

Ciudad de México a 26 de julio de 2023

Dip. Fausto Manuel Zamorano Esparza

Presidente de la Mesa Directiva
Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura
Presente

II LEGISLATURA

La que suscribe **Diputada María Gabriela Salido Magos** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso a), apartado E y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de la Comisión Permanente de este H. Congreso, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, A EJECUTAR ACCIONES PARA GARANTIZAR EL USO LAS TARJETAS DE MOVILIDAD EN LOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE, ASÍ COMO REMITIR UN INFORME AL RESPECTO,** lo anterior al tenor de los siguientes:

GS

ANTECEDENTES

1. El 7 de enero del 2000 se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el decreto por el que se creó la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP)¹, como un organismo público descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, el cual tiene como objetivo “prestar un servicio radial de transporte público de pasajeros, preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos de la ciudad”², así como la de “proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente”, el cual a su vez permita reducir

¹ **DECRETO** por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. 7 de enero de 2000. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/enero_7_3.pdf

² Manual Administrativo. Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.

<https://www.rtp.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Manual%20Administrativo%202022/MA%20Parte%201.pdf>

“los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género”³.

GS

2. A efecto de implementar una política de transporte público sustentable en 2005 se inauguró el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, mejor conocido como Metrobús, el cual, al día de hoy cuenta con 7 líneas, 283 estaciones y una extensión de 125 kilómetros, permitiendo una mayor movilidad de los habitantes de la ciudad.
3. Como parte de la implementación de una red de transporte público accesible a todos, en 2010 se inauguró el Sistema de Bicicletas Compartido “EcoBici”, mediante el cual se permite la movilidad de personas en distancias cortas y largas a través de bicicletas, ante el aumento de su demanda desde su inauguración al día de hoy cuenta con 480 estaciones y 6,800 bicicletas⁴, de las cuales 28 estaciones y 340 bicicletas forman parte del sistema de bicicletas eléctricas. El servicio se presta en 55 colonias de 3 alcaldías de la ciudad, teniendo una cobertura de 38 kilómetros cuadrados del territorio de la ciudad.
4. En 2021 el Gobierno de la Ciudad de México inauguró un nuevo sistema de transporte público denominado “Cablebús”, el cual se constituye como *“un proyecto social que atiende a zonas de alta densidad poblacional disminuyendo tiempos de traslado y brindando un servicio seguro e innovador, para así combatir la desigualdad social y aumentar el acceso a oportunidades”⁵*, al día de hoy, este sistema de transporte público cuenta con dos líneas.
5. Hasta hace unos años cada sistema contaba con su propio método de pago, fuera efectivo, boletos o tarjetas, sin embargo, desde el año 2005 se implementó en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), un proyecto piloto de tarjeta para el pago electrónico sin contacto del transporte de la Ciudad, el cual para el año 2006 se amplió al público en general, prevaleciendo la compra de boletos y el pago con tarjeta electrónica para acceder al mismo.

³ Antecedentes. Red de Transporte de Pasajeros. <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>

⁴ Ecobici. Gobierno de la Ciudad de México. <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es>

⁵ Cablebús. Servicio de Transportes Eléctricos. Gobierno de la Ciudad de México. <https://www.ste.cdmx.gob.mx/cablebus>

