



*El Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal con fundamento en los artículos 42 párrafo cuarto, 42C fracción I, VII y XIV y 42D de la Ley de Desarrollo Social del Distrito Federal en relación con los diversos 9 fracción VII, 31 párrafo II y 38 de su Estatuto Orgánico e incorporando elementos obtenidos por medio de la evaluación externa realizada a la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajeros (TPCP) en el Distrito Federal y los acuerdos derivados de la II Sesión Ordinaria de 2012 de su Comité, formula las siguientes*

## **RECOMENDACIONES A LA POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL**

### **CONSIDERACIONES**

El sistema de transporte público colectivo de pasajeros (TPCP) en la Ciudad de México se conceptualiza como el conjunto de elementos delimitados e interconectados que funcionan para el logro de un objetivo común consistente en el traslado eficiente, cómodo, económico y seguro de pasajeros entre lugares de origen y destino facilitando la movilidad de ellos en la ciudad y hacia los espacios metropolitanos. Este sistema constituye una parte fundamental del modelo general de movilidad urbana y metropolitana, ofrece alternativas para el desplazamiento colectivo de la población en función de distintos motivos de viaje que pueden ser por trabajo, educación, salud, familiares y de diversión, entre otros.

El objetivo fundamental de toda política de transporte público colectivo de pasajeros consiste en lograr una mejor movilidad sustentable, entendida ésta como la mayor capacidad de desplazamiento de la población por medio de un sistema integrado de TPCP que sea: a) accesible, es decir, cercano para peatones y funcional para un sistema de alimentadoras de vehículos de menor capacidad pero de mayor maniobrabilidad en las colonias y barrios que no tienen una infraestructura vial suficiente; b) asequible en términos de costo; c) de calidad respecto a sus características de frecuencia, comodidad y seguridad. Lo ideal es que este servicio sea proporcionado por vehículos de transporte de alta capacidad preferentemente articulados y que sean amigables con el medio ambiente de ser posible del tipo cero emisiones.

Otra característica esencial de una política de movilidad sustentable debe ser articular las acciones en materia de transporte y vialidad con las de desarrollo urbano y desarrollo económico y social para generar nuevas centralidades urbanas, metropolitanas y regionales con suficiente oferta de servicios, equipamiento y sobre todo de empleo para evitar en lo posible la necesidad de la población de desplazarse.

Una premisa fundamental es considerar el Derecho al transporte como un derecho ciudadano y elevar este derecho a nivel de Ley, modificando los instrumentos normativos existentes, a través de una Ley de Transporte y Movilidad, acorde con la nueva Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. En este caso hay preferencia a los sectores de menores ingresos, principalmente en zonas periféricas de la ciudad y en las delegaciones políticas de menor índice de desarrollo social y económico.

En este sentido es importante hacer compatible el transporte público con las necesidades de la sociedad urbana en un ambiente sano y de buena calidad.

Los principales elementos de este sistema y que ejercen influencia directa en la magnitud, en las características espaciales y temporales de la oferta-demanda de viajes y que requieren ser armonizados son los siguientes:

- a) La demanda conformada por los usuarios de los modos de transporte colectivo (magnitud del flujo de pasajeros según origen-destino en sus dimensiones espacial, temporal y modo de transporte).
- b) La estructura y tamaño del área urbana a servir con modos colectivos.
- c) El parque vehicular (cantidad y calidad) de transporte colectivo.
- d) Las tarifas y los subsidios a los usuarios respecto a los costos de operación.
- e) Las vías o derechos de vía para transporte colectivo.
- f) Las paradas, estaciones y terminales.
- g) Los garajes, depósitos y talleres de mantenimiento y reparación.
- h) Los sistemas de control (equipos para el seguimiento y comunicación).
- i) Los sistemas de suministro de energía.
- j) La programación del servicio o suma de características operativas (calidad, frecuencia, seguridad, etc.).
- k) La gestión de los diferentes modos del TPCP.
- l) Los actores gubernamentales.
- m) Los empresarios-operadores que administran, comercializan y prestan el servicio del TPCP.
- n) La normatividad y el control ejercido por las autoridades del GDF como ente rector en la materia.

- o) Las políticas relacionadas con el TPCP: social, económica, tecnológica, energética, de ordenación territorial, infraestructura y servicios públicos y ambientales.

Este conjunto de elementos tienen una estructura y un funcionamiento que inciden en el bienestar de la población, de manera directa o indirecta, en la medida en que facilitan la movilidad de los habitantes, inciden en el uso del tiempo, la seguridad, la calidad, la regularidad, la accesibilidad y representan costos que asumen las familias y las personas. Asimismo, el diseño y la forma de operación generan efectos agregados de tipo social, económico y ambiental, que le otorgan mayor o menor sustentabilidad a la capital del país.

Cabe señalar que las características básicas del sistema de transporte público colectivo de pasajeros en la Ciudad de México dependen de la política aplicada por su gobierno, el cual lo clasifica en transporte gubernamental y concesionado. En el primero se encuentran el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), la Red de Transporte de Pasajeros (RTP). El Metrobús que es una asociación público privada. A su vez, el concesionado se compone por el transporte colectivo (autobuses y microbuses) e individual (taxis).

En el marco anterior y a partir de los resultados obtenidos en la evaluación externa correspondiente, el Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal presenta las siguientes:

## RECOMENDACIONES

### Problemática general

Las distintas intervenciones realizadas por el GDF en los últimos años, las actuales y las programadas, en general, permitirán de manera progresiva consolidar un transporte público de pasajeros de mayor capacidad, eficiencia y seguridad, sustituyendo el modelo predominante del transporte atomizado de microbuses de baja capacidad, contaminante, poco eficiente e inseguro para la población.

En este contexto, tanto el Programa Integral de Transporte y Vialidad, 2001-2006<sup>1</sup>, como el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 del Distrito Federal<sup>2</sup>, han constituido un importante soporte para la planeación del sistema. Sin embargo,

---

<sup>1</sup> Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 5 de noviembre de 2002.

<sup>2</sup> Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 22 de marzo de 2010.

existe un conjunto de retos para alcanzar el sistema de transporte requerido por la ciudad de México. Entre los más importantes: la instrumentación de un sistema integral metropolitano de transporte público de pasajeros con las inversiones que ello implica; la implementación de modelos que atiendan la relación oferta-demanda con tiempos de traslado, frecuencias, intervalos más apropiados, accesibilidad, calidad y cobertura para cada una de las modalidades de transporte; la ampliación y consolidación de los sistemas más eficientes como el Metro y el Metrobús; la construcción y modernización de espacios más adecuados de articulación de diferentes modalidades de transporte; la sustitución de unidades obsoletas y contaminantes; la desincentivación del uso del transporte privado y unipersonal; la aplicación del enfoque de derechos sociales en el marco jurídico y en todo el proceso de diseño, instrumentación y evaluación de esta política; como algunos de los factores que permitirán la consolidación del sistema de transporte público masivo, seguro, eficiente y de alta capacidad que requiere una gran ciudad moderna.

## **1. Oferta y demanda del Transporte Público Colectivo de Pasajeros**

### **Situación**

La expansión física y funcional de la Zona Metropolitana del Valle de México trajo como consecuencia el crecimiento de la demanda de viajes desde y hacia el Distrito Federal, pero las mejoras en la infraestructura de transporte han sido insuficientes. La movilidad en la Ciudad de México se ha enfrentado a varios problemas tanto en los modos de transporte como en la red vial disponible.

La movilidad metropolitana se sustenta en una estructura modal distorsionada, que tiene su mayor potencial de traslado en transporte de baja capacidad (colectivos, taxis y autos particulares) con desorden en las rutas y con inseguridad para los usuarios del transporte que crecientemente tienen residencia en lugares más alejados del núcleo urbano metropolitano.<sup>3</sup> Este modo de transporte tiene escasa integración con la gran infraestructura de transporte de alta capacidad –como Metro, RTP, STE y Metrobús- y utiliza de manera desventajosa las vialidades primarias, que también son saturadas por los autos privados.

La red vial es deficitaria y rebasada en su capacidad con fallas de integración para facilitar transferencias en los modos de transporte y entre las vialidades primarias y las secundarias, donde a su saturación se le suman las deficiencias en la administración, control y regulación del tráfico, así como una escasa cultura vial que colaboran a acentuar los congestionamientos. El resultado es una sistemática saturación y la

---

<sup>3</sup> Programa Integral de Transporte y Vialidad (2001-2006). SETRAVI. Reparto modal estimado para la Zona Metropolitana del Valle de México 1986-2009 (porcentaje de viajes).



consiguiente reducción de velocidad junto a un mayor impacto ambiental. De esta forma la tendencia al incremento de los viajes en toda la zona metropolitana se enfrenta a insuficiencias y distorsiones de la red vial y de la red de transporte.

En 2007, de los 22.2 millones de viajes metropolitanos, el 68% se realizaron en modos de transporte público (el 65% de estos corresponde a colectivos) y el 32% en transporte privado (dentro de éste el automóvil representa el 92%). Los viajes relacionados con el DF representaron el 59% y los de los municipios metropolitanos del Estado de México el 41% restante.

En el modelo de movilidad metropolitano, en general, predomina el uso del automóvil privado que ha crecido por una mayor oferta a precios bajos, así como importantes facilidades de endeudamiento, y la demanda de colectivos concesionados vinculados a agentes transportistas. En esta lógica se saturan vialidades por el aumento del parque vehicular y la dotación de espacios viales y estacionamientos se mantiene por debajo de las necesidades crecientes. Por su parte, aunque hay avances en el Distrito Federal, aún es insuficiente el sistema de transporte público de pasajeros de mayor capacidad con importantes diferencias de cobertura por zonas de la ciudad. Por ello, es indispensable tomar varias medidas para impulsar un modelo de transportación público seguro, eficiente y eficaz, que pueda satisfacer la demanda de la mayor parte de la población usuaria considerando los principios que rigen la política social en la Ciudad de México.

## Recomendaciones

- 1.01/2012. En congruencia con el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 del Distrito Federal, se recomienda iniciar las gestiones y coordinar los trabajos para elaborar, un Programa Integral de Movilidad con enfoque de derechos sociales y que incorpore la concepción del Derecho a la ciudad plasmada en la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad suscrita por el Jefe de Gobierno.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad.
---

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---

- 1.02/2012. Establecer las provisiones presupuestales para garantizar el levantamiento periódico por parte del INEGI de la Encuesta Origen-Destino de la Zona



Metropolitana del Valle de México, incluyendo los desplazamientos a pie, como base información fundamental para la toma de decisiones en materia de planeación. La anterior encuesta se levantó en 2007, es necesario contar con una nueva por lo menos en el año 2013.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, en coordinación con las personas titulares de los organismos Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012

- 1.03/2012 Elaborar en coordinación con los organismos operadores un Estudio técnico financiero para establecer la capacidad y la frecuencia de las unidades de las rutas o líneas del transporte público de pasajeros en horarios de máxima demanda, con atención especial a los trenes de nueve vagones en el STC-Metro, los autobuses biarticulados en el Metrobús y el Tren Ligero, para solucionar progresivamente la problemática de las estaciones conflictivas por la saturación de pasajeros.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, en coordinación con las personas titulares de los organismos Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.

Plazo de cumplimiento: Agosto de 2012

## 2. Modos y rutas de Transporte Público Colectivo de Pasajeros

### Situación

Las áreas con menor desarrollo social se encuentran en las delegaciones del sur y oriente del Distrito Federal y, a su vez, ya que son insuficientes los servicios de RTP, cuentan con sistemas de transporte público de pasajeros costoso, insuficiente, ineficiente, y en condiciones de mayor riesgo de accidentes como lo representa el transporte concesionado de mediana capacidad. En términos económicos es alta la proporción del gasto corriente de los hogares más pobres en transporte público



concesionado que es inseguro e irregular. La Línea 12 del Metro constituye un importante avance para la movilidad de la población del Sur y Oriente de la Ciudad de México, aunque una vez que entre en operación se requerirá instrumentar su articulación con otros modos de transporte para los habitantes de las zonas más aisladas y de difícil acceso, sobre todo de la residente en las partes altas<sup>4</sup>. Al respecto, existen varias experiencias internacionales de modalidades alternativas de transportación como el metrocable, los funiculares, las escaleras eléctricas para espacios abiertos en zonas con accidentes geográficos, los vehículos híbridos no contaminantes, entre otros. Esta situación corresponde a líneas estratégicas establecidas en el Programa Integral de Transporte y Vialidad, en particular, en que las inversiones prioricen a la infraestructura para la circulación y equipamiento del transporte colectivo y masivo, a la vialidad de las zonas menos dotadas de la ciudad y al transporte público de última generación, sustentable y accesible para los más desfavorecidos.

## Recomendaciones

- 2.01/2012 Elaborar, en el marco del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012, un Subprograma integral de transporte público colectivo de pasajeros, barato, eficiente y de calidad, con atención especial a las zonas de menor desarrollo social de las delegaciones de Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras, Tlalpan, Tláhuac, Iztapalapa, Xochimilco y Milpa Alta, que considere los diferentes modos de transporte público colectivo en el diseño de las rutas, las nuevas posibilidades tecnológicas, así como las necesidades de movilidad de la población que habita en esas zonas para mejorar su calidad de vida con un enfoque de equidad territorial.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad, en coordinación con las personas titulares de los organismos Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal y Metrobús.
---

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---

<sup>4</sup> Consultar: Evalúa DF, Índice de desarrollo social de las unidades territoriales (Delegaciones-Colonias-Manzanas) del Distrito Federal, México, 2011.

- 2.02/2012 Formular un programa de corto, mediano y largo plazo para reforzar e incrementar la longitud de red de servicio en los kilómetros recorridos diariamente por las unidades de la RTP, el Metrobús y el STE hacia las zonas periféricas de la Ciudad de México y zonas populares donde habitan sectores de la población en condiciones de desventaja social y económica con las adaptaciones necesarias para un servicio accesible, asequible y eficiente.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad, en coordinación con las personas titulares de los organismos Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012

- 2.03/2012 Elaborar una propuesta de política ambiciosa de fortalecimiento de RTP como empresa pública de prestación del servicio de transporte colectivo. Entre otras medidas, sustituir y modernizar las unidades de más de diez años de antigüedad de la RTP, con atención especial a las que dan el servicio en las delegaciones con menores niveles de desarrollo social localizadas en las periferias y en áreas de difícil acceso, así como ampliar los horarios de sus rutas en función de la demanda.

Dirigida a la persona titular del organismo Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal.

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012

### 3. Tarifas y presupuesto

#### Situación

Los hogares en los deciles más bajos de ingresos efectúan proporcionalmente un gasto corriente menor en transporte público del gobierno debido a su preferencia de gasto por otros productos vitales como los alimentos, por su baja movilidad, por la baja cobertura de los servicios públicos de transporte en las zonas más pobres y periféricas de la ciudad o porque reciben transferencias a grupos vulnerables que no se contabilizan



como gasto; en el otro extremo los hogares de los deciles IX y X también gastan poco en transporte público del gobierno en relación a su gasto total pero en cambio cuentan con una elevada movilidad en transporte privado e individual (sobre todo automóvil).

En este sentido, de acuerdo con la estructura de gasto en transporte público de los hogares, el aumento en el precio de combis o microbuses genera mayores efectos en el presupuesto de los hogares de los primeros tres deciles de ingreso. La dependencia de este tipo de gasto de transporte en los hogares se reduce a medida que el ingreso promedio es mayor, o que pueden hacer directamente uso de los servicios prestados por el Metro, STE o RTP.

El segundo gasto de transporte que provoca un mayor desequilibrio en el presupuesto de los hogares ante un aumento de precios, es el destinado para los autobuses y el Metrobús.

El gasto por el servicio de Metro, representa alrededor del cuatro por ciento del gasto corriente total de los hogares, no obstante sus costos de operación son mayores que su recaudación, lo que significa un importante subsidio para todos los hogares pero sobre todo para los deciles de menores ingresos y de ingresos medios. En este sentido la política de subsidio al transporte constituye parte de la política social y un apoyo importante al ingreso y a la movilidad de las familias.

En el contexto anterior, aún es débil la planeación presupuestal y financiera integral del sistema de TPCP con datos más desglosados como los anteriores, por ello se requiere de mayor información detallada para aplicar los principios de la política social como los de justicia distributiva, equidad socio-territorial, con atención especial a la población de menores ingresos y mayor exclusión social y con mayor precisión sobre el destino territorial y por sector social de los subsidios y las transferencias.

## Recomendaciones

3.01/2012 Instaurar y difundir el Informe Financiero Integrado del TPCP para dar a conocer el monto real de los subsidios del transporte público colectivo de pasajeros por modo de transporte, por decil de ingreso de los hogares, así como la metodología utilizada para su estimación.

Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad y de la Secretaría de Finanzas.
--

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---

#### 4. Planeación integral del sistema de transporte público colectivo de pasajeros

##### Situación

El sistema de transporte requiere de una planeación integral que considere la corresponsabilidad de los transportistas, los usuarios, la sociedad y las autoridades. El modelo de TPCP ha funcionado con el Metro como el eje vertebral en la Ciudad de México. En la actualidad, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, es el servicio que transporta el mayor porcentaje de usuarios, al trasladar a 4.5 millones de pasajeros diariamente<sup>5</sup>. Actualmente dispone de un parque vehicular de 355 trenes, integrados por 3 mil 42 vagones, que circulan en una red de 201 kilómetros de vías dobles con 11 líneas y 175 estaciones. Sin embargo este medio de transporte representa sólo el 14 por ciento de los viajes realizados en diez delegaciones del Distrito Federal y parte de los cuatro municipios del Estado de México. La Línea 12 tendrá 20 estaciones y recorrerá casi 25 km de vías dobles con 28 trenes –al inicio de la operación- y 35 trenes –en plena operación-, con un presupuesto ejercido mayor a los 20 mil millones de pesos<sup>6</sup>. Los beneficios que se prevén con la construcción de la nueva Línea 12 del Metro consisten en un menor tiempo de traslado para la población que vive en la zona sur-oriente de la Ciudad de México. Sin embargo, el Metro enfrenta varios problemas de operación como el envejecimiento de sus unidades, estaciones y equipos, sobre todo de trenes con uso intensivo en algunas líneas, falta de mantenimiento, saturación de vagones en horas pico, irregularidad de intervalos, comercio informal, riesgos en entradas y salidas de estaciones, entre otros.

A su vez, mediante la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), el GDF brinda el servicio a 600 mil pasajeros en día laborable con una red en operación de 3,185 kilómetros de longitud, en las 16 delegaciones del D.F. y particularmente atiende a 135 zonas de escasos recursos. La Red de Transporte de Pasajeros, creada en el año 2000, cuenta con un parque vehicular aproximado de 1,268 unidades. Igualmente la RTP participa en la línea del Metrobús Insurgentes con una flota de 25 autobuses articulados. La mayor parte de rutas de la RTP se vinculan a estaciones del Metro, corredores de importante demanda y la totalidad de los viajes son subsidiados a favor de los usuarios, con la tarifa más baja de la ciudad, dos pesos, quedando además completamente exentos del pago de tarifa los adultos mayores, las personas con discapacidad, y niños menores de 5 años. Con ello se presta un servicio como herramienta crucial para la regulación del servicio de transporte colectivo en el Distrito Federal. Una tercera parte de sus rutas se consideran de corte social, al servicio de la comunidad y alejadas del centro. No obstante, la creación de la RTP solamente atendió la cuarta parte de los viajes antes cubiertos por la desaparecida Ruta 100, lo cual fomentó el uso de vehículos privados,

<sup>5</sup> INEGI, Datos para la Zona Metropolitana del Valle de México, 2008.

<sup>6</sup> GDF-Setravi. La Ciudad de México: Transporte y movilidad sustentable. Por una ciudad de vanguardia, 2010.



minibuses y combis. Asimismo, las unidades requieren mantenimiento, sustitución y modernización. En este caso, es necesario avanzar más rápido en la sustitución de unidades obsoletas por nuevas, y negociar la formación de empresas concesionadas o mixtas que tengan personal calificado, en donde los operarios reciban un sueldo y no una comisión que los incentive a “ganar el pasaje” como ocurre actualmente. Una vía para lograrlo es crear más líneas de Metrobús con costos más bajos y con vehículos que faciliten el acceso a nivel de calle y no requieran de terminales costosas, de difícil acceso para discapacitados, personas de la tercera edad y madres embarazadas y con hijos pequeños.

El Metrobús es una opción alternativa de transporte público de elevada capacidad, que opera en carril exclusivo. El Metrobús fue creado como un organismo público descentralizado de la administración pública del D.F.<sup>7</sup> y opera mediante una asociación público-privada, pero con una participación mayoritaria de concesionarios. Las líneas 1, 2 y 3 de este sistema de transporte cuentan con 67 kilómetros de longitud, y actualmente operan con 228 autobuses –tanto articulados como biarticulados– que transportan aproximadamente a 660 mil pasajeros<sup>8</sup>. Aunque es una alternativa de transporte favorable para la ciudad, rápido y seguro, con carril confinado, paradas exclusivas y personal capacitado, presenta problemas de saturación en horas pico, así como fallas de programación de frecuencia e intervalos de los autobuses.

Los “Corredores” de transporte público se encuentran ubicados en vialidades cruciales de la metrópoli como son el Paseo de la Reforma y el Anillo Periférico con el propósito de ordenar el transporte tanto de los servicios operados por GDF como de los concesionados. Actualmente en estos Corredores el servicio sólo se presta mediante empresas concesionadas con paradas establecidas y carriles confinados exclusivos, así como con reglas específicas de uso, programación y control del servicio de acuerdo a la demanda y con el equipamiento necesario (coordinación de semáforos y señalización) para asegurar su operación eficiente.

Si bien estos tipos de servicio han atendido una gran parte de las necesidades de la movilidad en la Ciudad de México, enfrentan varios problemas que requieren de atención inmediata por parte de las autoridades responsables de su funcionamiento.

## Recomendaciones

4.01/2012. Crear un sistema único de planeación del transporte público para pasar de los servicios de TPCP desintegrados a una red con una articulación logística, operativa e informativa que facilite las interacciones entre los

<sup>7</sup> Decreto publicado en la Gaceta Oficial del GDF el 9 de marzo de 2005.

<sup>8</sup> Portal del Metrobús. <http://www.metrobus.df.gob.mx>. Fecha de consulta: 1º de febrero del 2011.



modos de transporte y se modernice el acceso de información para el uso de las líneas, unidades y horarios. Con ello se logrará una integración que beneficiará a las y los usuarios en traslados más seguros, oportunos y eficientes. La integración operativa, implica programar las salidas de rutas desde un mando central, para que las frecuencias de paso estén articuladas entre todas las rutas.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad.
---

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---

4.02/2012. Normar rutas de transporte colectivo de bajacapacidad para que sean abastecedoras eficientes de los ejes troncales del transporte colectivo de alta capacidad, así como evitar que las rutas de microbuses dupliquen las del TPCP y estructurar un sistema en el que las dinámicas locales se conecten de manera coordinada con las redes principales.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad.
---

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---

4.03/2012. Realizar un estudio integral y proponer una salida de conjunto para los problemas operativos del parque vehicular, las once líneas y 175 estaciones del STC-Metro para desarrollar propuestas orientadas a optimizar el funcionamiento y mantenimiento de este modo de TPCP que es la columna vertebral de la movilidad masiva en la Ciudad de México, atendiendo a los criterios de seguridad, continuidad y calidad del servicio, y aprovechar las innovaciones tecnológicas más apropiadas, en el marco de la articulación necesaria con los otros modos de transporte metropolitano.

Dirigida a la persona titular del organismo Sistema de Transporte Colectivo-Metro.
--

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---

- 4.04/2012. Consolidar la implementación de los corredores definidos en la actual administración, así como impulsar nuevos corredores que contribuyan al reordenamiento vial introduciendo TPCP, sustituyendo al transporte concesionado de baja capacidad.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012

- 4.05/2012. Elaborar un Subprograma de reordenamiento de los CETRAMs para atender sus problemáticas y garantizar su eficiencia como nodos de la intermodalidad y atender, en particular, la reubicación del ambulante y la restructuración de las instalaciones y paraderos desde la perspectiva del pasajero, el cual requiere una interconexión rápida, cómoda y segura y no solo modificarlos desde un enfoque comercial.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad, en coordinación con las personas titulares de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y de la Secretaría de Desarrollo Económico.

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012

- 4.06/2012. Identificar y diseñar un programa permanente para impulsar tecnologías vehiculares alternativas para reducir emisiones y mejorar su eficiencia energética.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad, en coordinación con las personas titulares del Instituto de Ciencia y Tecnología del Distrito Federal y de la Secretaría del Medio Ambiente.

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012

- 4.07/2012. Diseñar y poner en práctica una política permanente e implementar mecanismos disuasivos del uso del automóvil particular tales como



encarecer los estacionamientos públicos, prohibir el estacionamiento en más avenidas y calles, instalar parquímetros y reforzar impuestos al automóvil privado, así como paquetes de estímulos para la transportación colectiva y la transportación no motorizada.

Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad y de la Secretaría de Finanzas.
--

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---

## 5. Seguridad

### Situación

La movilidad de la población en la Ciudad de México está expuesta a diferentes condiciones de riesgo por causas de accidentes por deficiencias mecánicas del parque vehicular de transporte público, falta de capacitación del personal, saturación de modos de transporte en horas pico, riesgos sanitarios, comercio ambulante e informal, delincuencia, horarios sin servicio público de transportación, entre otros aspectos. La falta de transportación nocturna también se convierte en un obstáculo para la movilidad y el uso de los espacios públicos por las y los jóvenes durante la noche, se limita la vida recreativa y la capacidad de disfrute de la ciudad.

### Recomendaciones

5.01/2012. Implementar líneas de transporte nocturno y seguro entre las 23:00 horas y las cinco de la mañana para los trabajadores que requieren de servicios de transportación económicos y seguros, así como para facilitar el uso nocturno de la ciudad, particularmente por las y los jóvenes, en actividades lúdicas y de aprovechamiento del tiempo libre.

Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad, y de los organismos Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.
--

Plazo de cumplimiento: Mayo de 2012
-------------------------------------



- 5.02/2012. Diseñar conjuntamente un programa de prevención del delito en rutas consideradas críticas, con atención especial a las que circulan sobre las avenidas 508 de Aragón, Circuito Interior, Zaragoza, Eduardo Molina, Canal de Miramontes y la salida México-Pachuca, así como en los CETRAMs Indios Verdes, Pantitlán, La Raza, Zaragoza y Taxqueña, entre otras.

Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad y de la Secretaría de Seguridad Pública.

Plazo de cumplimiento: Mayo de 2012

- 5.03/2012. Fortalecer los programas y las acciones coordinadas de los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia para garantizar traslados seguros y libres de violencia en el transporte y en los espacios públicos, así como impulsar estrategias de difusión que promuevan el respeto, el empoderamiento y el entendimiento de los sectores tradicionalmente discriminados y estigmatizados.

Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad, de la Secretaría de Seguridad Pública, de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, el Instituto de la Juventud del Distrito Federal y el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México.

Plazo de cumplimiento: Permanente

- 5.04/2012. Reforzar en la totalidad de los modos de transporte público amplias y permanentes campañas para prevenir y erradicar el acoso sexual contra las mujeres en los espacios públicos, fortalecer el funcionamiento de los módulos para atender casos de violencia y denuncias para recoger todo tipo de quejas, demandas y opiniones.

Dirigida a la persona titular del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal en coordinación con las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad y de los organismos Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.

Plazo de cumplimiento: Mayo de 2012

## 6. Transporte público concesionado

### Situación

El transporte público concesionado presenta mejoras como la sustitución de casi 77 mil taxis del parque existente que alcanza 130 mil unidades, así como medidas de control y regulación de su operación; asimismo, el GDF ha fomentado la creación de empresas de transporte público-privadas. Estos modos de transporte requieren de una revisión a fondo para determinar su eficiencia, eficacia, seguridad y sentido social de operación.

### Recomendaciones

6.01/2012. Revisar las medidas que se han tomado en el transporte público con participación de empresas particulares, que limitan las exenciones y tarifas preferenciales hacia grupos sociales vulnerables, en particular, en el caso del Metrobús.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Plazo de cumplimiento: Junio de 2012

6.02/2012. Justificar y en su caso reconsiderar la participación de la iniciativa privada en la prestación directa e indirecta del servicio de transporte público colectivo de pasajeros (como es el caso de la renta de trenes al sector privado) y que puede repercutir en aspectos de eficiencia y costo en la operación del servicio.





Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad y del organismo Sistema de Transporte Colectivo-Metro.

Plazo de cumplimiento: Junio de 2012

6.03/2012. Elaborar un Código sobre la discapacidad para aclarar los términos empleados en los criterios de gratuidad como personas con discapacidad “evidente” y evitar diversas interpretaciones que puedan afectar a las personas que no cumplen con el requisito solicitado en el TPCP.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Plazo de cumplimiento: Junio de 2012

6.04/2012. Formular un plan de corto, mediano y largo plazo para garantizar la accesibilidad de todas las estaciones del Metro a las personas con discapacidad desde la calle hasta el abordaje del tren, lo que también ayudaría a las personas mayores.

Dirigida a la persona titular del organismo Sistema de Transporte Colectivo-Metro.

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012

6.05/2012. Elaborar un diagnóstico sobre el derecho de igualdad de oportunidades y no discriminación en los servicios de transporte colectivo público de pasajeros que presta el GDF a través del STC-Metro, el STE y la RTP. Hacer públicos sus resultados y proponer elementos de política para enfrentar la problemática que llegara a detectarse.

Dirigida a la persona titular del Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México.

Plazo de cumplimiento: Octubre de 2012



## 7. Nueva cultura de transporte

### Situación

El uso del transporte público masivo de pasajeros está sujeto a una cultura que valora en exceso el uso del automóvil privado frente al público, asimismo la población acepta pasivamente las condiciones del TPCP por falta de alternativas y de exigencia ciudadana, donde los derechos sociales no se consideran como una obligación garantizada por Estado. Asimismo, los operadores carecen de capacitación como servidores de la sociedad y la población no cuida siempre las condiciones de las unidades (grafitis, destrucción de asientos, rompimiento de vidrios, entre otros).

### Recomendación

7.01/2012. Formular y poner en práctica un programa permanente por una nueva cultura de la movilidad a varias escalas, reforzando los desplazamientos no motorizados en el nivel local y privilegiando el uso del TPCP en grandes distancias, y mejorando la eficiencia, calidad, comodidad y seguridad en los diferentes modos de TPCP, y complementar estas acciones con una campaña educativa enfocada a reducir la valorización del automóvil particular como signo de estatus social. Así como se ha fomentado que los altos servidores públicos hagan uso de la bicicleta, sería de la mayor importancia en términos educativos que las y los altos funcionarios de la ciudad hagan uso cotidiano de los servicios de transporte público, como el Metro, considerando que, en muchos casos, sus oficinas se encuentran ubicadas muy cerca de estaciones del STC.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad.
---

Plazo de cumplimiento: Octubre de 2012
--

## 8. Participación social

### Situación

La participación de la sociedad sobre el funcionamiento del TPCP es incipiente, aunque existen experiencias interesantes como la supervisión de ciudadanos en algunas rutas u opiniones en redes sociales y en buzones de quejas. Asimismo, falta desarrollar sistemas de transparencia y rendición de cuentas más claros por parte de las autoridades responsables de los diferentes modos de transporte para lograr la retroalimentación entre gobierno y sociedad.

## Recomendaciones

8.01/2012. Crear Consejos ciudadanos de gestión, en particular, en las zonas limítrofes del Distrito Federal vinculadas con la demanda de transporte público de los territorios de las entidades que conforman la ZMVM, para incorporar su participación en las comisiones metropolitanas existentes, principalmente en la COMETRAVI y la COMETAH.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad.
---

Plazo de cumplimiento: Octubre de 2012
--

8.02/2012. Elaborar un programa integrado para la participación social con la colaboración de las distintas instituciones encargadas del TPCP, que considere mecanismos eficientes y rápidos para que la ciudadanía manifieste sus opiniones, presente sus quejas y conozca los medios para presentar denuncias sobre las condiciones del servicio que prestan los modos de transporte. Crear los consejos de participación ciudadana con académicos, representantes de los usuarios e integrantes de organizaciones civiles para el STC, STE y RTP en donde de manera permanente se delibere sobre las medidas para mejorar la prestación de los servicios públicos de transporte.

Dirigida a las personas titulares de los organismos Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.
--

Plazo de cumplimiento: Junio de 2012
--------------------------------------

- 8.03/2012. Levantar de manera regular encuestas independientes de satisfacción del servicio y hacer públicos sus resultados.

Dirigida a las personas titulares de los organismos Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.

Plazo de cumplimiento: Octubre de 2012

- 8.04/2012. Retomar e impulsar las formas de participación social que monitorean la operación de las rutas y las terminales de RTP y extenderlas a los demás modos del TPCP para vigilar la eficiencia y calidad del servicio a nivel local y en su conjunto.

Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad, de la Secretaría de Desarrollo Social, y de los organismos Sistema de Transporte Colectivo-Metro y Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.

Plazo de cumplimiento: Junio de 2012

## 9. Marco jurídico y normativo

### Situación

Si bien el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 recupera la importancia social del TPCP en algunos de sus programas operativos, el Derecho a la movilidad aún no se conceptualiza como tal en todo el marco jurídico social de la Ciudad de México.

### Recomendaciones



- 9.01/2012. Incluir el transporte público, la movilidad y el Derecho a la Ciudad como una esfera prioritaria en la política social de la Ciudad y concretar esta perspectiva en sus diferentes programas.

Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad y de la Secretaría de Desarrollo Social.
---

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---

- 9.02/2012. Elaborar una propuesta de reforma a la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal bajo un enfoque de derechos humanos incluyendo mecanismos de protección jurídica del derecho al transporte público, recuperando los avances que a este respecto se han hecho en el PITV 2007-2012.

Dirigida a la persona titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad.
---

Plazo de cumplimiento: Agosto de 2012
---------------------------------------

## 10. Visión metropolitana

### Situación

La planeación del TPCP requiere de una visión metropolitana debido a las fuertes interacciones existentes entre los territorios del DF y los municipios conurbados del Estado de México, y más aún de los flujos de personas y carga que se producen en el marco regional. En este sentido, el principal documento rector vigente es el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, que requiere de actualización y de un complemento regional. La planeación coordinada del transporte supone un reordenamiento que promueva un modelo de ciudad de tipo policéntrico, apoyado en la densificación y reciclamiento de zonas consolidadas, diseñando mecanismos que hagan asequible la vivienda en dichas zonas, para contrarrestar el crecimiento expansivo de baja densidad mediante asentamientos irregulares o conjuntos habitacionales en la periferia lejana, que no construyen ciudad y que significan altos costos de traslado para hogares de bajos ingresos. El diseño debe considerar la movilidad no motorizada en la que se refuerce el tejido social y urbano combinando zonas habitacionales, de empleo, servicios y espacios públicos articulados a escala humana con la finalidad de reducir el número de viajes hacia la zona céntrica



de la ciudad o a grandes distancias y con la promoción de transporte alternativo. Los subcentros intra-metropolitanos deben estar vinculados mediante grandes ejes troncales de TPCP regulando de manera eficiente el acceso no motorizado a las estaciones del sistema integrado de transporte público de gran capacidad. En este aspecto, la instrumentación de un esquema integral contempla necesariamente la participación de los gobiernos del Estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla y Tlaxcala, así como de instancias federales, aunque por el carácter de estas recomendaciones se menciona solamente a las del GDF.

## Recomendaciones

10.01/2012. Iniciar las gestiones y coordinar los trabajos para instituir un sistema de planeación conjunta de las políticas de transporte y vialidad con las políticas de desarrollo urbano, económico y social entre los gobiernos del GDF y el Estado de México.

Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad y de la Secretaría de Gobierno.
--

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---

10.02/2012. Proponer la creación del Instituto Metropolitano del Transporte y diseñar su modelo institucional para que los especialistas definan el diseño e instrumentación de los proyectos estratégicos indispensables para mejorar la movilidad en la ciudad, independientemente de intereses políticos o económicos sectoriales. Este organismo metropolitano debe tener autoridad técnica para formular los objetivos, metas y una estrategia clara de esta política pública, en especial sobre el transporte público colectivo de pasajeros (al respecto existen antecedentes positivos como el Reglamento Metropolitano de Tránsito o las obras de conexión interestatales).

Dirigida a las personas titulares de la Secretaría de Transportes y Vialidad y de la Secretaría de Gobierno.
--

Plazo de cumplimiento: Septiembre de 2012
---