

Ciudad de México, 8 de mayo de 2018.

Versión estenográfica de la presentación “Accidentes Viales: Impacto Socioeconómico y Soluciones desde la Movilidad Sustentable””, presentada por Laura Ballesteros, ex Subsecretaria de Planeación de Movilidad CDMX, efectuada en el Salón Montejo 1 del Centro Banamex, dentro del marco de la 28 Convención de Aseguradores AMIS.

Presentador: Ahora vamos dar paso a nuestra siguiente plática.

Está con nosotros Laura Ballesteros, ella es activista experta en políticas públicas y regulación; maestra en Dirección Estratégica y Gestión de la Innovación por la Universidad Autónoma de Barcelona y la Universidad de Carlos III de Madrid.

Ella es quien impulsó la Ley de Movilidad, en coordinación con organizaciones de la sociedad civil y junto con el Jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera.

Posteriormente impulsó la regulación de empresas de redes de transporte como Uber y Cabify, logrando que la Ciudad de México fuera la primera en América Latina en regular estos nuevos servicios.

Se desempeñó como Subsecretaria de Planeación en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, implementando la Ley de Movilidad e instaló la Visión Cero como política de seguridad vial, a través de un nuevo Reglamento de Tránsito y el Programa Integral de Seguridad Vial PIS-VI.

Estas acciones han llevado a la reducción del 18 por ciento de las muertes por hechos de tránsito, teniendo como objetivo la reducción en 35 por ciento en 2018.

Si bien, como ustedes saben, el tema principal de nuestra Convención es “La Salud y su Impacto en la Economía”, y con ello es que a partir de este momento vamos a dar paso a las ponencias que abordan como tema central accidentes viales.

Un aplauso para Laura Ballesteros

Laura Ballesteros: Qué tal, muy buenas tardes. ¿Cómo están?

Qué bueno, ya una jornada larga de conferencias. Quiero agradecer a la AMIS por la invitación y sobre todo por el trabajo en equipo que hemos logrado hacer en estos años, en donde introducir a la seguridad vial como una agenda estratégica en gobierno no ha sido sencillo.

Y no lo ha sido y no lo será, primero porque no es una agenda popular, y segundo, porque es una agenda que requiere de mucha inversión. Y cuando hablas de ejercicio público en materia administrativa, cada vez que jalas la cobija de un lado, pues destapas a otro, y esas definiciones en materia de política pública son las que a veces tienen frenados agendas tan importantes y sensibles como estas y en donde también en términos de largos plazos no necesariamente es la ruta que se escoge para ello.

Entonces, gracias por la invitación y gracias a ustedes por su asistencia.

Yo vengo a hablarles de lo que ha pasado en la Ciudad de México en materia de seguridad vial, en términos de la política pública que hemos aplicado y la regulación que se ha construido para ello.

Soy politóloga de formación o de deformación; estoy convencida que desde las instituciones con un buen tejido institucional es posible dar largos plazos a las agendas de las ciudades y estoy convencida también que a través de la política pública se pueden generar estos largos plazos.

Por eso nos metimos a trabajar muy fuerte desde la Ley de Movilidad, cuando era yo diputada. Fui diputada del 2012 al 2015 y ahí, junto con las organizaciones de la sociedad civil, con quienes además tenemos un trabajo muy estrecho desde entonces y a quienes les debemos muchos de los cambios en materia de movilidad en la ciudad, logramos sacar la nueva ley.

Y esta ley, precisamente, lo que hace es dar un manotazo sobre la mesa, sobre la regulación y la política pública que requiere la ciudad para tener largos plazos en estas agendas tan sensibles y tan importantes para la población.

La Ley de Movilidad se aprueba en el 2014, fue la Sexta Legislatura de la Asamblea Legislativa quien lo hace. Es una ley además que tiene una

historia muy bonita, porque nace desde la oposición y desde la oposición es como se construye, se alimenta de la incidencia ciudadana y a partir de esta oposición es que el Jefe de Gobierno genera un espacio para poder platicar y para poder impulsarla desde la Asamblea Legislativa.

Pero esta no viene desde la mafia del poder, esta viene desde la oposición, trabajada con la ciudadanía, la sociedad civil, el empresariado; esta sociedad pujante, que es la que hace posible los cambios de nuestro país y no los iluminados.

Entonces, en esta ley lo primero que hicimos cuando llegamos a la Asamblea Legislativa fue hacer un diagnóstico de qué es lo que estaba sucediendo en la Ciudad de México y por qué la seguridad vial y la movilidad no estaban teniendo mayores resultados si desde 2005 se habían empezado algunos cambios.

Ustedes recordarán que se hizo la primera línea de Metrobús, después vino el sexenio de Ebrard y se hizo la bici pública, pero de pronto volteabas a la ver a la ciudad en el 2012 y seguías rodeados de infraestructura gris, segundos pisos, vialidades elevadas, infraestructura para estacionamientos.

Las líneas de Metrobús parecían más bien programas piloto que una infraestructura multimodal que cubriera el 100 por ciento de la ciudad; las inversiones en el Metro durante López no se hizo un Metro, Metro; con Marcelo se tuvo el tema de la Línea 12, algo estaba faltando. ¿Qué estaba sucediendo para que si desde 2005 teníamos cambios, por qué esto no estaba sucediendo de manera más grande, a gran escala y con presupuestos?

Bueno, la respuesta era justo eso, los presupuestos no estaban generados y no estaban colocados en donde tenían que estar, que es en la movilidad sustentable y en la seguridad vial.

El 73 por ciento del presupuesto para infraestructura de la Ciudad en las últimas tres administraciones, quitando esta de ese conteo, se fueron a infraestructura gris. Eran decisiones discrecionales del gobernante en turno, si ellos decidían invertir en segundos pisos esos se hacía, si decían mandarlo en esta ocasión todo a ensanchamiento de vialidades eso se hacía.

Un dato importante, que si no viene aquí en esta presentación, se los voy adelantando, el 60 por ciento de la infraestructura de la Ciudad construida está dedicada a los estacionamientos. Es decir, estamos haciendo infraestructura para guardar nuestros coches, mandamos a vivir entonces a la gente a la periferia y entonces tenemos una ciudad expandida, motorizada porque la manera de moverse no les queda de otra más que ahorrar para comprarse un coche, y entonces vamos generando este círculo vicioso que hacía del gasto discrecional su principal problema.

¿A qué me refiero con gastos discrecionales? Decisiones ejecutivas. Puedo decir, a ver, señores, la puesta hace tres administraciones fue que la Ciudad tuviera como forma de movilidad el coche, esa fue la apuesta; tampoco es un descuido, la planeación, el marco jurídico, el presupuesto lo dirigieron al coche y fracasaron.

Entonces, estamos hoy en ese momento en donde el automóvil claramente no ha sido la respuesta y en donde la inversión a transporte público es fundamental.

Con la Ley de Movilidad buscamos hacer eso, buscamos generar un marco jurídico que amarrara las manos de la discrecionalidad y que orientara el gasto al transporte público sustentable, a la movilidad y a la seguridad vial por mandato de ley, por política de Estado, que es muy distinto a los proyectos piloto o a los proyectos sexenales.

Esto necesita continuidad, necesita de largos plazos. Londres, por citar un ejemplo, en el 98 se puso la meta de cambiar su modelo de movilidad, en 1998 y se pusieron dos décadas para hacerlo, con una serie de acciones hacia adelante que especialmente estaban en la inversión a transporte público sustentable, que ahorita entramos a eso.

Hoy en el 2018 Londres tiene un cambio completamente en su modelo de movilidad, el reparto moral es mucho más sano, tienen más oferta de transporte público sustentable, el coche solamente es una opción, pero fueron dos décadas de trabajo.

La Ciudad de México empezó en el 2014 y es la historia que les vengo a compartir.

Algunos datos que ustedes saben de movilidad en términos transversales, porque la movilidad es una agenda transversal, en desarrollo, por ejemplo, es un factor para las ciudades de crecimiento y cuando hay una mala gestión de la movilidad hay pérdidas en competitividad, calidad de vida, etcétera.

Hay también una externalidad en sustentabilidad, las emisiones de gases de efecto invernadero de las fuentes de transporte representan el 26.2 por ciento de las emisiones, pero también hay un impacto en seguridad vial que es el tema que sin duda nos ocupa hoy, que anualmente mil 65 personas mueren en la Ciudad de México a causa de hechos de tránsito porque la norma no funciona o no se aplica, porque la infraestructura no funciona o es insuficiente, porque la cultura vial no está lo suficientemente sembrada entre los distintos usuarios de la vía.

Esta es una cifra que hay que trabajar y que se ha trabajado desde hace dos años con la implementación de la Visión Cero Accidentes en la Ciudad.

Hay un pilar, el pilar de la movilidad para nosotros ha sido la seguridad vial en la Ciudad de México, lo consideramos la joya de la corona del nuevo modelo de movilidad.

Así como en el 2014 logramos sacar la Ley de Movilidad con estas características que les dije, logramos también en el 2015, inmediatamente un año después, instalar la Visión Cero Accidentes, buscando llevar a cero el número de muertes por hechos de tránsito, esto es fundamental porque es la base sobre el cambio de modelo.

Si queremos que la gente utilice muchos sistemas de movilidad tenemos que empezar por asegurarnos que lleguen vivos y sin lesiones a sus destinos, que a nadie se le discrimine por el sistema de movilidad que elijan, y en ese ejercicio pleno de derechos el Estado tiene mucho que hacer y tiene una gran responsabilidad, necesita generar los cinco pilares del Decenio y dar las condiciones para que así sea.

Por eso nosotros lo tomamos, insisto, como la joya de la corona porque era, sin duda, la agenda que más dolía a la población que se mueve en la Ciudad.

Hay experiencias internacionales, como ustedes saben, en esto en materia de seguridad vial, desde el 2011 la Organización Mundial de la Salud presentó el Decenio, del que ya les hablaba, con cinco pilares, y el objetivo era reducir las cifras mortales por hechos de tránsito en todo el mundo, considerándolo además como una pandemia.

México como Estado miembro se sumó al compromiso de reducir en un 50 por ciento las muertes por hechos de tránsito. Esto se cumple en el 2020 t creo que hay que ser muy críticos, ¿Qué ha hecho México como país que se encuentra en el medallero de la muerte al ocupar el lugar número siete de diez países en esta medición en número de muertes por hechos de tránsito y qué se ha hecho desde entonces hasta la fecha para alcanzar la meta?, porque la mayor parte de los esfuerzos realizados han sido esfuerzos locales, algunos sin duda más trascendentes que otros, pero claramente el 2020 está a la vuelta de la esquina y creo que esto es un llamado también a generar acción, iniciativa privada, gobierno y sociedad civil y llegar a la meta.

En la Visión Cero, como ustedes saben, que es la política pública, es la visión que asume la Ciudad de México y que la traduce en política pública en el 2015 lo tenemos muy claro, nos basamos en el Decenio y tomamos la experiencia sueca para lograr un objetivo muy claro: Cero muertes por hechos de tránsito porque es inaceptable que la gente muera en el pavimento, porque son muertes prevenibles.

Y para que esa prevención sea posible necesitamos generar un plan de acción, tomárnoslo en serio, invertir y generar política pública al respecto, es lo que hace la Ciudad de México y desde 2015 hemos empezado esta inmersión en mejores prácticas, entre ellas la disminución de velocidades máximas en la Ciudad.

Fuimos la primera ciudad de América Latina en instalar la Visión Cero, no es fácil. Para poder generar una política pública de este alcance en donde queremos cero muertes por hechos de tránsito, esa es la meta, el Estado tiene que hacerse responsable de lo que sucede en las calles y también tiene que hacerse entonces responsable de las muertes.

Y no es una medida popular, es una medida que sugiere mucho trabajo por parte de gobierno y que requiere además una gran comprensión por parte de la comunidad.

Nosotros en dos años, ya casi tres, de implementación de la Visión Cero Accidentes hemos logrado disminuir casi en un 20 por ciento las muertes por hechos de tránsito. La gestión de la velocidad ha sido la clave para lograr esas cifras.

Nosotros tenemos muy claro hoy, con base con en los datos y en la evidencia, que gestionar la velocidad es clave. Sin duda todos los pilares del Decenio son fundamentales, pero la orientación hacia la gestión de la velocidad es lo que nos ha ayudado hoy a prevenir estas muertes.

Hemos logrado la disminución de velocidades máximas en el nuevo Reglamento de Tránsito, muy polémico, fue muy polémico, pero esta disminución de velocidades comprobó lo que ya sabíamos de experiencia internacional en la Ciudad.

Número dos, logramos empezar a intervenir intersecciones peligrosas en la Ciudad porque la infraestructura es clave para salvar vidas, es uno de los pilares más importantes, y en esas zonas donde intervenimos la evidencia arroja que se disminuyó en un 50 por ciento las muertes por hechos de tránsito en conjunción con la disminución de la velocidad, entonces una adecuada gestión de una velocidad máxima y una infraestructura nos pegó cifras hasta de 50 por ciento.

Y número tres, sin lugar a dudas, la formación tanto de conductores y la capacitación de los usuarios de la calle que hoy está pendiente y que este año el gobierno estará por terminar de sacar.

En esta gestión de la velocidad y muchos de ustedes lo saben, es importante saber que diez kilómetros por hora son suficientes para salvarle la vida a alguien y esta era la constante quejadera que teníamos en la Ciudad hace dos años cuando se introdujo las nuevas velocidades con el Reglamento, que nos decían: "Pues qué más les da si vamos a 60 o a 70", pues esto es que lo nos da, esto es lo que más nos da cuando nos hacemos conscientes que la gestión de la velocidad es la clave para salvar vidas.

Fíjense nada más esta gráfica, si la alcanzan a ver porque está un poco pequeña, pero lo único que nos dice es la proporción y la relación que existe entre vidas salvadas en un incidente de tránsito versus la velocidad.

Si un vehículo va a 60 kilómetros por hora y tiene un percance, atropella a alguien, la persona que está involucrada en este atropellamiento, es decir, la víctima, su posibilidad de cada diez personas que se vieran inmiscuidas en esto, solamente 1.5 salvaría la vida, a 60 kilómetros por hora.

A 50 kilómetros por hora, que son diez kilómetros por hora menos, la proporción se aumenta a la mitad, es decir, 4.5 personas tienen la posibilidad de salvar la vida a una velocidad de 50 kilómetros por hora.

Si nos vamos a los 40 kilómetros por hora, que es la velocidad que se introdujo en las vialidades secundarias. ¿Por qué? Porque es donde vive la gente, donde hace vida donde están los hospitales, las escuelas, tiendas, las casas, la gente vive ahí, no es nuestra pista de carreras, pues todavía resultado es mejor; de cada diez, tenemos a 7.5 personas que pueden salvar la vida con esta gestión de la velocidad.

60 kilómetros por hora es la velocidad anterior que se tenía, antes de que hiciéramos estos cambios; 50 kilómetros por hora es la que se introdujo a las vialidades primarias; 40 kilómetros por hora en las vialidades secundarias. Insisto, medido, comprobado.

La única ventaja que tiene la Ciudad de México y muchas de las ciudades mexicanas con el atraso de décadas que tenemos en movilidad y seguridad vial, la única ventaja es que ya se probó en otras ciudades hace 20 años, entonces sabemos claramente lo que puede funcionar y lo que y con datos y con mediciones es posible corroborarlo.

En la Ciudad de México, como les comentaba, entonces, pues bueno, con la Ley de Movilidad, con la movilidad como derecho, fue la primera vez que se introduce este nuevo derecho en la Ciudad, con el peatón como el centro de la política pública, el transporte público como el eje rector y la bicicleta y la caminata como formas de movilidad.

Dimos paso a esta nueva forma de hacer política pública, a este nuevo paradigma, en donde además de tener la fortuna de ser diputada e impulsar la ley, tuve después la fortuna de ser invitada al Gabinete del Jefe de Gobierno como titular del nuevo modelo de movilidad.

En ese entonces el Jefe de Gobierno me dijo: “¡Ah! Pues qué bonita su ley, qué bonito que ya pasó, el que propone hace, entonces véngase para acá, que tenemos mucho que hacer en el gobierno para implementarlo”.

En esta ley y en esta política pública que hemos estado avanzando tiene una nueva pirámide de movilidad, y esto ha sido también uno de nuestros más grandes orgullos en política pública chilanga, porque nos ayuda no solamente a establecer la jerarquía que hoy tiene una calle en términos de movilidad y de vulnerabilidad, sino también nos ayuda a establecer hoy la jerarquía que debe de tener la infraestructura y por ende su inversión en la Ciudad.

Para poder hacer una política pública no solamente se requiere voluntad de quienes la hacen, se requiere presupuesto. Uno no vive de saliva, la política pública requiere que se ponga el dinero donde están los discursos.

Y era muy difícil poder avanzar en un nuevo modelo en la Ciudad sin una pirámide como esta, porque el 74 por ciento, como ya se los dije, del presupuesto de infraestructura se estaba destinando a vialidades elevadas, ampliación o ensanchamiento de calles o estacionamientos en la Ciudad.

Necesitábamos desde la ley amarrarle la mano a la discrecionalidad. Esta pirámide nos los permitió.

Hoy la Secretaría de Finanzas y el Secretario recientemente ya fuera de la Secretaría, Edgar Amador, fue de nuestros principales también aliados en esto, lo que hace es mandar el ejercicio presupuestal. Desde que la Ley de Movilidad en la Ciudad de México se aprobó no ha habido un kilómetro adicional de segundos pisos o vialidades elevadas en la Ciudad.

Y la guerra con el segundo piso y con la vialidad elevada es muy clara, se llama fenómeno de tráfico inducido, y el segundo piso a partir del 2014 que se midió después de su operación, ha aumentado en un 34 ciento el tráfico en la zona centro de la Ciudad, Polanco, Reforma y Lomas, específicamente, precisamente por mandar todos los coches que vienen de la periferia al centro de la ciudad, es donde está la mayor demanda de viajes.

Lo que necesitábamos era resolverlos con transporte público, no llenar las calles de vehículos de manera más rápida.

Y claramente esta ley lo que hace es esto, nosotros hoy cada vez que se hace una discusión presupuestal, cada vez que se quiere construir una vialidad o una calle, si no cumple con esta jerarquía es ilegal y entonces no procede.

Y el peatón está a la cabeza, la infraestructura peatonal es fundamental, no es solamente por la deuda histórica que tenemos con los caminantes de esta Ciudad, a quienes no se les ha puesto atención, se les ha abandonado y no ha habido infraestructura para ellos, sino porque hoy la nueva Encuesta Origen-Destino nos dice que el 35 por ciento de la población de la zona metropolitana somos caminantes, somos peatones.

Ya no es un sentido nada más de minoría vulnerable, es un sentido de mayoría que exige que la inversión se vaya hacia donde está el sistema de movilidad y es el 35 por ciento de la zona metropolitana camina, camina de punta a punta, de origen a destino para poder cumplir con sus viajes, y es ahí en donde la ley hoy atiende esta necesidad.

Ya lo sabíamos, lo sospechábamos, la anterior Encuesta Origen-Destino, la del 2007, que era la última, no se habían tomado ni siquiera la molestia de medir la movilidad peatonal, así estaba la visión de la política pública. En esta nos dimos a la tarea y estos son los datos.

Después viene el ciclista, después viene el uso de transporte público y al final los automotores. No es una pirámide que nos dé ciudadanos de primera o de segunda, es una pirámide que nos a un principio de vulnerabilidad y de espacio de infraestructura.

Todos somos iguales, sí, pero uno somos más vulnerables que otros y necesitamos construir desde ahí para poder dar resultados a la gente diariamente en las calles.

La Ley de Movilidad mandata dos ejes de planeación, estamos hablando de política pública y la verdad es que me siento muy afortunada porque tuve la suerte y la fortuna, valga la redundancia, de poder construir en la Ciudad de México este cambio de principio a fin y que ahora la parte de la implementación que tiene que ser de mediano y largo plazo quedará en las manos de los siguientes funcionarios públicos.

Pero el poder construir política pública desde un cambio jurídico llamado Ley de Movilidad y después irnos a la parte de la planeación con sus instrumentos específicos y después irnos a los lineamientos técnicos y después irnos al cambio de las instituciones para crear áreas específicas para hacer política pública especializada, ha sido la mayor fortuna que he tenido yo como funcionaria, como diputada y como servidora pública porque hemos logrado en seis años empaquetar y generar este cambio en la Ciudad.

Y la Ciudad tiene dos grandes planes, programas que la ley mandata para poder ejecutar este cambio de paradigma y está el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, ambos son nuestros ejes programáticos, son nuestros brazos ejecutores, transversales en toda la administración para llegar a las metas establecidas.

Y de ahí hemos sacado, como ya les comentaba, una serie de instrumentos también técnicos para lograr amalgamar todo el ejercicio de la Ciudad en esto, Reglamento de Tránsito, Sistema de Calles, que es el que tiene todos los lineamientos técnicos para construir infraestructura en las Ciudad, de calle por supuesto; Encuesta Origen-Destino, entre otros.

Nos hemos metido hasta la cocina en términos de alineación de acciones gubernamentales.

El objetivo del Programa Integral de Movilidad claramente es cambiar el modelo de movilidad, del que estaba orientado al coche, el fracaso del orientado al coche, al de la movilidad sustentable que significa el futuro de la Ciudad.

Y queremos mejorar la experiencia de los viajes, queremos mejorar también la experiencia del usuario sin importar su modo de movilidad.

Queremos también mantener el reparto modal. Todo gobierno que se jacta de trabajar la movilidad sustentable desde los principios que ya conocemos, su principal tarea, tiene dos grandes tareas, para no hacernos bolas, la primera tarea es cuidar el reparto modal, y un reparto modal es aquel que la proporción de usuarios de transporte público está por encima del 70 por ciento, y cuidar los hechos de tránsito y las muertes en las calles para llevarlos a cero, de cualquier tipo de usuario.

Si un gobierno que trabaja movilidad y seguridad vial pone esas dos metas para trabajar, es un gobierno que está garantizando cambios en su modelo.

Este programa tiene seis ejes, fue lanzado en el 2014, un par de meses después de que la Ley de Movilidad se aprobó; tiene –insisto- en su espíritu el cambio del modelo, son prácticamente 273 metas las que comprende este programa.

Hoy a la fecha, y yo hasta hace unas semanas que dejé la Subsecretaría de Movilidad, dejamos el plan en un 75 por ciento de avance de cumplimiento. Este año que cierra esta administración creo que puede con ese 25, aproximadamente, restante.

Y tenemos el eje de calles para todos, en donde queremos calle con infraestructura para peatones, con banquetas, cruces seguros; infraestructura para bicicletas con ciclovías y biciestacionamientos y señalización, carriles confinados para transporte público, etcétera. Un espacio que le abre un lugar a todos, viendo a la calle como el espacio perfecto de construcción de ciudad, de ejercicio de derechos y de libertades.

Sistema Integrado de Transporte, que es de los consentidos, si queremos y creemos además y sabemos que el modelo pro coche fracasó, entonces cuál es la opción. Bueno, un sistema multimodal de transporte público integrado, que dé un buen servicio operativo, que pueda tener un sistema de recaudo en plataforma integrada, que pueda tener centros de transferencia modal y no tianguis; todas estas cosas que parecen muy sencillas de abordar y que ha sido el coco de la Ciudad en las últimas décadas, se requiere poner orden y estructurar corredores en la Ciudad y generar mucho más transporte masivo para poder entonces hacer los ejes nodales que necesitamos.

Distribución eficiente de mercancías, es de los ejes menos trabajados no solamente en esta Ciudad, en general es de los más olvidados.

Necesitamos empezar a trabajar en la última milla y acercar a los servicios y a los bienes a través de una red integrada de logística.

Para quien le interese la materia, me parece que es apasionante y es de los temas que más trabajo necesita la Ciudad, centros de desarrollo

logísticos, incluso centros de estudio de logística, que nos hace falta empezar a invertir mucho más en eso.

Más movilidad con menos autos es la letanía que muchos han tomado como polémico en el nuevo modelo de movilidad. Cuando nosotros trabajamos a favor de las bicicletas y a favor de los peatones en la Ciudad no somos unos ingenuos que queremos que toda la Ciudad se mueva en bicicleta, somos generadores de política pública que sabemos que la bicicleta es un símbolo de transformación urbana, que donde puedes introducir a un sistema vulnerable como la bicicleta o el peatón estás ganándole un espacio a la Ciudad con un rostro humano y que necesitamos invertir en infraestructura para lograrlo.

Esta visión de más movilidad con menos autos es darte la posibilidad de hacer tus viajes sin que tengas que usar tu coche, y ahí también la disminución y la gestión de la velocidad es fundamental.

La infraestructura, esto es importante, pero la gestión de la velocidad todavía es más. Y luego la infraestructura te ayuda también a gestionarla.

Desarrollo orientado al transporte es cómo haces que la gente viva cerca de donde trabaja. Cómo hacemos para que la gente que mandamos a vivir a Ixtapaluca, la que mandamos a vivir a Neza, estos constantes planificadores urbanos que hicieron vivienda en las periferias, cómo hacemos para revertir eso y que la gente viva de cerca de donde trabaja, y esto va de la mano, es la agenda de desarrollo urbano, transporte y movilidad que nunca debieron de divorciarse y que estamos hoy volviendo a casar con esta ley.

Y por último cultura de la movilidad, todo mundo tiene un Jetta al menos en la cabeza, entonces es importante generar todo un proceso de transformación, es el cambio más largo, es el que necesita más aliento, es el que tiene más resistencia, hacer que dejemos de adorar al coche y considerarlo un miembro más de la familia va a ser un proceso largo, doloroso y necesitamos trabajarlo con estrategia.

El problema de seguridad vial es, como ya les comentaba, nuestro bebé consentido, es la joya de la corona del nuevo modelo, no solo porque es en donde pudimos trabajar más cómodamente en la administración pública, sino porque es el que nos ha dado mejores resultados.

Hemos generado dos indicadores de éxito de este programa, disminuir en un 35 por ciento las muertes para este año, antes de que termine este año, vamos en 20 por ciento, y la segunda meta es para el 2021, el 50 por ciento de muertes, alineados con el Decenio; el Decenio dice que el 2020 pero, bueno, la administración acaba, tiene su corte intermedio en el 2021, entonces para dar una meta también un poco más realista.

Tenemos diez acciones de alto impacto, buscando en este año llegar a ese 35 por ciento. De las cosas que me pueden un poco no estar hoy en gobierno trabajándolas es precisamente que estas son las que necesitan este año dejarse echadas a andar pero, bueno, al final hay un equipo técnico que se queda trabajándolo; son auditorias de movilidad y seguridad vial y para eso el sector asegurador es clave para ayudarnos a trabajarlo.

Número dos, programa de reducción de hechos de tránsito con ciclistas y motociclistas, son nuestros dos sectores más vulnerables hoy, necesitamos generar un programa específico para cada uno de ellos.

Número tres, sistemas de información y seguimiento. Los datos son fundamentales, desde la recolección de los mismos hasta la arquitectura de los sistemas, hasta la minería de los mismos son fundamentales no solo para evaluar la política pública, sino para anticiparnos, para llegar a ese lugar donde alguien va a morir en esa tarde porque tenemos los datos que nos están arrojando eso, y eso es fundamental con la tecnología y con las plataformas integradoras.

Estamos en un buen camino y la Ciudad va a abrir sus datos antes de que termine este año.

Proyecto de rutas peatonales seguras. Tenemos un programa muy exitoso que se llama "Pasos seguros", intervenimos casi 173 en dos años, y es en donde por cada intervención en punto estamos teniendo una disminución del 50 por ciento.

Y ahí es bien importante saber que tenemos que llevarlo al siguiente nivel. Como tenemos un 35 por ciento de peatones en la Ciudad y en la Zona Metropolitana, el Programa de Cruces Seguros, que eran puntos específicos, lo vamos a hacer corredor, entonces vamos a conectar los viajes con buenas banquetas, con buenas áreas de transferencia modal,

hacer corredores peatonales enteros y conectarlos con los sistemas de transporte público.

Fondo de Movilidad y Seguridad Vial, esto es un gran pendiente, viene mandado por la ley y hay una propuesta muy importante que ahora como vocera de Movilidad de Frente en la Ciudad de México la tenemos y es clara, todo lo que se genere en materia de fotomultas y fotocámaras tiene que irse directo al Fondo de Movilidad y Seguridad Vial, para invertir en gastar en infraestructura segura en la Ciudad y también para apoyar a las víctimas de hechos de tránsito; las víctimas lesionadas o, en su caso, los familiares deudores.

Es importantísimo entrar a esto y hoy lo que a la gente le molesta de las fotomultas es que no tenga certeza de que está pasando con eso, y a pesar de que los contratos son transparentes y hay muchas condicionantes que hacen que esto sea un tema abierto, la percepción es distinta y la percepción es importante y a la percepción hay que atenderla y ese dinero no puede irse al fondo común de la Ciudad, tiene que irse específicamente a gastar en la calle en donde está muriendo para que valga entonces también el *enforcement* por parte de la tecnología en términos de la gestión de la velocidad.

Capacitación y examinación a conductores y operadores, esto es fundamental, conductores todos los que conducimos coche; operadores, todos los operadores de transporte público, necesitamos regresar a la escuela, capacitarnos para manejar, conducir un vehículo a más de 50 kilómetros por hora es un arma letal, necesitamos formarnos.

Y aquí este fue un error garrafal por parte de la administración de Andrés Manuel es su momento y después se continuó, se quitaron los exámenes para conducir.

Con este mismo discurso populista en contra de la corrupción se fueron quitando políticas públicas muy importantes para la ciudad que estaban ayudando a salvar vidas.

A la corrupción se le denuncia, a la corrupción se le combate, a la corrupción se le encarcela, pero no se le da la vuelta y cancelar los exámenes para conducir, cancelar las fotomultas es darle la vuelta, es no

ponerse y plantarle cara a la corrupción y entonces dar el castigo que merece.

Este tema es fundamental porque regresan los exámenes a la Ciudad, la Ley de Movilidad los mandata y la administración está lista para antes de irse dejarlos funcionado para primo conductores. Es fundamental la capacitación.

Seguro de responsabilidad civil obligatorio, esto a las aseguradoras además es un tema fundamental, cómo hacemos y cómo aseguramos que si estás envuelto en un hecho de tránsito puedas responder y haya una atención adecuada a la víctima.

Ya es obligatorio de acuerdo al nuevo Reglamento de Tránsito, lo regresamos en esta nueva visión.

Diseño de comunicación y educación vial, estamos también buscando generar una agencia de seguridad vial en la Ciudad, la primera en su tipo en el país, buscamos que haya una Agencia Nacional, también es fundamental poder generar esfuerzos compartidos, transversales, que haya una política pública nacional y que haya una ejecución en lo local, y esto hoy no lo tenemos y nos está una vez costando vidas. La Ciudad está lista para crear esta agencia.

Y número diez, atención a víctimas y mejora de vehículos de emergencias médicas.

Es mucho por hacer, pero sabemos claramente lo que hay que hacer, tampoco estamos hoy inventando el agua tibia, es práctica probada y además ya mucha probada en la Ciudad.

En el Reglamento de Tránsito, que ya podemos platicar de él en la parte de preguntas y respuestas, fue el primer gran cambio que hicimos a partir de la instalación de la Visión Cero, fue nuestro primer eje normativo. Tú gestionas la velocidad con norma, tú gestionas la velocidad con infraestructura, tú gestionas la velocidad con capacitación y con formación.

Hay muchas maneras de gestionarla y la norma era bien importante, disminuimos las velocidades, instalamos ocho conductas para salvar vidas en el reglamento y estas ocho conductas están claramente relacionadas

con las multas en el Reglamento porque queremos inhibir esos comportamientos y entonces si no hay multas es muy complicado que la gente no entre en esta lógica de inhibirlas.

“Yo me fijo, yo respeto” es parte de las campañas que hicimos, fue la primera con la que salimos, con estas ocho conductas que es: Conduce sobrio, respeta los límites de velocidad, usa siempre cinturón de seguridad, usa la silla infantil, evita distractores, usa siempre el casco, en caso de motociclistas; respeta el paso peatonal y respeta la señalización, en parte de las cosas que se hizo en el reglamento fue prohibir la vuelta continua a la derecha o la izquierda, porque era una de las principales causas de atropellamiento de peatones.

Hay un sistema de calles que va acompañado de todo este proceso. Al gobierno le toca y le toca mucho y es garantizar toda una infraestructura en la calle que te diga cómo se usa, que te dé un espacio y que genere seguridad.

Y eso es lo que hicimos con el sistema de calles, es un conjunto de lineamientos técnicos que promueven infraestructura para todos, sustentable, multimodal, segura, especialmente orientada a los más vulnerables y es una guía para todos los que quieran construir calle.

Está orientada para el gobierno mismo, para las delegaciones, para el gobierno central, pero también para los privados que muchas veces con obras de mitigación hacen obra e infraestructura, esta es ya la guía.

Es importante también en términos de transparencia y de combate a la corrupción, porque hoy ya sabes qué lineamientos tienes que cumplir para que tu plano sea aprobado, ya no depende de la discrecionalidad del burócrata en turno, que si le caes bien o si le das o no le das es si te aprueba o no tu plano. Yo no sé quién se dedique aquí a la construcción o con desarrollo inmobiliario, pero era el pan de todos los días siempre.

Aquí ya no dependemos del burócrata en turno, hay un lineamiento que hay que seguir y si cumplen con esas disposiciones técnicas no tienen que tener ningún problema para conseguir la aprobación.

Encuesta Origen-Destino, esto es también otro de nuestros bebés porque estuvimos casi tres años pujando para que lo pudiéramos tener. Había sido

muy complicado en términos presupuestales porque era un trabajo metropolitano con el Estado de México y la Ciudad que requería de ese presupuesto porque había que poner de acuerdo al INEGI, a la UNAM, a las dependencias un vía crucis; al final por fin logramos implementarlo.

Hace dos años lo íbamos a hacer, la encuesta, y vino la contingencia ambiental, que ustedes recordarán, nos tuvimos que quedar con las ganas porque la UNAM nos dijo que era un caso atípico el de la contingencia, entonces que medir en ese momento no era apropiado, entonces tuvimos que esperar un año.

Por fin se midió el año pasado y la encuesta la sacamos hace dos meses exactamente. Tiene datos fresquitos, incluye movilidad peatonal, incluye transporte de carga y lo más importante es que son abiertos y eso lo peleamos, lo peleé personalmente a morir, fue una batalla muy importante, porque para qué le sirve al gobierno tantos datos si de pronto no podemos nosotros con toda la carga.

Necesitamos trabajar en equipo, están abiertos, son públicos, están en la página del INEGI, todos pueden acceder ellos y trae, de verdad, oro molido en materia de movilidad metropolitana.

A través de esta encuesta hoy ya se puede trabajar un Plan de Movilidad Metropolitana, ya, y podemos incluso decir de dónde a dónde, pero antes de eso, imagínense, los datos eran del 2007.

La nueva cultura de la movilidad, caminata, bicicleta, no necesitamos generar infraestructura y garantías para ellos.

El transporte público es fundamental. Miren, la caminata y la bicicleta muchas veces nos hacen la primera y última milla, pero el transporte público es el que nos mueve.

No invertir en él las últimas décadas ha sido el error más garrafal que ha tenido la Ciudad y hoy lo estamos pagando, tiene que ser el transporte público el eje de la movilidad de la Ciudad, con Metro como el mero jefe de la Ciudad, tiene que ser la columna vertebral y necesitamos también seguir impulsando Metrobús, no solo porque nos sirve como ruta alimentadora, también es eje de movilidad en algunas zonas, pero sobre todo porque ha sido el arma para deshacernos de los microbuses.

Hay que ser también en esto transparentes y abiertos, estructurar corredores con Metrobús nos ha ayudado a sacar microbuses de circulación y esos microbuses que salen de circulación entran sus operadores a los corredores estructurados y todos ganan. Entonces, el Metrobús es importantísimo.

En el programa, esto, aquí sí voy también a comprometer a varios, acabamos de estrenar hace un par de meses un programa que se llama "Adopta un cruce seguro". Todas las compañías de la Ciudad participan, se aceptan tarjetas de crédito.

Es muy importante que todos construyamos calle segura y a través de este programa ustedes pueden adoptar un cruce peligroso en la Ciudad, transformarlo con su propio recurso y nosotros les hacemos una condonación de impuestos, es decir, directamente al predial, ustedes tienen un incentivo fiscal.

Y creo que esto es importante porque nos vamos también concientizando juntos. Muchas empresas en muchas ocasiones me dicen: "El cruce que está enfrente de mi oficina es mortal, nadie puede pasar", "¡Ah! Bueno, adóptelo y yo le regreso eso en predial".

Entonces, esto apenas lo estamos echando a andar y creo que es un mecanismo que nos puede ayudar mucho a trabajar juntos.

"Pasos seguros", que ya se lo comentaba. Algunos, hay fotografías de ejemplo, ya les expliqué de qué trataba.

De los resultados que tenemos hoy en términos generales, con todas estas medidas, medidos por la Policía Capitalina, esto es importante. Nosotros como área de planeación no podemos ser jueces y parte, fue la Policía la encargada de medir y de hecho eran los primeros que a quemarropa estaban recibiendo la inconformidad ciudadana con el Reglamento de Tránsito y la verdad es que pensamos que nos iban a, que no nos iban a sacar las cifras correctas porque para ellos estaba siendo también muy duro todo el proceso interno de administración de los cambios para el Reglamento de Tránsito.

Ellos mismos fueron los primeros en sorprenderse con las primeras tendencias, 18 por ciento menos de muertes por hechos de tránsito, 24 por ciento de reducción de muertes en peatones y 77 por ciento de reducción de muertes en ciclistas.

Para nosotros esto vale absolutamente todo el trabajo que se emprendió desde el 2012 con la nueva Ley de Movilidad y así fuera una, una vida salvada, lo valdría.

Hay quejas y hay inconformidades con las multas, hay quejas y hay inconformidades con los costos, incluso el partido MORENA está buscando hoy desaparecer las fotomultas.

Yo dejaría solamente dos cosas sobre la palestra, sobre todo en un público que es un público que conoce de estos temas. Lo primero, cuánto cuesta una vida, porque si le ponemos un precio, entonces a partir de eso prorateemos y generemos el costo estándar de las multas del Reglamento de Tránsito.

Y número dos, las medidas populares no son normalmente las que necesita la Ciudad o las ciudades a mediano y largo plazo, los muertos no votan.

Necesitamos una política pública que nos ayude a salvar vidas y que se comprometa con estas cosas. La gente hoy que entra a política y quienes hoy ejercemos nuestro voto tenemos que asegurarnos y responsabilizar al que viene que pueda gobernar para la siguiente generación y no para la siguiente elección.

Y nosotros lo hicimos, nosotros tomamos esta definición, para el Jefe de Gobierno no fue nada sencillo y lo hicimos, y estábamos convencidos que era lo que teníamos que hacer y aquí están los resultados.

Hace falta más mediciones, sí, hace falta más inversiones también, hace falta más educación vial también, pero ¡Ojo! Estamos en un proceso y estamos en una ruta con un programa publicado que tiene de largo plazo o de mediano plazo hasta el 2021.

Con esto concluyo, ¿Hacia dónde vamos? ¿Qué tenemos que seguir haciendo? Pues cumplir con la Ley de Movilidad, cumplir con sus programas.

No podemos estar cambiando o inventando el agua tibia cada tres o seis años, menos en estos temas donde hay tanto rezago.

Calles para todos, más movilidad peatonal, acceso a servicio a personas con discapacidad, adultos mayores y niños, más kilómetros de calles completas, más cruces seguros, más kilómetros de ciclovías y biciestacionamientos, e incentivos fiscales a personas físicas o morales par que inviertan.

Estas cosas son hoy ya una realidad y que hoy con presupuesto van a caminar solas, con presupuesto y con voluntad política.

Número dos, cultura de la legalidad. Dos, ya se los había dicho en lo anterior, lo vuelvo a repetir, hay que cumplir con la Ley de Movilidad, hay que poner los recursos donde están los discursos y necesitamos que esto se vea traducido en transporte público y calles seguras y multimodales.

Hay tres pilares hoy que estamos trabajando para la Ciudad en mi nueva cancha, que es acceso a la Ciudad con una red de transporte público multimodal y seguro, acceso a las calles con una red de infraestructura también multimodal y seguro, y número tres, acceso al futuro, que es cultura vial y tecnología.

Cultura de la movilidad para nuestros niños, es importantísimo capacitar y formar a nuestras nuevas generaciones, nuestros niños, que no son el futuro del país, son el presente y que necesitamos no solamente cuidar y proteger su vida, sino también ayudar y acompañar para lo que sigue.

Y hemos trabajado de la mano con la FIA de manera muy importante, hemos firmado el manifiesto que ellos sacaron a favor de los derechos de los niños y las niñas en seguridad vial, como protección a su vida y a la salud, como un tema de salud pública; niños y jóvenes están muriendo en los pavimentos, es la primera causa de muerte que existe y es bien importante esto respaldarlo.

Traemos ya un pilotaje, esto tal vez no lo saben porque es muy nuevo, traemos un pilotaje a partir de este año en la Ciudad, sobre la materia de cultura de la movilidad en las escuelas primarias y secundarias. Es, obviamente, trabajado con la SEP ya, es un pilotaje para ver cómo está funcionando, qué hay que quitar y qué hay que poner, y la meta es que a partir del año que entra sea obligatoria, materia obligatoria al menos para las escuelas de la Zona Metropolitana del Valle de México, así es como formamos hoy a nuestros futuros ciudadanos.

Hay una anécdota bien linda de hace un par de años con el Metrobús, hizo una actividad, fíjense lo importante que es invertir en nuestros niños y en su visión de Ciudad. Hace unos años el Metrobús hizo una actividad con chiquitos entre seis y ocho años, cuatro y ocho años, en donde les pedían que dibujaran su ciudad y les daban una hoja en blanco y “A ver, dibuja tu ciudad”.

Y lo que antes, hacía un par de años había sido un ejercicio de puros coches, habían niños que dibujaban los segundos pisos, que era la ciudad que ellos estaban literalmente mamando, en esta ocasión fueron niños pintando buses rojos, ciclovías, bicicletas, gente caminando, árboles, que tan difícil era hace unos años ver en la ciudad; son niños que empiezan a generar un nuevo entorno en su imaginario, que empiezan a generar una nueva forma de ver y de percibir una ciudad y esas son las ciudades que queremos construir y por eso ellos son tan importantes.

Fondo de Movilidad y Seguridad Vial, todo el recurso posible entre públicos y privados, este es un trabajo en equipo, tiene que irse a estructurarlo, necesitamos generar la infraestructura necesaria y los pilares para poder hacer cumplir el Programa de Seguridad Vial de la Ciudad.

Con esto concluyo. Si tienen preguntas o comentarios, estoy a sus órdenes.

Ha sido para nosotros, y lo digo a nombre de un equipo muy grande que ha trabajado en la Ciudad de México en estos años, un honor servir a la Ciudad y sobre todo podernos dedicar a estas agendas tan importantes.

Gracias.

Presentador: Muchas gracias, Laura. Le vamos a pasar algunas preguntas y respuestas, no sé si alguien tenga.

Pregunta: Gracias, muy buenas tardes. Yo la quiero felicitar por todo el desarrollo de este proyecto que sin duda debió haberle costado mucho trabajo a usted y al equipo que la respaldaba.

Sin embargo, pienso y veo día a día en las calles que se ha quedado también muy corto. No quiero decir que haya sido un mal trabajo, hay que complementarlo y hay que hacerlo muy rápido.

Cuando transita en avenidas que no son Reforma, Masaryk, en Polanco, etcétera, transita en calles donde uno vive realmente, uno se encuentra en la esquina que hay tope, hay semáforo y para que uno de verdad vaya a menos de diez kilómetros por hora hay un bache. Esa es la verdadera movilidad que vivimos muchos de los capitalinos.

También no se utilizan las herramientas que podemos hoy legalmente utilizar a nivel autoridad como es poner en orden todo lo que es el transporte público, el transporte de todo lo que es el gobierno que no está sujeto a las mismas y reglamentos que está sujeto cualquier vehículo de nosotros y que sin duda si se aplicara para ellos, que también son los mayores causantes de los accidentes se podría disminuir a la mitad todas las estadísticas de lo que estamos viendo.

Sé que no hay responsabilidad y culpa de usted, pero es algo que deberían impulsar más rápido.

Y también otra herramienta o instrumento para disminuir a la mayor velocidad el recurso público que se utiliza, sobre todo para atender personas lesionadas en accidentes viales es el propio seguro, porque si realmente la obligatoriedad que tiene hoy el seguro en la Ciudad se fiscalizara, todavía disminuiríamos otro tanto el porcentaje de accidentes que tenemos.

Y datos duros, como bien lo mencionó, es que el 50 por ciento de las personas que sufren accidentes son adolescentes menores de 15 años, eso la verdad duele muchísimo.

Y creo que es como para que nos concienticemos todos y lo tomemos muy en cuenta, sin embargo hay que avanzar mucho más rápido de lo que hemos hecho.

De verdad, la felicito, es un gran trabajo, se nota, es un trabajo de altura, lo he visto en otros países y la verdad estamos en altura de primer mundo, sin embargo hay que hacer otras cosas y muy rápido.

Gracias.

Laura Ballesteros: ¿Contesto una por una? ¿Les parece? Muy bien.

Muchas gracias por sus palabras. Sí, en verdad no fue fácil, fue un parto doloroso y básicamente porque cuando generas una política pública disruptiva, como esta, la movilidad, el nuevo modelo de movilidad y la seguridad vial son políticas disruptivas, genera también mucha resistencia, no es solo hacia fuera, sino adentro del propio gobierno, no necesariamente son agendas muy atractivas ni tampoco son muy entendidas ni tampoco son muy populares. Entonces, sí ha sido un proceso muy largo.

Hemos tenido la fortuna de contar con el trabajo, hombro con hombro, de la sociedad civil organizada, con quienes hemos logrado no solamente aprender sino también incidir, y ellos han entrado a muchas áreas de gobierno donde antes no podían entrar, incluso como funcionarios, a poder desarrollar todo lo que han aprendido, todo lo que han estudiado, todo lo que han tratado de hacer en algún momento desde sus organizaciones, se abrieron espacios muy importantes en gobierno para que entraran.

Nosotros tenemos un equipo muy joven en la Secretaría de Movilidad en el área de Planeación, todos vienen de sociedad civil organizada y me atrevo a decir, porque los conozco a todos como si fueran mis hijos, que ninguno estaría trabajando en gobierno hoy si no se hubiera dado cuenta que había una posibilidad de hacer un cambio real en tareas muy concretas.

Nos hace falta mucho, sí, fuimos un área muy pequeña; bueno, yo como Subsecretaría no tuve ni atribuciones ni presupuesto, así como lo escuchan, entonces era bastante complicado avanzar así y fue muchísimo trabajo político, de hacer equipo con otros organismos, con otras

dependencias, y nosotros nos convertimos en una verdadera área de planeación a fuerza de no tener presupuesto.

Nosotros nos dedicamos a hacer los reguladores y los hacedores de política pública, ser los cerebros de la implementación en plano y entonces íbamos y hacíamos equipo con otras dependencias para que ello fueran implementando. La Agencia de Gestión Urbana fue fundamental para nosotros.

Que pudimos haber avanzado más rápido, pues imagínense si hicimos esto sin tener nada, si hubiéramos tenido más atribuciones hubiéramos tenido presupuesto, hubiéramos avanzado más.

Creo que los siguientes seis años son clave, porque ya no se va a perder tiempo ni en la Ley de Movilidad que ya está, ni en la política pública que se necesitaba porque ya está, ni en el grupo de solitarios valientes que se aventaron tres años a la boca del lobo a ver qué pasaba, eso ya lo hicimos también.

Entonces, estos seis años yo estoy confiada que con una buena guía desde la Jefatura de Gobierno, que además la próxima jefa va a ser jefa, creo que será fundamental para avanzar.

Nada más para que nos demos cuenta en números, hacer más o menos en seis años 24 kilómetros de Metro, 80 kilómetros de Metrobús, 100 kilómetros de calles completas, 200 cruceros al año y 80 kilómetros de Metrocable, es posible hacerlo en seis años y es parte del proyecto que estamos trabajando nosotros desde el Frente.

¿Se puede? Por supuesto que se puede, el tema es el presupuesto. Y el tema es el presupuesto federal, ¿eh?, porque también hay que decirlo, el gobierno federal dejó sola a la Ciudad de México todos estos años para poder resolver su problema de movilidad, y en la Zona Metropolitana hay 35 millones de viajes metropolitanos diarios.

Entonces, sí necesitamos de una inversión fuerte federal en la movilidad de la Ciudad y que el Estado de México deje de construir vialidades elevadas y segundos pisos y que empiece a invertir en transporte público porque su gente lo necesita y porque nosotros somos ciudad solidaria, nos encanta recibirlos, esta es su casa además, literalmente porque muchos antes

vivían aquí, antes de que se les expulsara para allá y necesitamos generar esas condiciones.

Por último, el tema del Reglamento, mira, la ley, por eso me gustan los reglamentos, porque forman parte de los marcos jurídicos y deben de ser parejos, se deben de aplicar igual para todos.

Cuando yo voy y fue bien doloroso para todo mundo su aplicación, para nosotros porque todo mundo nos odiaba, para los ciudadanos porque estaban familiarizándose, para los que eran multados, etcétera, pero decirles de manera muy clara que cuando voy a un grupo donde hay transportistas, por ejemplo, la queja que me tienen es por qué solamente a ellos se les multa y a los demás no, “Y mira que los automovilistas y que no sé qué”; luego voy a un grupo donde la mayor parte somos automovilistas y entonces: “Por qué a los operadores no se les aplica la ley”, y voy a uno de ciclistas y los ciclistas: “Por qué a los automovilistas o a los del transporte público no se les...”.

Entonces, creo que es parte de esta empatía que hay que construir, creo que no estamos aplicando el reglamento como deberíamos y parejo. O sea, yo todavía me iría a un nivel más, el reglamento se necesita vigilar más y estamos fallando parejamente con todos los sectores.

Por eso las fotocámaras son tan importantes, tenemos 2 mil policías de tránsito en la Ciudad. ¿Ustedes creen que 2 mil policías de tránsito en la Ciudad van a ponerte administrar 20 millones de viajes metropolitanos diarios? Claro que no.

Entonces, sin duda la tecnología es fundamental para poder hacerlo, para sancionar y vigilar.

Moderador: ¿Alguna otra pregunta?

Pregunta: (Inaudible)

Laura Ballesteros: Totalmente. Está pendiente, a ver, el seguro es fundamental porque necesitamos responder siempre hacia la víctima en caso de que tú estés envuelto en un accidente, un hecho de tránsito.

Entonces, no importa qué pasó, cómo haya sido, qué haya sido, el tener un seguro es hacerte responsable de tu vida y la de los demás.

Está hoy obligatorio por ley, eso fue un gran paso porque ya lo habían rasurado en el reglamento anterior, porque tampoco era popular y lo volvimos a traer.

Sí estamos todavía pendientes de que haya una mayor vigilancia para que el seguro sea efectivo y que sea algo real en la Ciudad.

Yo espero que también en este año de cierre puedan trabajar con la Secretaría de Seguridad Pública, sobre todo la AMIS, que ha estado muy comprometida con esto, para poder hacer las inspecciones necesarias.

Creo que cuando la policía se pone las pilas y ahí está el Alcoholímetro, por ejemplo, no se salva nadie. Entonces, creo que es parte de esa revisión que hay que trabajar con ellos.

Pregunta: Muy buenas tardes. También felicitarla por la presentación por el programa de tratar de evitar las muertes en accidentes de tránsito.

Nosotros en nuestra compañía recibimos con mucha ilusión el nuevo Código de Tránsito, pero sin embargo no hemos visto una reducción en la accidentabilidad, o sea, lo hemos buscado por todos lados y nuestras estadísticas no se ve.

Entonces, como que sí quisiéramos entender bien si solamente la gestión de la velocidad es suficiente. Pareciera que se necesitan muchos elementos, pero sobre todo quisiera ofrecerle de parte de AMIS nuestra estadística, nosotros tenemos estadística de fallecimientos, de heridos, de choques y no hemos visto claramente la reducción por el nuevo código.

Entonces, yo creo que podríamos trabajar en conjunto en algunos esquemas de seguridad vial y gestionáramos muchas variables, no solamente fallecimientos, sino también heridos, accidentes de tránsito, severidad.

Nosotros tenemos estadística de en qué cruceros hay más choques, etcétera. Entonces, ofrecer a nombre de AMIS nuestra estadística para

utilizarla para contrastar y verificar como otro tipo de accidentes que estarían dispuestos.

Laura Ballesteros: Por supuesto y sobre todo crear una capa adicional.

A ver, me encanta y les tomo la palabra. Digo, yo ya no estoy en gobierno, pero sin duda los ayudamos a detonar la conversación con quien está llevando esto, que es el Laboratorio para la Ciudad.

Los datos abiertos son fundamentales. Lo que nosotros estamos buscando con ese sistema es poder juntar el mayor número de capas de información posibles, públicas y privadas, poner orden entre los nuestros también ha sido bien complicado, que la Policía, que la Procuraduría, que el INCIFO, que la SEDUVI, que la SEMOVI, que Obras, todos traen datos.

Entonces, poner orden esas estandarizaciones y en esas consolidaciones fue el primer gran parto, me tardé dos años en hacerlo, y ahorita ya está listo para que sea la data abierta y se pueda consolidar en un sistema.

Entonces, bienvenida, me encantaría para que se cruce en una capa específica.

El doctor Luis Chías que andaba por aquí, también en eminencia en el tema y él tiene una base de datos espectacular en materia de seguridad vial, nadie tiene una base como él, y en la capas está el detalle, porque ahí es donde puedes cruzar mucha información.

Nos interesan los datos de las aseguradoras porque nos van a ayudar a enriquecer también los datos desde el punto de vista de accidentalidad de autos, sin embargo no olvidemos que gran parte de la política va a atender a los grupos más vulnerables y que del 100 por ciento de accidentes que tenemos o de hechos de tránsito, el 60 por ciento son peatones y ciclistas.

Pregunta: Pero son atropellados por un auto.

Laura Ballesteros: Puede ser, o por un bus o por algo.

Y normalmente no necesariamente es la data que tenemos más fresca, porque no se medía tampoco con mucha rigurosidad.

O sea, para poder generar estos datos de manera concreta necesitamos ponernos de acuerdo en qué es lo que vamos a recopilar, tener prácticamente los mismos formatos, poder generar la misma arquitectura de la información para poder tener una cifra similar, eso es por un lado.

Nosotros hemos profesionalizado a nuestra Policía para poder recolectar sus datos y a la Procuraduría también y poner atención en los accidentes y muertes de peatones y ciclistas porque no estaban orientados en eso.

Número dos, cruceros con incidentes, también la mayor parte de los datos que se contaba por parte de gobierno eran cruceros con mayor número de choques, es parte de lo que ustedes deben de tener.

A nosotros nos interesa los cruceros con choques, sí, pero nos interesa lo cruceros donde hay mayor número de muertes, sin importar si fue por colisión o fue por atropellamiento o fue por caída de bicicleta, bueno, también por caída de bus tenemos, es una franja interesante de accidentes y de lesiones de quienes se caen de los microbuses, por ejemplo. Y así con la mayor parte de las categorías de la incidencia.

Yo lo que diría en este sentido es que empecemos a construir juntos la apertura de los datos y empecemos lo que hay, porque lo que hay es lo que hay y tampoco podemos pasar una década tratando de armonizarlo.

Pero de aquí en adelante trabajar juntos en una generación de formato casi universal para que podamos empezar a tener información mucho más armonizada.

Entonces, las dos son bien útiles. Lo que hay, hay, y eso abrirlo y a partir de hoy hacia adelante contabilizar juntos con los mismos indicadores.

Moderador: Espacio para una última pregunta.

Pregunta: Qué tal, buenas tardes, Laura.

La verdad yo he sido usuario de todas las formas de transporte y aplaudo mucho tu política, me agrada, me plasma y apoyo mucho.

Ahora, hoy en día, justamente en este momento estás frente a todo el grupo asegurador del ramo de autos, espero algunos de daños y algunos

de vida, pero yo siento que tu difusión hizo falta la cultura del seguro. El producto existe, participa una aseguradora, me parece que el costo del producto es de un peso que absorbe el Gobierno de la Ciudad de México, pero no se le dio la difusión adecuada y hoy que estás frente a todo el gremio asegurador tampoco nos estás invitando a generar el producto que hoy, repito, solo participa una aseguradora, con costo simbólico de un peso, pero hoy estás frente a todas la aseguradoras y tampoco estás difundiendo, no sé, la invitación a que todo mundo participe del seguro ciclista.

Laura Ballesteros: Tienes razón. De acuerdo, tienes toda la razón, es fundamental y ya hay algunas aseguradoras que han estado innovando a este respecto.

Es fundamental que podamos hacer coberturas para todos los sistemas de movilidad.

Yo, si les parece, me iría con tres llamados a la acción de esta reunión que estamos teniendo tan interesante.

La primera son los datos, quienes tengan datos y quieran abrirlos son bienvenidos, necesitamos hacerlo. Abramos lo que tenemos de aquí el adelante y tratemos de generar conclusiones y hagamos formatos universales compartidos para que a partir de hoy en adelante logremos estar lo más armonizados posibles en la información.

Número dos, hagamos, sin duda, también, una generación de innovación para los seguros ciclistas. Nosotros tratamos de hacer uno, no voy a decir el nombre de la compañía el año pasado, y no nos fue del todo bien. Entonces, sí necesitamos empezar a generar mayores ofertas ahí y mayores paquetes además atractivos para el usuario.

Y número tres, les haría también la invitación a que nos ayuden a realizar el Programa de "Adopta crucero seguro", nos es muy importante que nosotros que trabajamos juntos la seguridad vial seamos los primeros en adoptar intersecciones peligrosas y que ahí podamos, a cambio de su generosidad, dar incentivos fiscales y poner una placa padrísima de trabajo compartido en donde ustedes son los guardianes y vigilantes de ese lugar, justamente para salvar vidas.

Pregunta: Y más allá del éxito, el día de antier me llegó mi renovación de esa póliza y bueno, ya llevo un año como usuario de él y no he visto la difusión.

Laura Ballesteros: Pero cuál te refieres tú.

Pregunta: Es un seguro que...

Laura Ballesteros: El que tiene el gobierno, el de “Viaja seguro”.

Pregunta: Sí.

Laura Ballesteros: Sí, esa es la experiencia que se tiene que revisar porque no está operando como se esperaba, o sea, hay que generar algunos cambios y ahí es la Agencia de Gestión Urbana la que está a cargo.

Presentador: Muchas gracias, Laura, que desde el principio aceptó estar con nosotros, nos ha apoyado en distintos temas, hemos estado con ella en muchos foros, le agradecemos.

Por favor, un fuerte aplauso para Laura.

Y de parte de la Asociación, nuestra Directora Ejecutiva de Líneas de Negocio entrega un reconocimiento como agradecimiento por su plática.

---- oo0oo ----