6. En el año 2012 se implementa la tarjeta única sin contacto para el transporte capitalino, denominada “*Tarjeta del Distrito Federal*”, misma que fue renombrada en el año 2014 por “*Tarjeta CDMX*”, en la cual integraba el cobro del servicio público de EcoBici. GS
7. La Organización Mundial de las Naciones Unidas (ONU) como parte de su agenda 2030, publicada en el año 2015 tiene como objetivo proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todas y todos.⁶
8. En el 2018 se inició una transición del sistema de pagos electrónico, por lo cual el gobierno de la Ciudad presentó la nueva tarjeta única de transporte de la Ciudad de México llamada “*Tarjeta de Movilidad Integrada*”, por lo cual, las tarjetas anteriores dejarían de ser aceptadas como método de pago para acceder al transporte público en el 2020.
9. Es importante mencionar que la implementación de la Tarjeta de Movilidad Integrada (MI) está contemplada en el “Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019”⁷, en donde se señala como meta tener el 100% del transporte público administrado por la Ciudad de México integrado a un sistema único de imagen y prepago.
10. El metro de la Ciudad de México (CDMX) cuenta con una red de 226.488 kilómetros, transportando **1,057 millones 461 mil 875 usuarios** al día, siendo la estación “La Raza” de la línea 3 la que más afluencia de gente presenta, con **31 millones 649 mil 534 usuarios**, de acuerdo con las cifras de operación al año 2022.⁸
11. Desde su creación en 1969, el acceso al sistema de transporte colectivo Metro ha sido mediante boletos elaborados con papel. Sin embargo, a partir de 2011, el gobierno de la CDMX se propuso iniciar la transición de estos boletos hacia tarjetas electrónicas. Esta medida ha sido implementada con el objetivo de

Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

⁶ <https://www.un.org/es/observances/water-day>

⁷ Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019. <https://www.gestion-de-recargas.tianguisdigital.cdmx.gob.mx/docs/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

⁸ Cifras de operación en el Sistema de Transporte Colectivo
<https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>

mejorar la eficiencia y comodidad del sistema, así como reducir el uso de papel y promover prácticas más sostenibles.⁹

GS

12. El 10 de abril del año en curso, el director del Sistema de Transporte Colectivo declaró que todas las rutas del metro contarán con acceso únicamente por medio de la tarjeta de movilidad integrada.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Es importante hacer mención al transporte que es administrado por la Ciudad, el cual se denomina Sistema Integrado de Transporte Público (SIPI), en el que se contempla al Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México (STE) – Tren Ligero, Trolebús –, el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México (METROBÚS), la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP) y el Sistema de Transporte Público Cablebús (CABLEBÚS).

La implementación de tarjetas electrónicas en lugar de boletos de papel representa un avance significativo en el sistema de transporte del Metro. Estas tarjetas, conocidas como tarjetas de transporte público, permiten a los usuarios recargar su saldo y utilizarlo para acceder al Metro de manera rápida y segura.

El uso de tarjetas electrónicas presenta diversas ventajas. En primer lugar, elimina la necesidad de imprimir y distribuir boletos de papel, lo que reduce tanto los costos asociados como el impacto ambiental.

Y se arguye además, que las tarjetas electrónicas son más duraderas y menos propensas a dañarse en comparación con los boletos de papel, lo que evita problemas técnicos al ingresar al sistema.

Adicionalmente, las tarjetas electrónicas permiten una mayor flexibilidad para los usuarios. Pueden ser recargadas con diferentes montos, adaptándose a las necesidades y frecuencia de uso de cada individuo.

Sumado a ello, existen opciones de tarjetas personalizadas que ofrecen descuentos especiales para grupos específicos, como estudiantes o adultos mayores.

⁹‘Un viaje’ por la historia del boleto del Metro

⁹<https://www.milenio.com/politica/comunidad/metro-cdmx-historia-boleto-50-anos>

La transición hacia el uso de tarjetas electrónicas en el Metro ha sido un proceso gradual. Se han instalado máquinas expendedoras en las estaciones para que los usuarios puedan adquirir y recargar sus tarjetas de manera conveniente.

GS

Sin embargo, es importante señalar que esta transición ha enfrentado desafíos en cuanto a su eficiencia, ya que en varias ocasiones se ha pospuesto el plazo definitivo para eliminar por completo los boletos de papel en el metro de la ciudad. Esta demora ha generado inquietud e incertidumbre entre los usuarios del transporte público, quienes esperan un cumplimiento puntual de las fechas establecidas.

En este mismo orden de ideas, homologar el acceso al transporte público de la ciudad por medio de la tarjeta de movilidad integrada nos ayuda a brindar el acceso a la movilidad como es reconocido en nuestra constitución, de esta manera los medios de transporte que actualmente utilizan este medio para su acceso son los siguientes:

- Metrobús
- Ecobici
- Cablebús
- Trolebús
- RTP
- Tren Ligero

En este contexto, es fundamental que las autoridades brinden claridad y transparencia a la ciudadanía, cumpliendo de manera rigurosa con los plazos y compromisos establecidos. Esto ayudará a generar confianza en el proceso de transición y asegurará un transporte digno y eficiente para la población.

De esta manera, el **Programa Integral de Movilidad 2019-2024**, específicamente su Eje 1 denominado "*integrar*", reconoce la necesidad de integrar el sistema de transporte público de nuestra ciudad mediante el uso de la Tarjeta de Movilidad. Sin embargo, a pesar de haber transcurrido 4 años desde su implementación, seguimos observando que no se ha logrado una integración completa del Sistema de Transporte Colectivo Metro a través de este medio.

Hasta la fecha actual, la única línea que funciona plenamente con este sistema es la línea 12, aunque actualmente enfrenta retrasos en su reapertura y solo está operativa la mitad de sus estaciones.

En conclusión, la introducción de tarjetas electrónicas en el sistema de transporte del Metro representa un avance positivo en términos de comodidad, flexibilidad y sostenibilidad. Sin embargo, es necesario que las autoridades encargadas cumplan con los plazos establecidos y brinden información clara y oportuna a los usuarios, garantizando así un servicio de transporte público de calidad.

GS

Así, es preciso recordar que, desde el grupo parlamentario al que pertenezco se han hecho llamados al respecto, a fin de dar cumplimiento a lo mandado por la Constitución Política de la Ciudad de México y garantizar a todas las personas transporte público de calidad y la posibilidad de movilidad integrada con un solo medio de pago, tal como se ofreció en 2019.

Por ello, en junio de 2022, exhortó al Comité del Sistema Integrado de Transporte público, a efecto de dar mantenimiento a los equipos de validación instalados en el transporte administrado por el Gobierno de la Ciudad, con la finalidad de que las personas que hagan uso de estos medios de transporte, puedan realizar el pago del servicio a través de la Tarjeta de Movilidad Integrada, garantizado con ello el derecho constitucional a la movilidad de forma eficiente y de calidad y así dar cumplimiento con la meta establecida en el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019.

Es por ello que, resulta indispensable la ejecución de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de forma multimodal tal como se señaló anterioridad, y como se arguye en las siguientes:

CONSIDERACIONES

PRIMERO. La Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 13 establece el derecho a la movilidad en los siguientes términos:

E. Derecho a la movilidad

- 1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.*

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

GS

SEGUNDO. La Constitución Política de la Ciudad de México mediante su artículo 16 denominado “Ordenamiento Territorial” establece lo siguiente:

Ordenamiento territorial

A... a G...

H. Movilidad y accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;

c) Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;

d) Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;

e) Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;

GS

f) Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;

g) Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;

h) Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;

i) Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y

j) Los demás que establezca la ley.

4. *Corresponde al Gobierno de la Ciudad autorizar y regular la prestación de servicios públicos de transporte de personas por particulares y las tarifas correspondientes, en los términos que establezca la ley.*

La prestación directa de servicios de transporte por parte del Gobierno de la Ciudad se hará a través de organismos públicos con planes y programas de desarrollo a mediano y largo plazo, participación ciudadana y rendición de cuentas sobre su desempeño funcional y financiero.

Las autorizaciones o concesiones para el servicio de transporte público colectivo sólo podrán ser otorgadas a empresas sociales y particulares, con operadores con salarios y prestaciones de ley. Las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Constitución, continuarán vigentes y sus titulares tienen derecho a la renovación en los términos en que fueron otorgadas.

El Gobierno de la Ciudad establecerá mecanismos de apoyo financiero directo a los sistemas de movilidad y transporte colectivo para asegurar su cobertura, eficiencia y confort, los cuales serán fondeados con instrumentos fiscales y económicos de interiorización de costos ambientales.

l...

TERCERO. Que la Ley de Orgánica del Poder Ejecutivo y la Administración Pública en su artículo 36 establece las facultades en materia de movilidad, en los términos siguientes:

Artículo 36. *A la Secretaría de Movilidad corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial.*

Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

I. Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad, de acuerdo a las necesidades de la Ciudad;

GS

II...

III. Realizar los estudios necesarios sobre las vías, la infraestructura, los medios de transporte correspondientes, el tránsito de vehículos y peatones, a fin de lograr una mejor utilización de la infraestructura vial y de transporte de personas y de carga que conduzca a la eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en la movilidad de las personas y del transporte de bienes;

IV. Llevar a cabo los estudios necesarios para determinar; con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales, así como las acciones necesarias para integrar las diferentes modalidades de transporte, con el objeto de que se complementen entre sí y con las obras de infraestructura vial;

V... a XXV...

CUARTO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece las siguientes atribuciones a la Secretaría de Movilidad.

Artículo 12.-*La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:*

I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;

II... a XL...

XLI. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, eficiente y regular el transporte de pasajeros y de carga y, en su caso, coordinarse con las dependencias y entidades de la Administración Pública para este propósito;

XLVII... a LXV...

QUINTO. Que la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, en el primer y segundo párrafo del artículo 21 dispone que:

“Artículo 21. *El Congreso podrá solicitar información mediante pregunta parlamentaria al Poder Ejecutivo, Alcaldías, órganos, dependencias y entidades, los cuales contarán con un plazo de treinta días naturales para responder. El Congreso*

contará con treinta días para analizar la información y, en su caso, llamar a comparecer ante el Pleno o Comisiones, a las personas titulares mediante acuerdo aprobado por la mayoría absoluta del Pleno. GS

Los puntos de acuerdo, exhortos o cualesquiera otras solicitudes o declaraciones aprobadas por el Pleno o por la Comisión Permanente, deberán ser respondidos por los poderes, órganos, dependencias, entidades o Alcaldías correspondientes en un plazo máximo de sesenta días naturales.

...
..."

SEXTO. Que es facultad de las y los diputados de esta soberanía presentar proposiciones con punto de acuerdo, de confinidad con lo establecido en el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México:

"Artículo 5. Son derechos de las y los diputados:

I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;

II. a IX. ...

X. Solicitar información a los otros Poderes Ejecutivo y Judicial o cualquier otra instancia de la Ciudad de México"

SÉPTIMO. Que el pleno de este H. Congreso puede conocer de las proposiciones con punto de acuerdo, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 fracción II del Reglamento en cita.

"Artículo 99. El pleno podrá conocer proposiciones que busquen el consenso de sus integrantes, a través de:

I. ...

II. Puntos de acuerdo, que representan la posición del Congreso, en relación con algún asunto específico de interés local o nacional o sus relaciones con los otros poderes de la Ciudad, organismos públicos, entidades federativas, municipios y alcaldías, y

III. ...

..."

OCTAVO. Que de conformidad con el "*Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019. Una Ciudad, un sistema*", se establece la conformación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), como uno de los ejes en la implementación de un sistema único de imagen y pago para todo el transporte público administrado por el Gobierno de la Ciudad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta a la persona titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para que en el ámbito de su competencia y de manera inmediata implementen acciones para garantizar el uso de la tarjeta de movilidad integrada en los diversos sistemas de movilidad de la Ciudad, y remita a esta Soberanía un informe en el cual se exponga de forma detallada el avance en dicha implementación, así como los objetivos alcanzados del Programa Integral de Movilidad 2019-2024. *GS*

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles a 26 de julio del año 2023.

Atentamente

Gaby Salido

Dip. María Gabriela Salido Magos

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO