

Ciudad de México a 29 de junio de 2022.

*Febrí
Uman Huhú.
29/June/22.
1:20hr*

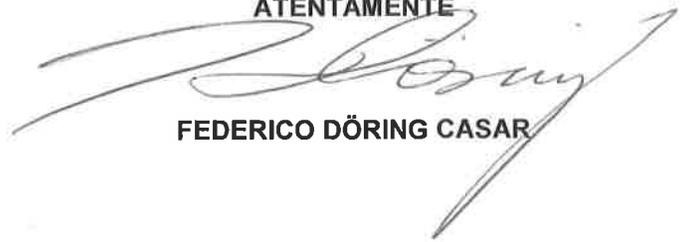
**MTRO. ALFONSO VEGA
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E.**

Por medio de la presente me dirijo a usted para solicitarle amablemente se modifique el resolutivo del Punto de Acuerdo suscrito por un servidor, el cual se encuentra inscrito para la sesión de fecha 29 de junio de 2022 en la Gaceta Parlamentaria No. 220 para quedar dos resolutivos como se indica a continuación:

PRIMERO. Se exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para que, en el ámbito de su competencia, revise el avance y porcentaje de cumplimiento del "Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019. Una Ciudad, un sistema", a fin de evaluar el Sistema de Movilidad de la Ciudad, remitiendo un informe del mismo a este Congreso.

SEGUNDO. Se exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para que, en el ámbito de su competencia, supervise el mantenimiento preventivo y correctivo del sistema para validar la tarjeta de movilidad integrada en todo el transporte público administrado por el Gobierno de la Ciudad de México, a fin de garantizar el derecho Constitucional a la movilidad de forma eficiente y de calidad; y dar cumplimiento con la meta establecida en el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019.

ATENTAMENTE



FEDERICO DÖRING CASAR



Ciudad de México, a 29 de junio de 2022

Dip. Héctor Díaz Polanco

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

II LEGISLATURA

Los que suscriben **diputados María Gabriela Salido Magos y Federico Döring Casar**, integrantes 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; 2 fracción II, 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, sometemos a consideración de la Comisión Permanente del Pleno de este H. Congreso, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y AL COMITÉ DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO A EFECTO DE GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD EN UN SISTEMA INTEGRADO, DANDO MANTENIMIENTO A LOS EQUIPOS DE VALIDACIÓN DE TARJETA DE MOVILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO** lo anterior al tenor de los siguientes:

GS
JLD

ANTECEDENTES

El transporte público en la Ciudad de México tiene su antecedente en el año de 1900¹, cuando comenzó la circulación del primer tranvía eléctrico en la ciudad, el cual circulaba del Zócalo a Tacubaya, mismo que en 1954 integraría nuevas unidades, los cuales contaban con mayor capacidad para pasajeros, su velocidad era mayor y producía menos ruido.

Los tranvías dejaron de prestar el servicio en 1984, sin embargo, los vagones de los mismos fueron utilizados para formar el Tren Ligero, el cual cubría dos rutas

¹ La evolución de los transportes en la Ciudad de México II. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. <https://elmirador.sct.gob.mx/sobre-ruedas/la-evolucion-de-los-transportes-en-la-ciudad-de-mexico-ii#:~:text=La%20evoluci%C3%B3n%20del%20transporte%20p%C3%BAblico,m%C3%A1s%20pronto%20a%20s,u%20destino.>



“Xochimilco – Taxqueña” y “Huipulco – Tlalpan”, siendo en el año de 1995 que se modernizaría, dando paso a nuevas unidades, los cuales transitaban a través de rieles adheridos al piso.

GS
JLD

En 1951 se implementó un nuevo medio de transporte, el cual contaba con mayor movilidad, es decir, no se dirigía a través de rieles adheridos al piso, lo cual permitió mayor movilidad y una velocidad más rápida a la hora de transitar, de este medio de transporte había dos modelos denominados “Moyada” y “Brill”, mismos que se distinguían por su tamaño.

La implementación de camiones urbanos, tranvía eléctrico, trolebús y taxis no daba abasto para trasladar a cerca de 8 millones de pasajeros diario, ocasionando una crisis en materia de movilidad para los habitantes de la ciudad, por ello, se implementó un medio de transporte más rápido, dando origen en 1969 al Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), el cual, con el paso de los años se ha consolidado como uno de los medios de transporte más rápido, siendo la columna vertebral de la movilidad de la ciudad, el cual cuenta con 12 líneas, que abarcan 226 kilómetros de la Ciudad de México y el oriente del Estado de México.

Los camiones de pasajero o autobuses urbanos tienen su origen en el año de 1917 cuando un grupo de personas, aprovechando la huelga de tranviarios, improvisaron un servicio de transporte para pasajeros. Este grupo de personas consolidó el gremio de camioneros denominado “Alianza de camioneros”, el cual se constituyó como una sólida base de apoyo social, contando en un primer momento con dos rutas “Roma – Mérida y anexos” e “Insurgentes – Santa María”, rutas de corta distancia, pero que daban apoyo a la movilidad de las personas de la ciudad.

Para la década de los 80’s, mediante decreto presidencial se revocó la concesión de transportistas debido a la mala práctica y abusos, dando origen, el 25 de septiembre de 1981 al organismo público descentralizado “Autobuses Urbanos de Pasajeros Ruta 100”, con el cual, el gobierno de la ciudad tomaba el control del transporte público de la ciudad. Es importante mencionar que, la implementación de la denominada “Ruta 100” ha sido considerada como uno de los mejores proyectos de movilidad en la ciudad, sin embargo, por problemas económicos, administrativos y laborales, esta quebró en 1995, con lo cual se impulsó una nueva forma de transporte representada por combis y microbuses, los cuales al día de hoy siguen prestando servicio a los habitantes de la Ciudad de México.



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)², 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”*³, 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 *“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”*⁴.

GS
JL

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.

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 bicicletas⁵, 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.

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*

² 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/gacetitas/enero_7_3.pdf

³ 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>

⁴ Antecedentes. Red de Transporte de Pasajeros. <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>

⁵ Ecobici. Gobierno de la Ciudad de México. <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es>



*“aumentar el acceso a oportunidades”*⁶, al día de hoy, este sistema de transporte público cuenta con dos líneas.

GS
JLD

Como se puede constatar, la Ciudad de México cuenta con diversas opciones de transporte público, los cuales se encuentran a lo largo y ancho de la Ciudad.

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.

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. 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.

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. En este sentido, 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).

⁶ Cablebús. Servicio de Transportes Eléctricos. Gobierno de la Ciudad de México.
<https://www.ste.cdmx.gob.mx/cablebus>

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>



PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El transporte público en la Ciudad es el principal medio de traslado de las personas de un punto a otro, sea para ir al trabajo, a la escuela o acudir a sitios de interés general. Como ya se describió en el apartado de antecedentes, la Ciudad de México cuenta con una gran variedad de transporte público el cual es administrado por el gobierno, así como el concesionado y privado. Sin embargo, haciendo énfasis en el transporte otorgado directamente por el gobierno podemos encontrar problemáticas a las cuales hay que dar solución como parte de una política integral de movilidad de la ciudad a efecto de garantizar el derecho a la movilidad contemplado en la Constitución de la Ciudad de México.

GS
JLD

La Constitución de la Ciudad de México señala el derecho de todas las personas a una movilidad *“en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad”*, sin embargo, en ocasiones esto no se logra por muchos factores, por ejemplo, la tardanza en el servicio como suele suceder en el Metro, sea por fallas en el sistema de pilotaje, por lluvias o por accidentes dentro de las estaciones de la red.

La integración de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) al sistema unificado de prepago en el año 2020, como ya se describió en los antecedentes, llevo consigo la modernización de las unidades que prestan el servicio a efecto de llevar a cabo la instalación de lectores de tarjetas para realizar el pago del servicio a través de la Tarjeta de Movilidad Integrada (MI), sin embargo, personas usuarias del mismo se han visto en la necesidad de no poder hacer uso del mismo a causa de la falta de funcionamiento de los lectores, los cuales, se encuentran desarmados o la pantalla simplemente esta apagada, por lo cual, los operadores se ven en la necesidad de cubrirlos con bolsas o "trapos" a efecto de señalar a los usuarios que el pago tiene que ser en efectivo a través de las alcancías con que cuentan las unidades, ocasionando que las personas tengan que pagar en efectivo o en el peor de los casos descender de la unidad y hacer uso de otro medio de transporte, con lo cual se vulnera el derecho de las personas a la movilidad, haciendo que el transporte no sea en condiciones de *“seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad”*, como lo establece la Constitución.

La problemática planteada en el párrafo anterior también ocurre en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), en donde usuarios se ven en la necesidad de hacer la compra de boletos para poder acceder al medio de transporte ante la falla



en los lectores de tarjetas que realizan el cobro, los cuales se encuentran cubiertos con bolsas de plástico, mismas que tienen la leyenda “No funciona”.

GS

JLD

En esta tesitura podremos señalar que la meta establecida de contar con el 100% del transporte público administrado por la Ciudad a un sistema único de imagen y pago para el transporte público, contenida en el “Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019”, no se está cumpliendo, pues hoy en día, los equipos de validación de las tarjetas de prepago no sirven en diferentes estaciones o unidades del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), como sucede en el metro y en la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP).

En este sentido es que se propone exhortar 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.

CONSIDERANDO

PRIMERO. Que el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.

SEGUNDO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce en su artículo 13, apartado E, el Derecho a la movilidad:

*“Artículo 13
Ciudad habitable*

- A. ...
- B. ...
- C. ...
- D. ...

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
JL

TERCERO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 16, apartado H, establece la garantía de movilidad en condiciones de calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte:

*"Artículo 16.
Ordenamiento territorial.*

- A. ...
- B. ...
- C. ...
- D. ...
- E. ...
- F. ...
- 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. *..."*

CUARTO. Que de conformidad con lo establecido por el artículo 16, apartado H, numeral 3, inciso b, de la Constitución Política de la Ciudad de México, se establece la obligación de las autoridades de la Ciudad a desarrollar y consolidar un transporte colectivo:

*"Artículo 16.
Ordenamiento territorial.*



- A. ...
- B. ...
- C. ...
- D. ...
- E. ...
- F. ...
- G. ...

II LEGISLATURA

H. Movilidad y accesibilidad.

1. ...
2. ...
3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:
 - a) ...
 - b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;
 - c) ...”.

QUINTO. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, le corresponde a la Secretaría de Movilidad, lo relativo al transporte público mediante estudios a efecto de determinar la infraestructura, así como para la implementación de acciones que integren diferentes modalidades de transporte.

GS
JLO

“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. ...
- 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. ...”.



SEXTO. 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.

GS
JLD

SÉPTIMO. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 6 del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, órgano colegiado de la Secretaría de Movilidad tiene como objetivo:

“diseñar, implementar, ejecutar y evaluar la articulación física, operacional, informática, de imagen y del medio de pago del Sistema Integrado de Transporte Público”.

OCTAVO. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el Comité del Sistema Integrado de Transporte Público se integra por:

- El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”;
- El Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México;
- La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México;
- El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México “Metrobús”;
- El Sistema de Transporte Público Cablebús, y
- El Organismo Regulador de Transporte.

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

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. Se exhorta respetuosamente a las personas titulares de la Jefatura de Gobierno y de la Secretaría de Movilidad, ambas de la Ciudad de México, para que, en el ámbito de su competencia, revisen el avance y porcentaje de cumplimiento del “*Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019. Una Ciudad, un sistema*”, a fin de evaluar el



Sistema de Movilidad de la Ciudad, remitiendo un informe del mismo a este Congreso.

GS

SEGUNDO. Se exhorta respetuosamente 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 que las personas usuarias de estos medios de transporte, puedan realizar el pago del servicio a través de la Tarjeta de Movilidad Integrada.

JLD

TERCERO. Se exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para que, en el ámbito de su competencia, supervise el mantenimiento preventivo y correctivo del sistema para validar la tarjeta de movilidad integrada en todo el transporte público administrado por el Gobierno de la Ciudad de México, a fin de garantizar el derecho Constitucional a la movilidad de forma eficiente y de calidad; y dar cumplimiento con la meta establecida en el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019.

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles a los 29 días del mes de junio de 2022.

Atentamente

Gaby Salido

Federico Döring

Dip. María Gabriela Salido
Magos.

Dip. Federico Döring Casar

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO