

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



**PROGRAMA DE TRABAJO
2012-2015**

INTRODUCCIÓN

La Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, con fundamento en los Artículos 1º, 4º, 11, 25, 26 y 122, Apartado C, Base Primera, Fracción V, Incisos j), k) y p), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 42, Fracciones XIV, XV y XXX, del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 1º, 7º, 10, Fracciones I, II, III, IV, VI, VII, XIX, XX, XXI, XXX, XXXI y XXXVI, 11, 12, 13, 17, 18, 19, 59, 60, Fracción II, 61, 62, Fracción XXX, 63, 64, 67 y 68, de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; 1º, 2º, 3º, 28, 34 y 48, del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; y 1º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 28, 32, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 y 67 del Reglamento Interior de las Comisiones de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, aprobó en su Sesión Ordinaria de su Tercera Reunión de Trabajo, celebrada el trece de diciembre de 2012, su Programa de Trabajo 2012-2015, para todos los efectos legales conducentes.

La convicción y decisión de asumir a la movilidad como un derecho humano, cuyo goce y ejercicio pleno es urgente para todas y todos los habitantes de la capital de México, así como para sus visitantes nacionales y extranjeros, constituyen la base imprescindible de nuestra estrategia legislativa fundamental que es

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



contribuir a construir el nuevo y necesario paradigma del Sistema Integral, Sostenible, Sustentable e Incluyente de Movilidad, Transportes, Vialidades, Tarifas y Seguridad Vial de la Ciudad de México, misma que define la estructura del presente Programa de Trabajo 2012-2015.

I. ANTECEDENTES

Los antecedentes de nuestra estrategia legislativa fundamental son muchos, entre los más remotos se encuentran, los debates sobre los principios generales en que se fundan los derechos humanos, por ejemplo, los derechos de toda persona “a circular libremente”¹ y “a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar”².

Los debates, posteriores a la Segunda Guerra Mundial, sobre la naturaleza, origen, contenido conceptual y clasificación de los derechos humanos, que en México han repercutido públicamente y que se han expresado en la presentación de muy diversas iniciativas de reformas a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes federales y locales.

Respecto al debate sobre el derecho humano a la movilidad, en la capital de México, entre los antecedentes principales están

¹ ONU. DECLARACIÓN UNIVERSAL DE DERECHOS HUMANOS. Artículo 13. http://www.un.org/es/documents/udhr/index_print.shtml

² CPEUM. Artículo 4°. <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/en16.pdf>

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



distintos procesos, acontecimientos, talleres, foros, congresos, planes, programas, documentos e iniciativas.

Por ejemplo, la expedición del Programa de Transporte y Vialidad 2001-2006 (PITV2001-2006), con el siguiente objetivo general: "El objetivo principal del Gobierno del Distrito Federal (GDF) en materia de transporte y vialidad es dentro de un marco de desarrollo sustentable, garantizar la movilidad de las personas y los bienes a las regiones de la Ciudad de México, así como facilitar la accesibilidad a su entorno urbano"³, cuya estructura fue definida con 5 "Políticas"⁴, que fueron:

1. Marco jurídico.
2. Estructura organizacional.
3. Infraestructura vial.
4. Sistemas de transporte.
5. Sistemas de apoyo.

El documento del año 2002, del Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal (FIMEVIC), intitulado "Problemas de la Movilidad en la Ciudad de México" que apuntaba:

"La movilidad se refiere tanto a la demanda de viajes que requiere una población creciente y con empleos, viviendas y accesos a educación, cultura y comercio, cada vez mas distanciados entre sí, y por otro lado, a la oferta de infraestructura vial de avenidas y calles, con sus intersecciones, así como a los diversos servicios

³ GDF. Programa de Transporte y Vialidad 2001-2006, Gaceta Oficial del Distrito Federal, número 146, 5de noviembre de 2002, página 8. http://cgsservicios.df.gob.mx/sicd/f/formatos/Gaceta_146_2002.pdf

⁴Ibidem, páginas 40 y 41

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



que se utilizan para realizar los viajes, desde el auto particular, el transporte público de mediana y gran capacidad, como los autobuses y el metro, y una creciente dotación de transporte concesionado como los taxis y los microbuses. Los llamados modos de transporte.

Los problemas en la movilidad que son generadores de molestias cotidianas y masivas, son un síntoma de un malestar mas profundo: el modo desordenado en que ha crecido nuestra ciudad y la metrópoli, con graves riesgos para la sustentabilidad de la vida de la Zona Metropolitana del Valle de México. Por eso el centro del debate no sólo se refiere a evaluar la eficacia de las medidas para aumentar la velocidad en la movilidad, sino a sus efectos para corregir o aumentar los desequilibrios del crecimiento urbano.”⁵

La “Encuesta Origen y Destino de los viajes de los residentes del Área Metropolitana del Valle de México 2007”, elaborada por el INEGI a solicitud de los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México, cuyos tres objetivos fueron:

- “Obtener información de la movilidad de los residentes de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), y relacionarla con otros datos para que las dependencias responsables del Distrito Federal y el Estado de México, la utilicen con el fin de planear el transporte y la vialidad metropolitanos.
- Calcular la cantidad de viajes realizados en la ZMVM en días laborables, así como los motivos por los cuales se generan.

⁵ FIMEVICDF. Problemas de la Movilidad en la Ciudad de México. <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/4amanerade.htm>

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



- Conocer los medios de transporte empleados, los transbordos realizados para llegar al destino final del viaje, el tiempo y costo de transportación en un día, así como las horas de mayor afluencia de viajes.”⁶

El proceso jurídico que concluyó con la expedición del Reglamento de Tránsito Metropolitano, en junio de 2007, por el Gobierno del Distrito Federal, cuyo objeto: “establecer las normas relativas al tránsito peatonal y de vehículos en el Distrito Federal y a la seguridad vial”⁷, y fue la culminación de un largo proceso que inició con el PITV2001-2006, cuando se propuso la actualización de los reglamentos de transporte de pasajeros, de transporte de carga y de tránsito, que avanzó con el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de 2003, mismo que se derogó al entrar en vigencia el antes citado Reglamento de Tránsito Metropolitano.

El PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL 2007-2012, que en su eje estratégico “6. Desarrollo sustentable y de largo plazo”, contiene una estrategia que se refiere a la movilidad en los siguientes términos:

“El reordenamiento urbano y territorial privilegiará una estrategia para incrementar la efectividad de la gestión ambiental y buscar el bienestar de la población de manera integral. Mediante el ordenamiento territorial se buscará evitar que la expansión urbana, las construcciones y asentamientos humanos pongan en riesgo los ecosistemas del suelo de conservación, zonas de reserva ecológica, áreas verdes, bosques y barrancas. Se promoverán

⁶ INEGI. Encuesta de Origen y Destino de los viajes de los residentes del Área Metropolitana del Valle de México 2007.

⁷ GDF. Reglamento de Tránsito Metropolitano, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 20 de junio de 2007. <http://cgsestados.df.gob.mx/prontuario/vigente/fr147104.htm>

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



alternativas de movilidad urbana a través de medios no contaminantes o de bajo impacto ambiental.”⁸

El PLAN VERDE definido como “la ruta del Gobierno del Distrito Federal a mediano plazo (15 años) que contiene las estrategias y acciones para encaminar a la Ciudad de México hacia la sustentabilidad de su desarrollo, para que continúe siendo un espacio adecuado para sus habitantes, sin comprometer el patrimonio natural que la hace viable.”⁹, con sus siete ejes temáticos que son:

1. Suelo de conservación.
2. Habitabilidad y espacio público
3. Agua.
4. Movilidad.
5. Aire.
6. Residuos sólidos.
7. Cambio climático y energía.

Donde , el eje temático “Movilidad” establece:

“Objetivo: Recuperar las vialidades para el transporte colectivo eficiente, menos contaminante y de calidad y promover la movilidad no motorizada.

Estrategia 1.- Privilegiar el transporte colectivo eficiente, no contaminante y de calidad y recuperar el uso de las vialidades para la mayoría.

⁸ GDF. Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012, página 61. http://www.icyt.df.gob.mx/documents/vari0s/ProgGralDesarrollo_0712.pdf

⁹ GDF. Plan Verde. http://www.sma.df.gob.mx/planverde/index.php?option=com_content&view=article&id=45&Itemid=56

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



- Configurar el Sistema de Metrobús con la construcción de 5 corredores al 2012.
- Incrementar la cobertura del Metro con la línea 12 para 2012 (Mixcoac-Iztapalapa-Tláhuac).
- Llevar a cabo el reordenamiento de paradas exclusivas para el transporte colectivo en 10 corredores viales para el 2012.

Estrategia 2.- Reducción del número de vehículos en circulación.

- Modificación del programa HNC aplicando restricción sabatina y, en el caso de unidades foráneas, matutina en día laboral.
- Poner en funcionamiento el Programa de Transporte Escolar (fases 1, 2, 3 y 4).
- Regular la circulación de transporte de carga en 10 vialidades primarias al 2012.

Estrategia 3.- Incentivo de la movilidad no motorizada.

- Ejecutar al 100% la Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la Ciudad de México, a través de la construcción de Infraestructura ciclista, la implementación del Sistema Ecobici y Programas como "Muévete en Bici", Bici-Escuela y Club de Ciclismo Urbano de la Ciudad de México.

Estrategia 4.- Agilizar la movilidad vial.

- Llevar a cabo adecuaciones viales para facilitar la movilidad en 214 puntos conflictivos.

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



- Implementar 15 vialidades reversibles para el 2012.
- Construir 8 estacionamientos para 2012.
- Instalar 1,633 terminales multiespacio (parquímetros) en 2011.

Estrategia 5.- Fortalecimiento de la cultura vial para una convivencia más armónica.

- Incrementar la presencia de agentes de tránsito con 2,000 nuevos elementos en un periodo de cuatro años.¹⁰

Otros antecedentes, son el "DICTAMEN CON DECRETO POR EL QUE SE ABROGA LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y SE CREA LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL"¹¹, que elaboró y concluyó, en 2009, la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura, que no aprobó, pero que constituye un documento indispensable a considerar y analizar.

El Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 (PITV"007-2012), publicado en marzo de 2010, expedido por la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), significativamente subtulado "Hacia una Movilidad Sustentable, Incluyente y Alternativa", en cuya Introducción se afirma que con toda claridad que: "es el documento rector para la planeación de la movilidad y su infraestructura en el Distrito Federal. Se ha diseñado con perspectiva de equidad social y urbana, recuperación del medio

¹⁰ GDF. Plan Verde. http://www.sma.df.gob.mx/planverde/index.php?option=com_content&view=article&id=52&Itemid=63

¹¹ CTyV de la ALDF, IV Legislatura. DICTAMEN CON DECRETO POR EL QUE SE ABROGA LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y SE CREA LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL. Mimeo

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



ambiente y visión metropolitana.”¹², que contiene las 4 “Líneas Estratégicas” siguientes:

- “1. Impulso a la movilidad colectiva y disminución de emisiones contaminantes por transporte público.
2. **Derecho a una movilidad incluyente y hacia la sustentabilidad.**
3. Transporte y su infraestructura para un nuevo orden urbano.
4. Modernización del servicio a usuarios, la gestión y eficiencia tecnológica.”¹³

El gran acontecimiento de los esfuerzos por la promoción de la movilidad, en 2010, que en palabras de Adriana Lobo, Directora de CTS México, significó que: “El VI Congreso Internacional de Transporte Sustentable (CITS) y el XVI Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU), constituyeron un espacio de reflexión para la creación de ciudades competitivas, donde se muevan personas y no vehículos, la ciudad no es una concentración de individuos y edificios, es una concentración de oportunidades, de sueños, de vidas, la idea es transitar a ciudades con dimensiones humanas y ambientales”¹⁴

El “Foro Tarifas y Formas de Cobro en el Servicio Público de Transporte de Pasajeros Concesionado del Distrito Federal”, que convocó y celebró la Comisión de Transporte y Vialidad de la

¹² GDF. Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012. Hacia una Movilidad Sustentable, Incluyente y Alternativa. Gaceta Oficial del Distrito Federal, 22 de marzo de 2010, página 19. http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/programa_integral_de_transportes_y_vialidad

¹³ Ibidem, página 20. Subrayado nuestros.

¹⁴ CTSEMBARQ. Convoca Adriana Lobo a transitar hacia ciudades con dimensiones humanas y ambientales. <http://www.ctsmexico.org/node/290>

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, en agosto de 2010, con los siguientes dos objetivos:

- “Analizar la contribución, las omisiones, los errores y la vigencia de los Artículos 78 al 82, del CAPÍTULO XII DE LAS TARIFAS, del TÍTULO SEGUNDO DEL TRANSPORTE, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, vigente, en la perspectiva de la construcción del nuevo paradigma de un verdadero sistema de transporte y vialidad, integrado orgánicamente en red, sustentable, cómodo, seguro, puntual, limpio, con tarifas al alcance de toda la población, respetuoso y solidario con ella, y de alta y fácil conectividad, en el Distrito Federal y para preservar la Cuenca de México.
- Analizar los enfoques, propuestas y alternativas para un nuevo marco jurídico de tarifas y formas de cobro en el Servicio Público de Transporte de Pasajeros Concesionado en el Distrito Federal, en la citada perspectiva.”¹⁵

Los 4 “Talleres de Análisis para el Desarrollo Económico, Social y Urbano del Distrito Federal”, que convocados por la Comisión de Gobierno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, y el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC-UNAM), se celebraron en febrero-marzo de 2011, cuyo resultado fue un “diagnóstico preliminar” y la “primera etapa del proceso de un estudio prospectivo”, con los siguientes temas:

¹⁵ CTyV de la ALDF, V Legislatura. <http://www.aldf.gob.mx/foros-726-12.html>

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



- “1. Reactivación económica y generación de empleo.
2. Desarrollo, renovación e intervenciones urbanas.
3. **Movilidad y transporte público.**
4. Educación y capacitación para el empleo.”¹⁶

Los 4 “Foros Ciudadanos para el Desarrollo Económico, Social y Urbano del Distrito Federal”, que convocados por la Comisión de Gobierno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, y el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC-UNAM), se celebraron en agosto de 2011, contribuyeron en la elaboración del documento final denominado “Propuestas para el Desarrollo Económico, Social y Urbano del Distrito Federal”, que en materia de movilidad estableció dos propuestas generales, que son:

“Se propone facilitar la movilidad mediante el fortalecimiento de las políticas que privilegian el transporte público de gran capacidad, la integración física, tarifaria y de horarios; así como los diferentes modos de transporte público y las mejoras continuas en la calidad y accesibilidad de este servicio. Asimismo, para agilizar la circulación vial se requiere la utilización de semáforos con tecnología de auto-organización para dar preferencia a las calles de mayor demanda.

(...)

¹⁶ PUEC-UNAM y ALDF, V Legislatura. Talleres de Análisis para el Desarrollo Económico, Social y Urbano del Distrito Federal, página 5. Subrayados nuestros. www.aldf.gob.mx/archivo-talleres-analisis-desarrollo-df.pdf

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



Resulta fundamental insistir en que los problemas de movilidad que presenta la Ciudad de México responden a complejos procesos vinculados con la falta de efectividad de la planeación urbana, a la actuación de las empresas inmobiliarias de vivienda y al mercado de la industria automotriz. Por ello, para agilizar la movilidad, lo más importante es disminuir la necesidad de la ciudadanía de trasladarse. En este sentido, las zonas para el desarrollo local identificadas en esta propuesta pretenden contribuir a la generación de nuevas condiciones de proximidad entre empleo y vivienda. Esto busca disminuir los desplazamientos y generar alternativas no motorizadas —como la bicicleta— que disminuyan los gastos de transporte que afectan principalmente a las familias de menores ingresos. En este contexto, no menos importante es resaltar la dimensión ambiental de estas propuestas que contribuyen a mejorar la calidad del aire en el Valle de México, así como disminuir los gases de efecto invernadero.”¹⁷

El IV Congreso Internacional de Transporte: Política, Ciudad y Movilidad, que convocó y celebró la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), en abril de 2012, en cuya inauguración se afirmó que: “Es necesario que nos pongamos de acuerdo para definir y restablecer la movilidad urbana, el reto de hoy es concretar un esquema sustentable, eficiente, organizado, integrado del transporte urbano...”¹⁸.

¹⁷ PUEC-UNAM y ALDF, V Legislatura. Foros Ciudadanos para el Desarrollo Económico, Social y Urbano del Distrito Federal, páginas 16 y 17. www.aklf.gob.mx/archivo-1d923e1e9161ed5cc11d5793f029a294.pdf

¹⁸ AMTM. Política y Movilidad. http://www.amtm.org.mx/amtm/index.php?option=com_content&view=article&id=75%3Apolitica-y-movilidad-&catid=1%3Aeditorial&Itemid=5

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



Uno más, el gran esfuerzo de “Ciudadanos con Visión”, quienes reunidos en abril de 2012, acordaron “Ocho estrategias de movilidad para la Zona Metropolitana del Valle de México”, que son:

“Movilidad y desarrollo urbano

Estrategia 1 - Articular las políticas de desarrollo urbano y movilidad

Estrategia 2 - Consolidar una ciudad compacta y ordenada

Estrategia 3 – Implantar una inversión pública metropolitana eficiente y sustentable

Transporte público urbano

Estrategia 4 – Expandir, modernizar e integrar una red de transporte público de calidad

Estrategia 5 – Consolidar un marco institucional y legal para un mejor transporte público

Espacio y movilidad no motorizada

Estrategia 6 – Priorizar la movilidad no motorizada en el diseño y uso del espacio público

Estrategia 7 – Reducir el uso del automóvil privado

Estrategia 8 – Establecer lineamientos para la planeación, gestión, inversión y defensa del espacio público.”¹⁹

Finalmente, el llamado, del 22 de noviembre de 2012, del Centro de Transporte Sustentable EMBARQ México a la Asamblea

¹⁹ Ciudadanos con Visión. Acuerdos para la Movilidad Zona Metropolitana del Valle de México. Subrayados del texto. <http://ciudadanosconvision.mx/acuerdos-de-movilidad/ocho-estrategias>

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, y al Jefe de Gobierno Electo del Distrito Federal “a dar pasos sólidos y destinar recursos para la consolidación de un proyecto y una visión de movilidad urbana sustentable”²⁰.

Como se observa, este es un breve recuento de los antecedentes relevantes de nuestra estrategia legislativa fundamental, pero da cuenta de cómo el derecho humano a la movilidad ha sido una preocupación permanente en el debate que se ha sostenido, en los primeros doce años del presente siglo, en la ciudad de México, cómo se ha profundizado, complejizado y manifestado en los distintos procesos, acontecimientos, talleres, foros, congresos, planes, programas, documentos e iniciativas.

II. EL CONTEXTO Y LA PROBLEMÁTICA GENERAL

La Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, considera que el análisis del preocupante contexto internacional y nacional de los problemas principales de la movilidad, el transporte, las vialidades, las tarifas y la seguridad vial en la ciudad de México debe ser una prioridad no sólo de esta comisión ordinaria y permanente, sino del propio órgano legislativo local en su conjunto, de los otros órganos ejecutivo y judicial locales, así como de las y los habitantes, consejeros ciudadanos, expertos e instituciones de educación e investigación superior, centros e institutos especializados y organizaciones no gubernamentales.

²⁰ CTSEMBARQ México. “Le urge al DF un Sistema Integrado de Transporte que construya una ciudad conectada, más democrática e incluyente: CTS EMBARQ”. <http://www.ctsmexico.org/node/657>

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



En efecto, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en su reciente informe sobre la “Situación y Perspectivas de la Economía Mundial 2012”, intitula su primer apartado así: “La economía mundial se encuentra al borde de otra gran recesión” y afirma en su primer párrafo: “La economía mundial se encuentra al borde de otra crisis importante. El crecimiento de la producción se ha desacelerado considerablemente durante el año 2011 y para los años 2012 y 2013 se prevé que el crecimiento será anémico”²¹.

Aún más, en el apartado “Las economías en desarrollo recibirían un golpe considerable”, se expone que:

“Una recesión sea en Europa o en Estados Unidos podría no ser suficiente para inducir una recesión global, pero sí probablemente el colapso de dichas economías al unísono. Bajo esta premisa, el escenario pesimista de las Naciones Unidas prevé que para el año 2012 la economía de la UE se contraería a una tasa de 1,5 por ciento y la de Estados Unidos a una tasa de 0,8 por ciento. Es entonces probable que las economías en desarrollo y las economías en transición sufran un choque significativo. El impacto variará dependiendo de sus vínculos económicos y financieros con las principales economías desarrolladas, que difieren de país en país. Los países en desarrollo en Asia, principalmente los de Asia oriental se verían particularmente afectados a través de una caída de sus exportaciones a las principales economías desarrolladas. Mientras tanto, países en desarrollo en África, América Latina y Asia occidental, así como las principales economías en transición,

²¹ ONU. Situación y Perspectivas de la Economía Mundial 2012, página 1. http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/wesp_current/2012wesp_es_sp.pdf

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



VI LEGISLATURA

se verían perjudicados por la disminución de los precios de bienes primarios. Más aún, todas las economías emergentes tendrían que afrontar choques financieros de envergadura, incluyendo una avalancha de ventas masivas en sus mercados bursátiles, retornos de flujos de capital y pérdidas financieras directas a causa de la caída del valor de sus activos en deuda pública en Europa y Estados Unidos, afectando tanto a reservas oficiales como a asignaciones privadas.”²²

La “crisis globalmente sincronizada”²³, que estalló en 2007-2008 en EEUU y rápidamente se extendió a la gran mayoría de las economías nacionales, impactó negativamente a la economía mexicana, la gran fuerza destructiva de esa crisis económico-financiera mundial afectó gravemente todos los indicadores principales de la economía mexicana, lo que obligó al Gobierno Federal, a principios de 2009, a promover la firma del “Acuerdo en Favor de la Economía Familiar y el Empleo para Vivir Mejor”, con 5 “Pilares Básicos” y “25 Acciones Específicas”. Por ejemplo, en el “Pilar Básico” “2. Apoyo a la Economía Familiar”, dos de sus “Acciones Específicas” fueron: “Se congelarán los precios de la gasolina en todo el país durante todo el año”; y, Se reducirá el precio del Gas LP en 10 por ciento, manteniéndolo en ese nivel por el resto del año”. Y, en el “Pilar Básico” “3. Apoyo de la competitividad y a las PYMES” una de sus “Acciones Específicas” fue: “Reducción en el precio de la electricidad. La de alta tensión disminuirá 20%, la de media tensión 17% y la de baja tensión y comercial en 9%.”²⁴

²² Ibidem, página 11

²³ Valenzuela Feijóo, José. “ESTADOS UNIDOS: UNA CRISIS DE ORDEN ESTRUCTURAL”, página 1.
<http://www.iela.ufsc.br/uploads/uploadsFCkEditor/File/valenzuela.pdf>

²⁴ Gobierno Federal “Acuerdo en Favor de la Economía Familiar y el Empleo para Vivir Mejor”,
http://www.presidencia.gob.mx/infografias/2009/enero/070109_economia_empleo/index.html

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



Por eso, respecto a esta problemática, ante la impronta de la inminente recesión de la economía mundial, identificamos como necesidades urgentes del Plan de Trabajo 2012-2015 las siguientes:

1. Analizar los principales informes sobre la situación y perspectivas de la economía mundial y mexicana para poder definir nuestra posición legislativa respecto a las acciones gubernamentales, federales y locales, urgentes, que debemos proponer y/o solicitar en materia de precios de las gasolinas y diesel, para evitar al máximo los impactos perjudiciales al nivel de vida y los ingresos reales de las y los habitantes de la ciudad de México, las y los usuarios y prestadores de los Servicios de Transporte de Pasajeros y de Carga, así como los ingresos y presupuestos autorizados al Distrito Federal para el ejercicio fiscal de 2013.

2. Integrar y actualizar, mediante procesos de participación democrática, abiertos, públicos e informados, los diagnósticos y pronósticos generales sobre todas las problemáticas que competan a la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, otorgando prioridad y urgencia, dado el preocupante contexto internacional y nacional descrito, grosso modo, a la integración y actualización de todos los diagnósticos y pronósticos existentes (de los poderes y órganos legislativo, ejecutivo y judicial, de las y los habitantes, expertos, instituciones de educación e investigación superior, organizaciones no gubernamentales, centros e institutos especializados y organizaciones sociales, ciudadanas y civiles, etc.) de la movilidad,

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



el transporte, las vialidades, las tarifas y la seguridad vial en la ciudad de México, así como del “Programa Maestro de Ferrocarriles Urbanos y Suburbanos del Área Metropolitana de la Ciudad de México, versión 1996”, porque consideramos a la actual coyuntura económica-financiera como un momento crucial para tomar definiciones estratégicas, es decir, a favor del goce y ejercicio pleno del derecho humano a la movilidad de las y los habitantes de la capital de la República y, en consecuencia, de la denominada Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y de toda la Cuenca de México.

El Programa General de Desarrollo 2013-2018 y el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2013-2018 son dos instrumentos fundamentales del proceso de planeación, cuya próxima y obligada definición estructura, contenidos temáticos, consulta y aprobación de ley, estarán inmersos y determinados por las restricciones de la recesión mundial y sus impactos negativos en la economía nacional y local.

Pero, en cualquier situación, la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, propondrá y velará para que contengan como ejes transversales los siguientes derechos humanos:

1. A la Movilidad.
2. Al Medio Ambiente Sano.
3. Al Hábitat.
4. A la Salud.
5. A la Ciudad.
6. Al Trabajo.

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



7. A la Vivienda.
8. A la Educación.
9. A la Seguridad Jurídica.
10. A la Seguridad Social.

Por todo lo anterior, y con fundamento en esos derechos humanos y/o constitucionales para la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, llegó la hora de legislar sobre el derecho humano a la movilidad en la ciudad de México.

Ante, la gravísima situación y perspectivas de los energéticos; de la fragmentación, omisiones y contradicciones entre políticas, estrategias y programas de movilidad, urbanos y ambientales (PITV, Programa General del Desarrollo Urbano, Programa General de Ordenamiento Ecológico, Pro-Aire y Plan Verde, entre otros); la pérdida de 3.3 millones de horas-hombre por la saturación vial; los altos costos del transporte para las familias de bajos ingresos, que ocupan hasta 25% de sus ingresos; los altos índices de muertes y heridos por accidentes viales prevenibles; el agotamiento del modelo de transporte en automotores particulares, por su desproporcionado número y uso excesivo, así como su gran demanda de combustibles; la falta de articulación en red entre los modos de transporte de pasajeros y de carga, así como de conectividad, puntualidad, comodidad, limpieza, accesibilidad y seguridad; y, un marco jurídico desactualizado, omiso y contradictorio, para la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, es un compromiso inaplazable elaborar, discutir a fondo, democrática, abierta, pública, informada, ordenada y rigurosamente, y promover

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



la aprobación, por el órgano legislativo local, de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, en congruencia con las reformas a las Leyes de Medio Ambiente, Cambio Climático, Desarrollo Urbano, Vivienda, de Salud, Educación, Orgánica de la Administración Pública, del INVEA, entre otras.

En suma, es necesario establecer públicamente un compromiso legislativo para que esta nueva Ley de Movilidad del Distrito Federal tenga por objeto la construcción del nuevo paradigma y la creación del Sistema Integral, Sostenible, Sustentable e Incluyente de Movilidad, Transportes, Vialidades, Tarifas y Seguridad Vial de la Ciudad de México.

En este sentido, un tema fundamental a resolver es la gran heterogeneidad y dispersión de las tarifas de los Servicios de Transporte de Pasajeros y de Carga, y ahora, incluso de vialidades y estacionamientos, así como la diversidad de las formas de pago.

Todos los estudios sobre los sistemas de recaudo en México llaman con urgencia la atención para avanzar en su mejoramiento, integración y colaboración entre sistemas, ciudades, metrópolis, estatal y nacional.

El Capítulo XII de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, vigente, dice a la letra;

**“CAPÍTULO XII
DE LAS TARIFAS**

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



Artículo 78. - Las tarifas de Transporte Público de Pasajeros en todas sus modalidades, serán determinadas por el Jefe de Gobierno a propuesta de la Secretaría y se publicarán en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos de los periódicos de mayor circulación, cuando menos con cinco días de anticipación a su entrada en vigor, para conocimiento de los usuarios.

Los prestadores del servicio deberán exhibir en forma permanente y en lugares visibles de sus vehículos, terminales, bases y demás infraestructura con acceso a los usuarios, la tarifa aprobada de acuerdo al servicio de que se trate.

Artículo 79. - Para la propuesta de fijación o modificación de tarifas para el servicio público de transporte, la Secretaría deberá considerar el tipo de servicio, el salario mínimo, el precio unitario del energético de que se trate, el precio de gobierno de las unidades, el índice nacional de precios al consumidor y en general todos los costos directos o indirectos que incidan en la prestación del servicio y en su caso, la aprobación que haga el órgano de Gobierno de las entidades paraestatales que presten el citado servicio.

Para este efecto, la Secretaría elaborará un dictamen previo al establecimiento o modificación de las tarifas, mismo que tomara como base los estudios técnicos emitidos por el consejo asesor de transporte, los concesionarios, empresas paraestatales, organismos descentralizados y demás prestadores del servicio público de transporte.

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



Artículo 80.-La Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas de servicio público, incorporando en lo posible, los avances tecnológicos existentes.

Artículo 81.- Las tarifas deberán revisarse durante el tercer trimestre de cada año.

En el cuarto trimestre el Jefe de Gobierno, emitirá resolución sobre la determinación del incremento o no de las tarifas, tomando como base lo establecido en el artículo 79 de esta Ley.

Artículo 82.- Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficientar o acreditar el servicio público de transporte, el Jefe de Gobierno a propuesta de la Secretaría, podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales, o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa, que se aplicaran de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población.”

Como se observa, los contenidos de los artículos de este “Capítulo XII de las Tarifas”, son inoperantes tal como están redactados, es claro que se urge una nueva norma de tarifas y formas de pagos, con un objeto claro y actualizado, una estructura y contenidos, instrumentos y mecanismos y artículos transitorios, que despersonalicen y elimine la discrecionalidad en la toma de decisiones, y que garanticen la integración de los sistemas de recaudo en la perspectiva de un sistema metropolitano, capaz de introducir y asimilar positiva y permanentemente los avances tecnológicos, promover ahorros y descuentos a las y los usuarios,

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



fortalecer la rectoría y el control público de los ingresos, el mejor uso del gasto, la operación y el mantenimiento de las unidades y el sistema, la capacitación de los conductores y personal de apoyo, técnico, administrativo y de seguridad.

Una nueva normatividad en materia de tarifas y formas de pago es urgente. Los principios de la misma deben ser el goce y pleno ejercicio del derecho humano a la movilidad, así como la sostenibilidad, accesibilidad, la promoción de la inclusión y la justicia social, el respeto irrestricto a todos los derechos humanos.

Respecto a las diversas problemáticas particulares, como STC Metro, Metrobús, STE, RTP, Microbuses, Combis, Autobuses, Taxis, Bicitaxis, Ecobici, Ciclopistas, Camiones, Tractocamiones, CETRAMs, PROTE, Vialidades Primarias, Vialidades Secundarias, "Segundos Pisos", Supervía Poniente, Señalización, Semáforos, etc., proponemos la realización de mesas de trabajo temáticas con las y los habitantes, usuarios, prestadores del servicio, autoridades y servidores públicos con facultades de decisión, expertos y diputadas y diputados de las diversas comisiones del órgano legislativo local, para identificar sus necesidades específicas, sus demandas de soluciones y escuchar sus análisis y propuestas, en las perspectivas arriba expuestas.

III. OBJETIVO GENERAL

Definir el objeto, la estructura y contenidos temáticos de la nueva Ley de Movilidad del Distrito Federal, con base en el

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



consenso social y legislativo del nuevo paradigma que debe regir al nuevo Sistema Integral, Sostenible, Sustentable e Incluyente de Movilidad, Transportes, Vialidades, Tarifas y Seguridad Vial de la Ciudad de México, así como la normatividad del Sistema de Tarifas y Formas de Cobro en los Servicios de Transporte de Pasajeros y de Carga en el Distrito Federal.

IV. ESTRATEGIA

Las líneas estratégicas del Plan de Trabajo 2012-2015 de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, son las siguientes:

1. Integrar y actualizar los diagnósticos y pronósticos generales de la Movilidad, los modos de Transporte, las Vialidades, las Tarifas y Formas de Pago y la Seguridad Vial de la Ciudad de México y, en particular, del nuevo Plan Maestro del Metro.

2. Transformar el paradigma del uso predominante del automóvil particular en el Distrito Federal por el nuevo paradigma que parte del reconocimiento de la movilidad, como un derecho humano, que constituye el eje transversal del marco jurídico de un nuevo y verdadero Sistema de Movilidad, Transporte, Vialidad, Tarifas y Seguridad Vial de la Ciudad de México, promoviendo su aprobación legislativa, primero, en la ciudad de México, luego en la denominada "Zona Metropolitana del Valle de México" y, finalmente, en la Cuenca de México, con el objetivo fundamental de preservar el equilibrio ambiental de la misma, porque se integrará, desde el principio, orgánicamente en red de modo sostenible, sustentable,

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



incluyente, cómodo, seguro, puntual, limpio, con tarifas al alcance de toda la población, respetuoso y solidario con ella, y de alta y fácil conectividad.

3. Definir, discutir a fondo, democrática, abierta, pública, informada, ordenada y rigurosamente, y promover la aprobación, por el órgano legislativo local, de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, en congruencia con las reformas necesarias a las Leyes de Medio Ambiente, Cambio Climático, Desarrollo Urbano, Vivienda, de Salud, Educación, Orgánica de la Administración Pública, del INVEA, entre otras.

4. Definir la posición legislativa que contribuya a aprobar en las leyes y reglamentos correspondientes el derecho humano a la movilidad como un eje transversal de las políticas, estrategias, programas, autorización y ejercicio de presupuestos necesarios y suficientes, así como de todas las acciones gubernamentales y la promoción de su conocimiento, goce y ejercicio pleno entre las y los habitantes de la ciudad de México, sus visitantes nacionales y extranjeros.

5. Definir, analizar, discutir a fondo, democrática, abierta, pública, informada, ordenada y rigurosamente, la nueva normatividad y creación del Sistema de Tarifas y Formas de Cobro en los Servicios de Transporte de Pasajeros y de Carga en el Distrito Federal.

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



V. ACCIONES LEGISLATIVAS

1. La convocatoria, organización y celebración de Foros Temáticos para la Integración y Actualización de los Diagnósticos y Pronósticos Generales de la Movilidad, los modos de Transporte, las Vialidades, las Tarifas y Formas de Pago y la Seguridad Vial de la Ciudad de México.

2. La convocatoria, organización y celebración de Foros Temáticos para Iniciar la Discusión sobre la Necesidad de Crear la Ley de Movilidad del Distrito Federal y que el Derecho Humano a la Movilidad se constituya en prioridad y eje transversal de las políticas públicas, sus estrategias, programas, autorización y ejercicio de presupuestos necesarios y suficientes, así como de todas las acciones gubernamentales y la promoción de su conocimiento, goce y ejercicio pleno entre las y los habitantes de la ciudad de México, sus visitantes nacionales y extranjeros.

3. La convocatoria, organización y celebración de Foros Temáticos para Definir la Necesidad de una nueva Normatividad y la Creación del Sistema de Tarifas y Formas de Cobro en los Servicios de Transporte de Pasajeros y de Carga en el Distrito Federal.

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL, VI LEGISLATURA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD**



VI. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Cronograma de Actividades Legislativas

Fecha	Actividad Legislativa				
2012	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4	Semana 5
Diciembre	Aprobación del Programa de Trabajo 2012-2015	Conferencia Magistral: La Movilidad es un Derecho Humano	I Encuentro de Tarifas y Formas de Cobro en los Servicios de Transporte de Pasajeros y de Carga en el D.F.		
2013					
Enero				I Foro de Integración y Actualización de Diagnósticos y Pronósticos de Movilidad, Transporte, Vialidad, Tarifas y Seguridad Vial en la Ciudad de México	
Febrero		I Foro sobre el Derecho Humano a la Movilidad en la Ciudad de México			
Marzo	I Foro sobre el nuevo Plan Maestro del STC Metro			Inicia II Período Ordinario de Sesiones de la ALDF, VI Legislatura	
Abril					Termina II Período Ordinario de Sesiones de la ALDF, VI Legislatura