



# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

I LEGISLATURA

**DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA**  
**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO**  
**DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA**  
**P R E S E N T E:**

El que suscribe, Diputado Efraín Morales Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario morena en la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122 Apartado "A" de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 29 Apartado D, incisos a), b) y artículo 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y artículos 5 fracción II, 95 fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, por medio de la presente, someto a consideración de esta Soberanía, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL** bajo la siguiente:

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Quisiera iniciar esta intervención, diciendo de manera íntegra lo que hace 10 años, escribiera en el prólogo de un libro, precisamente sobre el tema del transporte y movilidad en la Ciudad de México el Doctor José Mario Molina Pasquél y Henríquez Premio Nobel de Química en el año de 1995.

Decía el doctor Molina:

En el año de 1999, se inició el **Programa Integral sobre Contaminación Regional y Global del Aire**, investigación colectiva que se llevó acabo en el Masachussets Institute of Technology bajo mi dirección. El propósito fue abordar de forma coordinada e interdisciplinaria, los problemas de contaminación atmosférica resultantes de las actividades humanas en las megaciudades, y sus impactos en la salud humana; el clima y el medio ambiente. La zona metropolitana del Valle de México, sirvió como el caso de estudio inicial, para el desarrollo de un análisis integral, de la contaminación del aire en escala urbana, regional y global, que tomó en cuenta las amplias dimensiones del problema, a fin de poder diseñar estrategias más efectivas del control de la contaminación. En el programa participaron diversas Instituciones de Investigación y Educación Superior, tanto mexicanas como estadounidenses. Igualmente, concurren en los talleres de trabajo y discusión de resultados del programa: tomadores de decisiones, empresarios, miembros de la sociedad civil y comunicadores, entre otros.



## DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

---

El transporte urbano, constituyó uno de los ámbitos significativos de atención del programa, ya que las primeras evidencias del programa, nos indicaban que su problemática, su estructuración y atraso tecnológico, provocaban impactos ambientales y urbanos muy significativos, así como costos sociales y económicos considerables. Por tales razones, el programa se avocó a analizar y generar diagnósticos precisos en torno al crecimiento desproporcionado en la metrópoli del parque vehicular privado, y de su inadecuada composición; sobre el transporte colectivo, como una de las preocupaciones centrales por abordar debido a su enorme importancia; y la problemática de los taxis por ser el servicio de transporte de personas que más contaminantes aporta por pasajero transportado.

Igualmente, el programa discutió la obsolescencia general de la flota vehicular en sus distintas modalidades y las diversas aristas del transporte de carga.

Los resultados de estos esfuerzos se plasmaron en diversas propuestas estratégicas que a partir del año 2000 se entregaron sistemáticamente, a las autoridades locales de las entidades componentes de la zona metropolitana, medios de comunicación y académicos.

Entre otras sugerencias resaltaban; la urgente necesidad de atender al servicio de taxis, impulsar el recambio de los microbuses por autobuses de última generación, y el impulso de sistemas integrados de transporte público de elevada capacidad y calidad, amables con el medio ambiente. La propuesta básica, se resumía en la necesidad de promover decididamente el transporte público de elevada capacidad y calidad para cubrir los desplazamientos mayoritarios y desalentar a mediano plazo el uso del automóvil particular, así como coadyuvar a la mejora de la calidad del aire.

Sin escatimar ningún mérito a quienes concibieron las políticas concretas y a las autoridades que las llevaron a cabo, nos da mucho gusto reconocer, la coincidencia en las estrategias propuestas y los avances concretos, muy significativos aunque iniciales, de las políticas de transporte público de elevada capacidad y calidad. Estas estrategias abonan a su vez aportes que son relevantes para la mitigación del cambio climático y la sustentabilidad de esta gran zona metropolitana de la Ciudad de México.

Queda mucho por hacer. La Ciudad de México es el Corazón de su zona metropolitana y de la región centro, y su problemática y estrategias no pueden desligarse de esta realidad territorial más amplia, incluso las alternativas locales y regionales deben formar parte del proyecto de nación y de una estrategia pública de alcance nacional, para apoyar, entre otras cosas, estrategias financieras, industriales y de investigación,



# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

I LEGISLATURA

vinculadas a la movilidad que permitan simultáneamente la protección del medio ambiente y un desarrollo económico eficiente (**FIN LA CITA**).

La Ciudad de México se ubica en primer lugar a nivel mundial con el peor estado de tránsito vehicular; esto según estudios de cuatro empresas de prestigio internacional: INRIX, TOMTOM, TRAFFIC e INDEX; las cuales analizan el flujo de tránsito y congestión en diversos países.

Transitar en vehículo dentro de la Capital es cada día más complicado, sobre todo en las principales vialidades como el Periférico, por citar un ejemplo. Para ello, las autoridades capitalinas plantearon entre las soluciones al tránsito vehicular, la construcción de autopistas urbanas, mejor conocidas como "Segundos Pisos"; sin embargo, todos estos esfuerzos no han logrado contener el tránsito, el cual aumenta año tras año, sin remedio alguno.

