

Cód. FO-TICS-141	Formato FO-TICS Acta de reunión general	 Alcaldía de Medellín
Versión 5		

DATOS GENERALES							
Número de acta	019						
Secretaría o Departamento Administrativo:	Secretaria de Movilidad						
Subsecretaría o Subdirección:	Gerencia de Movilidad Humana						
Equipo, Unidad Administrativa o Dependencia:							
Lugar:	Canal virtual: https://meetingsamer5.webex.com/meet/mayarestrepolaura	Fecha:	03/04/2020	Hora Inicio:	2:00 p.m.	Hora Finalización:	4:00 p.m.
Actividad o tema:	Mesa de Movilidad Sostenible - Formación y reflexión sobre la accesibilidad y movilidad peatonal.	Anexo listado de asistencia					
		SI	X	NO			
Elaborado por:	Milena Molina Villa	Convocada por:					
Objetivo de la reunión:	Generar conocimiento y fomentar la reflexión en torno a la movilidad peatonal, accesibilidad, seguridad, paisaje urbano y Visión Cero en torno a los puentes elevados para el cruce de personas en Medellín.						

AGENDA (ORDEN DEL DÍA)	
ITEM	TEMA
1	Palabras de bienvenida – Secretario de Movilidad Carlos Cadena Gaitán.
2	Resumen de la sesión anterior y muestra de los resultados: Agenda 2020 de la MMS. – Alejandra Álvarez.
3	Presentación: Sistema seguro para la movilidad humana – Invitado Iván De la Lanza.
4	Voxpop: ¿Cómo definirías en una palabra los puentes peatonales?
5	Presentación: Introducción a la accesibilidad universal – Invitado Wilson Castellanos.
6	Preguntas de los asistentes a los conferencistas.

DESARROLLO TEMÁTICO
<p>1. Palabras de bienvenida – Secretario de Movilidad Carlos Cadena Gaitán.</p> <p>El Secretario de Movilidad Carlos Cadena, hace la respectiva apertura de la Mesa de Movilidad Sostenible, con un agradecimiento a todas las personas que estuvieron pendientes de su salud, y así mismo alentó a todo el Equipo y asistentes de la Mesa, para continuar con el apoyo, la solidaridad y el optimismo que se requiere en esta crisis inimaginable y que se está afrontando actualmente para salir adelante, y fue reiterativo en seguir todos los protocolos de seguridad para evitar el contagio.</p>



También manifestó que toda esta situación es un gran aprendizaje e hizo una invitación para seguir explorando estas alternativas de conexión que de hecho tienen mucho que ver con la movilidad y que seguramente el tema se hablará más adelante, porque por ejemplo muchos de los viajes que implicaría que todos los asistentes se movilizaran hoy presencialmente, teniendo en cuenta que se tenían más de 230 personas confirmadas, esto conllevaría a una serie de emisiones y externalidades y que el estar reunidos de manera virtual correspondería a su vez con una práctica interesante de movilidad sostenible.

Mencionó los tres conceptos clave para la Secretaría de Movilidad en este cuatrienio: Visión Cero, Perspectiva de Género y Accesibilidad Universal, siendo este último del cual se hablará en esta Mesa enmarcado en la movilidad peatonal

2. Resumen de la sesión anterior y muestra de los resultados: Agenda 2020 de la MMS – Alejandra Álvarez.

En la primera sesión de la Mesa de Movilidad Sostenible se planteó que queremos conseguir con el desarrollo de la misma para esta vigencia 2020, y entre toda esta metodología que se realizó de la mano con la Secretaría de Inclusión Social, Secretaría de Participación Ciudadana, se identificaron seis (6) objetivos para cumplir con los propósitos de esta Mesa:

1. **Inclusión y diversificación;** de esta manera se comenzarían a replicar las sesiones en diferentes contextos de la ciudad.
2. **Articulación;** fortalecer la integración de las demás Mesas existentes no solamente de la Secretaría de Movilidad, sino también como de la Secretaría de Medio Ambiente, específicamente de aquellos temas que sean transversales y que puedan tener una incidencia con respecto a movilidad.
3. **Incidencia participación en proyectos;** se pretende un diálogo donde se pueda participar de manera activa respecto a los proyectos de movilidad sostenible y así mismo recibir una retroalimentación de esta participación.
4. **Gestión;** analizar la gestión de proyectos que vienen en este Medellín Futuro 2020 – 2023, y adicionalmente generar un diálogo coherente a parte en el control político y en el desarrollo integral de los proyectos.
5. **Información;** el objetivo es informar a través de la Mesa no sólo los proyectos de la Secretaría de Movilidad, sino también conocer los proyectos que se adelantan en las demás entidades tanto públicas como privadas, y que ese sea el espacio de esa socialización.
6. **Formación;** promover espacios donde la capacitación sea para todos en diferentes temas con movilidad sostenible y también integrar esas áreas temáticas como aire y tecnología

En la segunda sesión el objetivo fue identificar acciones concretas que se pudieran realizar para cumplir los diferentes objetivos que se habían encontrado en la primera sesión. A partir de allí se definieron tres (3) lineamientos importantes:

- ✓ Pertinencia para la Mesa
- ✓ Posible en el tiempo
- ✓ Bajo nuestro alcance

Así mismo se encontraron a través de este proceso metodológico, que fue construido conjuntamente ocho (8) actividades fundamentales:

- ✓ Capacitación sobre herramientas digitales disponibles para la movilidad sostenible.
- ✓ Capacitación en #Ecociudadanía en el ámbito de movilidad.
- ✓ Capacitación sobre movilidad sostenible y calidad del aire.
- ✓ Capacitación en normatividad sobre movilidad sostenible.
- ✓ Diálogo sobre movilidad sostenible entre actores estratégicos.
- ✓ Analizar los proyectos del plan de desarrollo municipal que promuevan la movilidad.
- ✓ Analizar la ejecución de los proyectos de Movilidad de la Alcaldía.
- ✓ Aportar insumos para proyectos de movilidad sostenible del año 2020 – 2021.

3. Sistema seguro para la movilidad humana – Invitado Iván De la Lanza - Gerente De Movilidad Activa WRI México.

Licenciado en Administración. Desarrolló la Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la Ciudad de México durante los últimos siete años desde la Secretaría del Medio Ambiente local, participó en la consolidación del sistema ECOBICI, la construcción de más de 40 km de ciclovías y dos biciestacionamientos masivos. Logró la creación de un área especializada del gobierno de la ciudad: la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista. Actualmente es Gerente de Movilidad Activa en el programa de Ciudades en WRI México.

- **Anexo 2** – Presentación “Sistema seguro para la movilidad humana”.

4. Voxpop: ¿Cómo definirías en una palabra los puentes peatonales?



5. Introducción a la accesibilidad universal - Invitado Wilson Castellanos - Profesional especializado en accesibilidad - Secretaría de inclusión Social, Familia y Derechos Humanos.

Arquitecto, magíster en Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Coordinó la Política Pública de discapacidad de Medellín y el departamento de Caldas, la Política Pública para las mujeres y la equidad de género de Manizales. Actualmente es integrante del componente de Accesibilidad Universal de la Unidad de Discapacidad de Medellín en la Secretaría de Inclusión Social.

- **Anexo 3** – Presentación “Introducción a la accesibilidad universal”

6. Preguntas de los asistentes a los conferencistas.

- **¿Cuál es la postura de WRI según la visión de seguridad, frente a los puentes peatonales?**

Responde: Iván De la Lanza

“Abordando desde el enfoque sistémico, se sabe que una visión cero y un sistema de seguridad vial requiere de diferentes acciones tanto en términos de diseño vial, como legislativos, operación y estrategias que mejoren esa seguridad vial; los puentes peatonales, o como se les ha llamado en México, puentes antipeatonales, no son una medida que se recomiende para mejorar una seguridad vial y los mas afectados que en este caso son los peatones que requieren atravesar de un punto a otro. Los puentes no están hechos para disminuir la velocidad de los coches, por el contrario, lo que siguen fomentando es que el automóvil no tenga que parar, lo que están buscando es que el peatón pase por encima o por debajo (incluyendo los deprimidos para peatones), y que no haya ningún tipo de interacción y por lo tanto no se disminuya la velocidad. La velocidad definitivamente es lo que está causando una pandemia por las lesiones y el número de muertos que deja como consecuencia. Y además no están hechos para que alguna persona con discapacidad, afección o una persona adulta mayor pueda subir y bajar”.

- **¿Es viable compartir espacio entre bicicletas y sillas de ruedas?**

Responde: Wilson Castellanos

“Hay que considerar que una persona que se desplaza sobre silla de ruedas es un peatón, como tal debería transitar por los andenes como peatón, pero andenes con las adecuadas condiciones de accesibilidad y que la bicicleta se considera un tráfico rodado que implica velocidades distintas a la de una persona sobre una silla de ruedas, por consiguiente, no estaría entre esas intenciones de accesibilidad y dejaría de ser segura para estas personas”.



- **Pregunta dirigida a Wilson Castellanos: En términos de accesibilidad, puentes peatonales con enfoque de género: ¿De qué manera podría abordarse este tema y que consideraciones tienes al respecto?**

Responde: Wilson Castellanos

“En una experiencia que tuve hace poco en Manizales de saber que en la política pública para las mujeres y la equidad de género allí, tienen mucho interrogantes sobre urbanismo de accesibilidad, definitivamente los puentes peatonales son inseguros para cualquier persona y de manera muy importante para las mujeres, de igual manera habría que indagar e investigar más sobre el tema, pero es una realidad, hay que pensar en que si se dejan puentes, algunos de ellos tendrán que pensarse, de manera que se vuelvan más seguros donde transite mas gente y a su vez requerirá de fuerza pública o vigilancia permanente con cámaras y de muchos otros elementos que generen esa seguridad, esto es otro argumento más para decir que los puentes peatonales dificultan en muchos lugares los temas de seguridad”.

- **¿De qué manera puede implementarse el paradigma de la movilidad sostenible teniendo en cuenta la topografía de Medellín y la inseguridad que vive la ciudad? ¿que nos pueden decir los expertos sobre esto?**

Responde: Iván de La Lanza

“Teniendo en cuenta que conozco a Medellín, haciendo recorridos a pie, en bicicleta, sin duda la topografía es un reto para todas las ciudades, sin embargo, no es un reto insuperable, es un reto que se debe abordar con estrategias y acciones específicas que permitan específicamente blindar equidad. Por este motivo quiero apoyar para el modelo de desarrollo urbano tiene que cambiar para generar poli centros urbanos, es decir no es práctico para nadie que todos vayamos a trabajar exactamente a la misma zona y hora, generando una acumulación excesiva, si bien queremos ciudades densas, queremos también ciudades policéntricas, ciudades que puedan funcionar de manera autónoma.”

Responde: Wilson Castellanos

“En Medellín, el país, el mundo nos ha enseñado lo que son los sistemas de transporte multimodales, y Medellín tiene que seguir avanzando en ese sentido en cómo hacer accesible inclusive los sitios más recónditos y difíciles topográficamente, entonces yo pienso que esos son los retos y con toda la fuerza y la energía que tiene la gente de Medellín y con toda seguridad se podrá avanzar.”

- **¿Como sortear el falso dilema entre tener una ciudad accesible y la supuesta barrera a la reducción de emisiones que supone hacer frenar los vehículos motorizados?**



Responde: Iván de La Lanza

“Si se refiere a las restricciones de pico y placa supongo, precisamente a nivel internacional vemos que la mayor parte de las ciudades avanzan hacia zonas de bajas contingencias y bajas emisiones, zonas que permiten mejorar la seguridad vial para todos al mismo tiempo que mejoran la calidad del aire, por ejemplo en México tan solo en un año el gran número de afectados es mucho mayor al tema de COVID – 19 y por supuesto que en muchísimos años no ha habido una respuesta con tal magnitud como se está haciendo ahora y afecta de mayor manera a los adultos mayores y niños, aquí hago una comparativa, el tema de esa política pública tiene que avanzar urgente para poder mejorar, primero en temas de monitoreo, porque lo que no se mide no se cuenta y lo que no se cuenta no se mejora, entonces en ese sentido el monitoreo de la calidad del aire debe mejorar para poder saber específicamente que se debe hacer y cuales son esas medidas y a quien está afectando, la segunda es un tema de mejoramiento de la tecnología de vehículos, los vehículos que circulan no pueden ser los que tenemos y que además tienen una restricción y en ese sentido esa restricción empieza con vehículos viejos y contaminantes, por lo tanto debe ser prioritario que estos no circulen perjudicando a las personas que caminan, niños que van a la escuela, personas que están esperando el transporte público y tercero no solamente enfocarlo a una zona, este tiene que ser un tema para toda la ciudad, es un reto muy común. Mi resumen, es una acción de extrema urgencia particularmente Post – COVID – 19, y es muy probable que por las afecciones respiratorias que se incrementen para los más vulnerables, la mala calidad el aire que vuelva a nuestra ciudad es un aire restablecido que afectará aún más a estas personas”.

Responde: Wilson Castellanos

“Como incentivar y como promover el uso de vehículos sostenibles, como hacer para que la reposición de vehículos de transporte público se estimule efectivamente a que no sean contaminantes, y lo que entendí de la pregunta básicamente, es que si se disminuye la velocidad en las ciudades generará una mayor contaminación, por un lado en el tema de los vehículos, como promovemos el uso de vehículos sostenibles y por el otro lado es también lo que se ha tratado de implementar que son los usos alternativos de los sistemas de transporte en las ciclorrutas”.

- **¿Cómo manejar el paso peatonal de una persona con discapacidad cognitiva la cual no tolera el ruido de los vehículos y les asusta la gran cantidad de vehículos que hay en la vía?**

Responde: Wilson Castellanos

“Si, efectivamente hay personas con discapacidad intelectual y sicosocial que se alteran y se afectan por la contaminación auditiva, igual ocurriría cuando algunas personas con discapacidad se encuentran con mucha gente en espacios abiertos, cada persona tendrá una expresión y manifestación del entorno, pienso que tendríamos que integrarnos con las organizaciones de la sociedad civil, con las entidades que trabajan con personas, por ejemplo con autismo, para que nos den pistas y nos orienten sobre que deberíamos hacer en el espacio público y para que efectivamente se de una inclusión adecuada y diferenciada de acuerdo a las necesidades de la población, aquí vale la pena hacer cuña a lo que es el Comité de Discapacidad, también hay una política pública que aborda el tema de movilidad, donde tendríamos que empezar a mirar alternativas para este tipo de situaciones y enfrentar este reto que nos están planteando con esta pregunta”.

Cód. FO-TICS-141	<p style="text-align: center;">Formato FO-TICS Acta de reunión general</p>	 Alcaldía de Medellín
Versión 5		

- **¿Qué opina de la interacción entre ciclistas y vehículos de transporte público en carriles solo bus? ¿Es posible bajo ciertos parámetros, o no debería siquiera considerarse una opción?**

Responde: Iván de La Lanza

“Efectivamente, si es una opción que se puede considerar bajo ciertos parámetros, a nivel internacional la literatura y las guías precisamente para la creación de infraestructura ciclista, no muestra la vía compartida, donde el parámetro carril Bus/Bici es de mas de 4,20 mtrs. de ancho, obviamente con las especificaciones de señalamiento vertical, horizontal y semafórico, y segundo los dos puntos más importantes para poder determinar esto son la frecuencia y velocidad, en el término de frecuencia debemos tener una baja y tercero las dimensiones del bus”.

Varios, consideraciones finales y cierre.

CONCLUSIONES

1	
2	
3	

DOCUMENTOS ANEXOS

1	Anexo 1: Presentación Gerencia de Movilidad Humana
2	Anexo 2: Presentación Sistema seguro para la movilidad humana.
3	Anexo 3: Introducción a la accesibilidad universal

PROXIMA REUNIÓN

Lugar y Fecha	Por definir.
----------------------	--------------