Previene