Si bien, la construcción de estos segundos pisos fue bajo la premisa de ampliar y mejorar la capacidad de las principales arterias vehiculares de la capital, dando solución al congestionamiento diario; hasta el momento todo se ha quedado en promesa, debido a que dichos segundos pisos sólo pueden ser utilizados por algunos ciudadanos, es decir, sólo por aquellos automovilistas o transportistas que tengan la posibilidad de pagar el derecho de peaje.

En otras palabras, usar este tipo de vialidades se ha convertido hoy en día, en una opción privilegiada de desplazamiento al tener que pagar para poder transitar a través de éstas, violentando así el derecho al espacio público y al libre tránsito, y por el contrario estos segundos pisos se han convertido en un jugoso negocio para las empresas concesionarias TAG, IAVE y TELEVIA, las que, desde los inicios de la puesta en función de dichas vialidades, ha venido siendo usufructuadas por las concesionarias mencionadas.

Cobran por la compra de sus dichas tarjetas; cobran por activarlas y las recargas que pueden hacerse sólo en algunos establecimientos de conveniencia, oscilan entre los 200 y los 2,500 pesos.

Es preciso señalar que estas tarjetas vendidas por lo concesionarios: En el caso de la concesionaria IAVE sólo cubre 31 tramos carreteros concesionados, TELEVIA 10 tramos carreteros concesionados, por cierto, ésta es filial de la empresa OHL (Obrascón Huarte Lain).

Cuál es la importancia de este hecho: La importancia es que después del importante gasto realizado por el usuario sólo en algunas casetas de las autopistas del País concesionadas administradas por Caminos y Puentes Federales (CAPUFE) son



## DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

I LEGISLATURA

aceptadas y en las que no y a pesar de su tarjeta tendrán que hacer los pagos en efectivo.

En conclusión, hay una opacidad escandalosa en donde dichas concesionarias tanto en el interior del País como en nuestra Ciudad Capital se quedan con los saldos no utilizados por los usuarios que sin contar con datos precisos podemos afirmar que hoy suman miles de millones de pesos.

Adicionalmente no existe un lugar o lugares donde se pueda informar sobre los saldos que cualquiera de estas tarjetas aún conserva, pero por otro lado si podemos ver en el caso de la Ciudad de México y conexión con el Estado de México que al ingreso del segundo piso con números lo suficientemente grandes y fosforescentes advierten del saldo mínimo para tener acceso a estas vialidades.

También por si alguna o alguno de ustedes no lo supiera, estas empresas aparte de cobrar por kilómetro recorrido cambian su costo, dependiendo de la hora en que transitan por dichas vialidades, señaladas como horas pico, y desde luego las más caras, entre las 07:00 y las 12:00 y 16:00 y las 21:00 Hrs.

En todos los casos, las obras se hicieron bajo concesiones con vigencia de 30 años a partir de la fecha de inicio de operación, no obstante, este tiempo puede ser prorrogado, en caso de que la concesionaria no haya recuperado su inversión total o si hay interrupciones en la operación de la vía por causas no imputables a la empresa. Lo anterior contraviniendo lo estipulado en el Art. 101 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

Ejemplo de ello es la Autopista Urbana Norte, cuya concesión es de julio de 2010 a junio del 2043, es decir 33 años, de acuerdo con un informe anual de OHL ( Obrascón Huarte Lain) México.

Según los títulos de concesión, las empresas tienen la obligación de presentar a la Secretaría de Finanzas local, un reporte semestral de los ingresos brutos tarifarios, dictaminados por un despacho externo autorizado. Adicionalmente, deberá entregar los estados financieros, un balance general y el estado de resultados del ejercicio fiscal anterior, a más tardar el 30 de junio de cada año. Lo cual nunca ha pasado o al menos no aparece en las páginas del Gobierno.

Por otro lado, es de destacar que no existe evidencia de los contratos de los títulos de concesión vía transparencia, lo que impide saber con precisión las ganancias generadas por las empresas concesionarias, obstaculizando el derecho al libre tránsito de las y los habitantes de esta Ciudad e impidiendo un desplazamiento digno, óptimo y seguro a través de las vialidades antes mencionadas.



# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

I LEGISLATURA

El objetivo de esta iniciativa es que las vialidades elevadas (segundos pisos) que cobran peaje por su uso en la Ciudad de México, sean excluidas de dicho pago, revocando, por tanto, la concesión a las empresas autorizadas para este tipo de cobros, lo anterior fundamentado en el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal.

Actualmente existen 3 autopistas urbanas en la Ciudad de México y un distribuidor vial:

- AUTOPISTA URBANA SUR
- AUTOPISTA URBANA NORTE
- SUPERVÍA PONIENTE
- SEGUNDO PISO PERIFÉRICO (DISTRIBUIDOR VIAL SAN ANTONIO)

En suma, la Autopista Urbana de la Ciudad de México tiene una longitud de 38 kilómetros continuos y se ha consolidado como una vialidad interestatal que facilita los recorridos vehiculares entre los estados de México, Querétaro, Morelos y la Capital del País, sin la necesidad de utilizar la Red Vial Primaria de la Ciudad, mejorando los tiempos de traslado foráneos y los recorridos locales.<sup>1</sup>

Vialidad	Longitud	Ruta
Autopista Urbana Sur	13.5 kilómetros	San Jerónimo - Salida a la carretera a Cuernavaca
Autopista Urbana Norte	10 kilómetros	Cuatro Caminos San Antonio
Supervía Poniente Vialidad Elevada Luis Cabrera(VELC)	7.6 kilómetros	Cuajimalpa - Luis Cabrera Periférico
Segundo Piso Periférico (Libre)	7 kilómetros	San Antonio - San Jerónimo
<b>Tramo continuo: 38 kilómetros</b>		

<sup>1</sup> <http://www.data.obras.cdmx.gob.mx/autopista-urbana-de-la-ciudad-de-mexico/>



## DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

### I LEGISLATURA

La construcción del Segundo Piso del Periférico (Distribuidor Vial San Antonio), fue propuesta a la ciudadanía el 22 de septiembre del 2002 a través de un plebiscito organizado por el Instituto Electoral del Distrito Federal. Actualmente comprende un trayecto total de 7 kms (3.5 km en cada sentido), que recorre de San Antonio a San Jerónimo, siendo el único tramo gratuito de los segundos pisos y contiene 3 carriles por sentido. Esta obra inició el 30 de septiembre del 2002 y concluyó el 11 de junio del 2003, con un costo final de \$780 mdp<sup>2</sup>, excediendo 80 mdp sobre su costo inicial, incrementándose en un 10% el costo total de la obra de acuerdo con datos del FIMEVIC<sup>3,4</sup>.

La segunda etapa, que consiste en los cuatro tramos del segundo piso, desde la calle Benvenuto Cellini a San Jerónimo, implicó seis convocatorias más y 29 licitaciones (cuatro se declararon desiertas), por un monto de mil 59 millones 330 mil 629 pesos. La inversión ascendió a 2 mil 157 millones 196 mil 714 pesos, sin contar el IVA y los costos adicionales por obra no prevista. Mientras que en la tercera etapa, el último tramo de la construcción, que es de Las Flores a Camino Antiguo a Acapulco y de éste a San Jerónimo, participaron 22 empresas constructoras, que a su vez subarrendaron trabajos a otras más, el costo de la obra sumó otros mil 35 millones de pesos, de acuerdo también con datos publicados en el sitio de Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal (FIMEVIC).

Por otra parte, la Supervía Poniente tiene una longitud de 7.5 km y comienza en la Vialidad Elevada Luis Cabrera (VELC) que conecta con la Autopista Urbana Sur en sentido norte y sur, hasta llegar a la entrada de los Puentes de los Poetas hasta conectar con Santa Fe. Se construyó con una inversión de \$7,238 mdp por parte de OHL México con una participación del 50% al 2017; es la autopista urbana de peaje destinada a unir las salidas hacia Toluca y Cuernavaca, uniendo el Sur y Poniente del Valle de México. Constituye un sistema vial con cinco túneles y cinco puentes que atraviesan el Bosque de Tarango y el parque La Loma y que conforman el tramo de 5 km. conocido como Supervía, además de un viaducto elevado de 2 km. sobre la Avenida Luis Cabrera conocido como Viaducto Elevado Luis Cabrera<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> [http://www.fimevic.df.gob.mx/sanantonio/sa\\_numeralia.htm](http://www.fimevic.df.gob.mx/sanantonio/sa_numeralia.htm)

<sup>3</sup> <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/100763.html>

<sup>4</sup> [http://www.fimevic.df.gob.mx/sanantonio/sa\\_numeralia.htm](http://www.fimevic.df.gob.mx/sanantonio/sa_numeralia.htm)

<sup>5</sup> INFORME ANUAL 2017, OHL MÉXICO



## DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

I LEGISLATURA

Respecto a los montos de inversión para su construcción, estos SON MUY VARIABLES, no hay una cifra oficial con exactitud. Algunos datos refieren un costo que asciende a 4 mil 800 millones de pesos (en el tramo Santa Fe-Luis Cabrera)<sup>6</sup>, y otros datos señalan montos de 5 mil 285 millones 233 mil pesos, bajo un esquema de concesión por un periodo de 30 años<sup>7</sup>. Incluso se calificó como una obra polémica debido a que hubo expropiación de predios y tala de árboles<sup>8</sup>. Esta obra se inició en agosto del 2010<sup>9</sup> y concluyó el 15 de junio de 2013 (apertura de la tercera y última sección). Esta autopista fue concesionada en diciembre de 2009 a la empresa Controladora Vía Rápida Poetas Sociedad Anónima Promotora de Inversión de C.V., filial de la firma española Obrascón Huarte Lain (OHL).

En la Supervía se permite el acceso a vehículos de hasta 12 plazas. No pueden ingresar los camiones escolares de 30 a 40 lugares o que excedan más de 16 pasajeros, además de las motocicletas y bicicletas. De acuerdo con datos en la propia página de la SUPERVÍA, el saldo mínimo para acceder a la Supervía Poniente es de \$224 para usuarios de prepago; ello debido a que al existir la conexión con la AUS y la Caseta México – Cuernavaca se tiene que garantizar que los vehículos tengan el monto suficiente para un viaje más largo, sin embargo, en el estado de cuenta sólo se verá reflejado el cobro del tramo utilizado. Actualmente el costo mínimo para los diferentes accesos y salidas de esta Supervía va desde los \$18 pesos y el máximo de \$71 pesos. Los costos actuales de acuerdo con la página de esta supervía son los siguientes<sup>10</sup>:

<sup>6</sup> <https://www.voltairenet.org/article166188.html>

<sup>7</sup> <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1452/1861>

<sup>8</sup> <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2018/05/17/12-obras-polemicas-en-la-cdmx.html>

<sup>9</sup> <https://expansion.mx/obras/2010/08/02/supervia-poniente-df-construccion>

<sup>10</sup> <http://www.supervia.mx/preguntas-frecuentes/#1475622470292-9983de65-c853>



# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

Acceso	Salida	Costo
Poetas	Distribuidor Vial	\$71.00
Águilas	Distribuidor Vial	\$71.00
Torres	Distribuidor Vial	\$71.00
Poetas	Luis Cabrera	\$53.00
Águilas	Luis Cabrera	\$53.00
Torres	Luis Cabrera	\$53.00
Poetas	Águilas	\$40.00
Luis Cabrera	Distribuidor Vial	\$18.00

Acceso	Salida	Costo
Distribuidor Vial	Torres	\$71.00
Distribuidor Vial	Águilas	\$7100
Distribuidor Vial	Poetas	\$71.00
Luis Cabrera	Torres	\$53.00
Luis Cabrera	Águilas	\$53.00
Luis Cabrera	Poetas	\$53.00
Águilas	Poetas	\$40.00
Distribuidor Vial	Luis Cabrera	\$18.00





# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

## Información para todos nuestros usuarios:

A partir del 4 de febrero las tarifas de peaje para el uso de la Autopista Urbana Poniente "Supervía" y el Viaducto Elevado Luis Cabrera "VELC" se ajustarán por inflación, de acuerdo a lo previsto en el título de concesión.

De esta manera, en 2019 se aplicará un peaje de \$53.00 pesos para la "Supervía" y de \$18.00 pesos para el "VELC". En el tramo de Las Águilas - Santa Fe se mantendrá una tarifa promocional de \$40.00.

El saldo mínimo para acceder, si eres un usuario de PREFAGO, será:

Acceso	Sentido	Saldo mínimo
Los Poetas	Sur	\$223.00
Las Águilas	Sur	\$223.00
Las Torres	Sur	\$223.00
Luis Cabrera	Sur	\$170.00
Luis Cabrera	Poniente	\$53.00
Las Torres	Poniente	\$53.00
Las Águilas	Poniente	\$40.00
Acceso Autopista Cuernavaca-Méx	Poniente	\$223.00
Acceso AU Sur a Supervía	Poniente	\$152.00

El saldo mínimo corresponde a la interconexión con la Autopista Urbana Sur y la Autopista México - Cuernavaca, el cual cubre el costo del recorrido más largo. Te recomendamos que te acerques a tu proveedor de servicio de "TAG" para analizar las opciones de postpago que evitan la necesidad de un saldo mínimo.

Los ajustes tarifarios por inflación tienen como objetivos: preservar el equilibrio económico de la concesión y seguir brindando un servicio que permita conservar las vialidades que la conforman en las mejores condiciones de operación y uso.

En caso de requerir más información relacionada con el servicio otorgado por el TAG que utiliza, le solicitamos acudir con el operador correspondiente:

- Televia: [www.televia.com.mx](http://www.televia.com.mx)
- PASE: [www.pase.com.mx](http://www.pase.com.mx)
- IAVE: [www.iave.mx](http://www.iave.mx)
- VIA Pass: [http://www.viapass.com.mx/viapass/web\\_home.aspx](http://www.viapass.com.mx/viapass/web_home.aspx)

\*consultar los establecimientos autorizados para cada operador.

#AcercateconSupervía



La Autopista Urbana Norte tiene una extensión de 10 km, va desde el Toreo de Cuatro Caminos hasta San Antonio y funciona durante todo el día en ambos sentidos: De norte a sur y de sur a norte. El costo por kilómetro varía por la hora: Durante las horas pico, es decir, desde 07:00 a las 11:59:59 horas y de las 16:00 A las 20:59:59 horas, el precio es MAYOR. Fuera de ese horario el precio se reduce. La obra tuvo una inversión



I LEGISLATURA

## DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

de 11,500 millones de pesos y la concesión (OHL) tiene un plazo de 30 años<sup>11</sup>. La inversión total en el proyecto ascendió a US \$645mn y actualmente su tráfico diario promedia 50.394 vehículos. Su construcción comenzó en 2011 y la carretera empezó a operar a plenitud en 2012<sup>12</sup>.

### SUR/NORTE - TABLA DE COSTO A UNA TARIFA HORA VALLE

Desde 05:00:00 hrs. hasta 06:59:59 hrs.

Desde 12:00:00 hrs. hasta 15:59:59 hrs.

Desde 21:00:00 hrs. hasta 23:59:59 hrs.

Entrada/ Salida	Alencastre Oriente	Chapultepec / Reforma Oriente	Conscripto Oriente	CDI Oriente	VEB Oriente
San Antonio Oriente	\$18.61	\$21.65	\$39.01	\$39.15	\$40.64
Sostenes Rocha Oriente	\$6.68	\$9.71	\$27.06	\$27.20	\$28.69
Constituyentes Oriente	\$4.86	\$7.86	\$25.22	\$25.36	\$26.85
Parque Marte Oriente	N/A	N/A	\$14.78	\$15.84	\$17.16
Ejército Nacional Oriente	N/A	N/A	\$5.75	\$5.87	\$7.42

<sup>11</sup><https://expansion.mx/empresas/2017/08/21/la-autopista-urbana-norte-cuesta-sels-veces-mas-que-hace-cinco-anos>

<sup>12</sup> <https://www.bnamericas.com/es/company-profile/autopista-urbana-norte-sa-de-cv-autopista-urbana-norte>



# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

I LEGISLATURA

## NORTE/SUR - TABLA DE COSTO A UNA TARIFA HORA VALLE

Desde 05:00:00 hrs. hasta 06:59:59 hrs.

Desde 12:00:00 hrs. hasta 15:59:59 hrs.

Desde 21:00:00 hrs. hasta 23:59:59 hrs.

Entrada/ Salida	CDI Poniente	Ejército Nacional Poniente	Palmas Poniente	Reforma Centro	Parque Pelvoux	Constituyentes Poniente	Minería Poniente	San Antonio Poniente
VEB Poniente	\$1.55	\$7.06	\$12.57	\$18.39	\$16.09	\$25.45	\$29.81	\$43.46
CDI Poniente	N/A	\$5.21	\$10.73	\$14.56	\$14.27	\$23.63	\$27.98	\$41.63
Conscripto Poniente	N/A	\$3.68	\$9.18	\$13.01	\$12.72	\$22.08	\$26.43	\$40.08
Ejército Nacional Poniente	N/A	N/A	\$4.37	\$8.20	\$7.91	\$17.27	\$21.62	\$35.27
Palmas Poniente	N/A	N/A	N/A	\$4.56	\$4.27	\$13.63	\$17.98	\$31.63
Rosario Castellanos	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	\$8.03	\$12.38	\$26.03
Alencastre Poniente	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	\$3.23	\$7.78	\$21.23

## SUR/NORTE - TABLA DE COSTO A UNA TARIFA HORA PICO

Desde 07:00:00 hrs. hasta 11:59:59 hrs.

Desde 16:00:00 hrs. hasta 20:59:59 hrs.

Entrada/ Salida	Alencastre Oriente	Chapultepec / Reforma Oriente	Conscripto Oriente	CDI Oriente	VEB Oriente
San Antonio Oriente	\$28.69	\$33.39	\$60.14	\$60.36	\$62.66
Sostenes Rocha Oriente	\$10.31	\$14.96	\$41.72	\$41.94	\$44.24
Constituyentes Oriente	\$7.49	\$12.12	\$38.88	\$39.10	\$41.40
Parque Marte Oriente	N/A	N/A	\$22.78	\$24.12	\$26.45
Ejército Nacional Oriente	N/A	N/A	\$8.87	\$9.05	\$11.45



# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

I LEGISLATURA

Sentido Sur - Norte			
Origen - Destino	longitud Total de Cobro (m)	Con IVA	SALDO MÍNIMO
Tepepan - Pedregal Del Sur	3,806.51	8.95	<b>95.0</b>
Tepepan - Luis Cabrera	9,787.44	23.01	
Tepepan - Blvd. De La Luz	10,612.81	24.95	
Tepepan - San Jerónimo	11,382.77	26.76	
Viaducto Tlalpan - Pedregal Del Sur	3,644.68	8.57	<b>95.0</b>
Viaducto Tlalpan - Luis Cabrera	9,625.61	22.63	
Viaducto Tlalpan - Blvd. De La Luz	10,450.99	24.57	
Viaducto Tlalpan - San Jerónimo	11,220.95	26.38	
Caminero - Pedregal Del Sur	4,726.29	11.11	<b>97.0</b>
Caminero - Luis Cabrera	10,707.22	25.17	
Caminero - Blvd. De La Luz	11,532.60	27.11	
Caminero - San Jerónimo	12,302.56	28.92	
Estadio Azteca - Pedregal Del Sur	1,033.78	2.43	<b>89.0</b>
Estadio Azteca - Luis Cabrera	7,014.71	16.49	
Estadio Azteca - Blvd. De La Luz	7,840.09	18.43	
Estadio Azteca - San Jerónimo	8,610.05	20.24	
Montaña - Luis Cabrera	3,485.31	8.19	<b>80.00</b>
Montaña - Blvd. De La Luz	4,310.69	10.13	
Montaña - San Jerónimo	5,080.65	11.94	
P. Pedregal - Luis Cabrera	2,176.00	5.12	<b>77.0</b>
P. Pedregal - Blvd. De La Luz	3,001.38	7.06	
P. Pedregal - San Jerónimo	3,771.34	8.87	



# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

I LEGISLATURA

Sentido Norte - Sur			
Origen - Destino	Longitud Total de Cobro (m)	Con IVA	SALDO MÍNIMO
San Jerónimo - Picacho	3,082.00	7.25	<b>145.0</b>
San Jerónimo - Sta. Teresa	4,984.02	11.72	
San Jerónimo - Estadio Azteca	8,683.70	20.42	
San Jerónimo - Viaducto Tlalpan	11,350.40	26.68	
San Jerónimo - Tepepan	11,329.13	26.63	
San Jerónimo - Entrada Supervía Poniente	1,467.71	3.45	
San Jerónimo - Caminero	12,453.91	29.28	
<hr/>			
Bld. De La Luz - Picacho	2,264.26	5.32	<b>145.0</b>
Bld. De La Luz - Sta. Teresa	4,166.28	9.79	
Bld. De La Luz - Estadio Azteca	7,865.97	18.49	
Bld. De La Luz - Viaducto Tlalpan	10,532.66	24.76	
Bld. De La Luz - Tepepan	10,466.39	24.61	
Bld. De La Luz - Entrada Supervía Poniente	621.29	1.46	
Bld. De La Luz - Caminero	11,636.17	27.36	
<hr/>			
L. Cabrera - Picacho	1,501.62	3.53	<b>NA</b>
L. Cabrera - Sta. Teresa	3,403.64	8.00	
L. Cabrera - Estadio Azteca	7,103.32	16.70	
L. Cabrera - Viaducto Tlalpan	9,770.02	22.97	
L. Cabrera - Tepepan	9,748.75	22.92	
L. Cabrera - Caminero	10,873.53	25.56	
<hr/>			
Cuicuilco - Estadio Azteca	1,227.59	2.89	<b>127.0</b>
Cuicuilco - Viaducto Tlalpan	3,894.29	9.16	
Cuicuilco - Tepepan	3,873.02	9.11	
Cuicuilco - Caminero	4,997.80	11.75	

La Autopista Urbana Sur inicia en San Jerónimo y concluye en Xochimilco-Muyuguarda en ambos sentidos y en lo que es ahora la nueva salida y entrada de Viaducto Tlalpan. El horario es las 24 horas y sólo pueden circular vehículos ligeros; no pueden ingresar bicicletas, motocicletas, camiones desde 2 hasta 9 ejes y a partir de 3.5 toneladas, autobuses desde 2 hasta 4 ejes, vehículos con remolque y limusinas. El grupo IDEAL es quien obtuvo la concesión para su construcción en junio del 2010 y consta de 13.5 kilómetros de longitud<sup>13</sup>. La construcción de dicho tramo carretero tuvo una inversión de 2 mil 478 millones de pesos para los 7 km que corresponden al Gobierno de la Ciudad de México y 560 mdp por parte de la Concesionaria IDEAL<sup>14</sup> que realizó la obra que duró de Diciembre del 2015, al mes de Noviembre del 2016<sup>15</sup>. Sus costos varían desde los \$77.00 hasta los \$145.00 pesos según el tramo recorrido.

<sup>13</sup> <https://www.altonivel.com.mx/empresas/autopista-urbana-sur-la-obra-que-promete-ahorrar-40-min-58285/>

<sup>14</sup> <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/10/11/al-fin-autopista-urbana-sur>

<sup>15</sup> <https://www.excelsior.com.mx/nacional/2016/11/08/1126903>



## DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

---

Evidentemente, en todos los casos, las obras se hicieron bajo concesiones con vigencia de 30 años a partir de la fecha de inicio de operación, no obstante, este tiempo puede ser prorrogado en caso de que la concesionaria no haya recuperado su inversión total o si hay interrupciones en la operación de la vía por causas no imputables a la empresa. Lo anterior contraviniendo lo estipulado en el Art. 101 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, la cual estipula que las concesiones no podrán exceder los 20 años.

Ejemplo de ello es la Autopista Urbana Norte, cuya concesión es de julio de 2010 a junio del 2043, es decir 33 años, de acuerdo con un informe anual de OHL (Obrascón Huarte Lain) México.

El cobro por ingresar a estas vías es injustificado, pues si bien las empresas que obtuvieron concesión para su construcción, sin duda alguna ya han recuperado por demás su inversión.

Para poder ingresar a cualquiera de las 3 autopistas urbanas se requiere de un método de pago electrónico conocido como TAG, el cual se adhiere al parabrisas del vehículo y se puede adquirir en diferentes bancos y tiendas de autoservicio, de conveniencia o en farmacias. Su costo va desde los 50 hasta los 700 pesos, dependiendo el modelo y empresa seleccionada; en el caso de la Autopista Urbana Norte se requiere de un saldo mínimo de 118 pesos, para esta Supervía el monto debe ser al menos de 78 pesos, mientras que la Autopista Urbana Sur es de 83 pesos. Estas tarifas aplican para quienes están dados de alta bajo el sistema de prepago. El otro sistema es el de pago domiciliado o post-pago, en donde los cargos se hacen a través de tarjeta de crédito.

Si el TAG es adquirido directamente en las casetas de cada autopista, este sale un poco más barato; además, al adquirir el TAG se debe activar con un saldo mínimo según sea la vialidad por la que se vaya a ingresar, la cual puede variar desde los \$200.00 hasta los \$500.00 pesos, en caso de no contar con el saldo mínimo, las plumas de acceso no permiten el paso al vehículo. En condiciones normales de operación, la recarga se aplica en línea y el saldo del TAG se actualiza a nivel nacional en un máximo de 30 minutos, lo cual no es cierto, pues en la práctica se ve reflejado después de 24 o hasta 48 horas.



# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

Respecto a las ganancias que el Gobierno de la Ciudad de México obtiene por la concesión de estas vialidades, no se tiene dato oficial alguno, pues ni transparencia, ni el mismo gobierno han declarado de manera pública ningún tipo de reportes en relación con estos montos. Solamente, una nota de EL UNIVERSAL menciona que, desde el inicio de la operación de las tres autopistas urbanas de cobro, el Gobierno capitalino ha recibido una contraprestación de \$66, 418, 972 mdp según datos de la Oficialía Mayor del Gobierno de la Ciudad de México, lo que refiere que esta cifra corresponde al 1% de los ingresos brutos tarifados sin IVA, derivados de la operación de cada una de las vías concesionadas: Autopista Urbana Norte, Supervía Poniente y Autopista Urbana Sur.

El mismo diario reporta que esta contraprestación, que se otorga anualmente dentro de los 30 días siguientes al término de cada ejercicio fiscal, está definida en los títulos de concesión correspondiente a cada una de las vialidades. Por ejemplo, la Autopista Urbana Norte ha entregado al Gobierno una suma de \$27 millones 539 mil 783 pesos del 14 de diciembre del 2011 a diciembre del 2017; le sigue la Supervía Poniente con una ganancia de 27 millones 475 mil 162 pesos por concepto de contraprestación, esto a pesar de que es la vía que más ha aumentado su costo de peaje desde el 4 de octubre del 2012 cuando entró en operación hasta diciembre del 2017. Finalmente, la Autopista Urbana Sur, ha entregado una contraprestación de 11 millones 404 mil 26 pesos.

Por todo lo anterior mente expuesto, propongo las siguientes reformas a la Ley de Movilidad del Distrito Federal para quedar de la siguiente manera:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I al XXIX. (...)</p> <p>XXX. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos en los casos que correspondan;</p>	<p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I al XXIX. (...)</p> <p>XXX. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos <b>conforme al artículo 101 de esta Ley</b> y en los casos que correspondan;</p>



# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

I LEGISLATURA

<p style="text-align: center;"><b>CAPITULO XIV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO</b></p> <p>Artículo 101 a 181. (...)</p> <p>Artículo 182.- La Administración Pública podrá otorgar autorizaciones, concesiones y permisos a particulares, para la construcción y explotación de vialidades de acuerdo a lo establecido en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público.</p> <p>Artículo 199.- Los conductores de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o permisionadas, están obligados a realizar el pago correspondiente por la circulación en dichas vías de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la Administración Pública.</p> <p>Los vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, cuyas rutas incluyan tramos en estas vialidades, así como los vehículos de emergencia estarán exentos de pago.</p>	<p style="text-align: center;"><b>CAPITULO XIV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO</b></p> <p>Artículo 101 a 181. (...)</p> <p>Artículo 182.- La Administración Pública podrá otorgar autorizaciones, concesiones y permisos a particulares, para la construcción de vialidades y <b>segundos pisos</b> de acuerdo a lo establecido en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, y <b>conforme al artículo 101 de esta Ley</b></p> <p>Artículo 199.- Los conductores de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o permisionadas, <b>así como a segundo pisos o vialidades elevadas, lo harán de manera libre y totalmente gratuita, quedando exentos totalmente de cualquier pago correspondiente</b> por la circulación en dichas vías</p> <p>Los vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, cuyas rutas incluyan tramos en estas vialidades, así como los vehículos de emergencia estarán exentos de pago.</p>

Siendo nuestro tema la movilidad, un tema tan extenso e importante, y el tiempo para la exposición verdaderamente absurdo, sería mejor, **SEÑORES DUEÑOS DEL CONGRESO**; pongan una ventanilla única, o una oficialía de partes, las que seguramente les ahorrarán más tiempo.





## DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

---

Dejo para la reflexión:

- Las horas de vida que pierden las personas diariamente en el ir y venir a sus lugares de trabajo.
- El estrés laboral.
- Que los agentes de tránsito no estén manipulando los semáforos
- El aumento en el número de accidentes de tránsito.
- Los altos costos para la economía.
- El Sistema de Transporte Colectivo Metro insuficiente, deficiente y en pésimas condiciones.
- Autobuses y microbuses chatarras y chimeneas rodantes.
- Bases en las esquinas y hasta triple fila.
- Taxistas frenando bruscamente donde les hacen la parada sin importar sufrir algún alcance vehicular.
- Construcción de Metrobúses paralelas a las líneas del metro, como es el caso en el Eje 3 Oriente.
- Las famosas y proliferantes motocicletas que han incrementado hasta en un 900% su número y que representan un verdadero riesgo principalmente para ellos los conductores y para los automovilistas.



## DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

---

- Los transportes de carga de los llamados rabones o incluso tráilers circulando en horas pico y por carriles intermedios a todas horas del día.
- Se tienen que revisar con mucho detenimiento, pero sobre todo conocimiento. En lo referente a los carriles confinados, contrasentidos, ciclovías y los carriles exclusivos para el Metrobús.

En el caso de las ciclovías hay que señalar su falta de conectividad, pareciera que sólo fueron hechas para paseos de recreación.

En fin, ante la falta de transparencia de estos segundos pisos, pues en ninguna página del Gobierno se pudo obtener información, y partiendo del hecho de que fuera de atender su razón de ser y paliar el problema de tránsito en la Ciudad de México, favoreciendo a la movilidad, y por el otro lado haberse convertido en uno de los más jugosos negocios para las concesionarias a costa de los impuestos de la gente.

Y considerando que no son estos segundos pisos la solución al problema de la movilidad en esta Ciudad Capital, y que el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal que en su Artículo 12 a la letra Dice:

**Artículo 12.** *Los permisos, licencias de construcción especial o autorizaciones que la Administración otorgue para la ocupación, uso y aprovechamiento de la vía pública o cualesquiera otro bien de uso común o destinado a un servicio público, no crean ningún derecho real o posesorio.*

*Los permisos, licencias de construcción especial o autorizaciones son siempre revocables y temporales, y en ningún caso podrán otorgarse en perjuicio del libre, seguro y expedito tránsito, ...*



I LEGISLATURA

# DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

---

*Y Que en la Ley de Movilidad para el Distrito Federal en su artículo 101, establece que:*

**ARTICULO 101.** *Las concesiones que otorgue la Secretaría de conformidad con esta Ley señalarán con presión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las inversiones que deban hacerse para prestación del servicio, sin que puedan exceder de 20 años.*

Es que propongo la siguiente iniciativa con proyecto de decreto.

## DECRETO

**UNICO. - EL USO Y DISFRUTE DE LAS VIALIDADES DENOMINADAS AUTOPISTAS URBANAS O SEGUNDOS PISOS SERÁ GRATUITO. PARA LO CUAL, SE PROPONEN DIVERSAS MODIFICACIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL,**

Para quedar como sigue:

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

I al XXIX. (...)

XXX. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos **conforme al artículo 101 de esta Ley** y en los casos que correspondan;

**Artículo 182.-** La Administración Pública podrá otorgar autorizaciones, concesiones y permisos a particulares, para la construcción de vialidades y **segundos pisos** de acuerdo a lo establecido en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, y **conforme al artículo 101 de esta Ley**



I LEGISLATURA

## DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ

---

**Artículo 199.-** Los conductores de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o permisionadas, **así como a segundos pisos o vialidades elevadas, lo harán de manera libre y totalmente gratuita, quedando exentos totalmente de cualquier pago correspondiente** por la circulación en dichas vías.

Los vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, cuyas rutas incluyan tramos en estas vialidades, así como los vehículos de emergencia estarán exentos de pago.

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** – Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México

**SEGUNDO.** - El presente Decreto entrará en vigor 60 días posteriores a su publicación, fecha en la cual el gobierno habrá dado por terminado los contratos de concesión con las empresas correspondientes.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, a los 23 días del mes de Abril del 2019.

**ATENTAMENTE:**



---

**DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ**