



Política hacia la movilidad en la Ciudad de México, 2012-2018

T E S I S I N A

QUE PRESENTA

Diana Andrea Vázquez Ramírez

Matricula: 2173052850

Para acreditar el requisito del trabajo terminal
y optar al título de

LICENCIAD(O/A) EN CIENCIA POLITICA

Miguel R González Ibarra

(UAM-I)

ASESOR

Raúl Figueroa Romero

(UAM-Lerma)

LECTOR

Iztapalapa, Ciudad de México, a 21 de febrero 2022



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA – Unidad *Iztapalapa*
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA-COORDINACIÓN DE CIENCIA POLÍTICA

D I C T A M E N

Después de examinar este documento que presenta la alumna **Diana Andrea Vázquez Ramírez**, Matrícula: **2173052850**, con el título de **Política hacia la movilidad en la Ciudad de México, 2012-2018**, se consideró que reúne las condiciones de forma y contenido para ser aprobado como conclusión del trabajo terminal en la modalidad de **TESINA**, correspondiente a la Licenciatura en Ciencia Política que se imparte en esta Unidad.

Conforme a lo anterior, se cumple el requisito establecido en la Licenciatura para aprobar el **Seminario de Teoría Política III** y cubrir la totalidad de créditos y UEA que indica el Plan de Estudio vigente.

A s e s o r

Miguel Rodrigo González Ibarra

L e c t o r

Raúl Figueroa Romero

Fecha: 21-02-2022

Trimestre: 2021-O

No. Registro:

UNIDAD *Iztapalapa*

Av. Michoacán y la Purísima, Col. Vicentina, 09340, México, D. F., Tels.: 5804-4600 y 5804-4898, Tel. y Fax: [01-55] 5804-4793

Índice

Agradecimientos

Introducción

Capítulo I Estado, gobierno y movilidad

<i>1.1 Estado.....</i>	<i>8</i>
<i>1.2 Gobierno.....</i>	<i>10</i>
<i>1.3 Política pública.....</i>	<i>11</i>
<i>1.4 Movilidad.....</i>	<i>14</i>
<i>1.5 El derecho a la movilidad.....</i>	<i>18</i>
<i>1.6 Transporte publico.....</i>	<i>20</i>

Capítulo II Política de gobierno hacia la movilidad en la CDMX 2012-2018

<i>2.1 Características socioeconómicas y políticas de la Ciudad de México.</i>	<i>25</i>
<i>2.2 Diagnóstico de la movilidad en la Ciudad de México en 2013-2018.....</i>	<i>29</i>
<i>2.3 La movilidad en el marco constitucional de la Ciudad.....</i>	<i>34</i>
<i>2.4 Ley de movilidad de la Ciudad de México.....</i>	<i>35</i>
<i>2.5 Informe y balance del programa movilidad de 2012-2018.....</i>	<i>41</i>
<i>2.6 Balance del Programa Integral de Movilidad.....</i>	<i>52</i>

Capítulos III Creación de la Secretaría de movilidad, resultados y desafíos en la construcción de una política de movilidad

3.1 Origen de la SEMOVI y la política hacia la movilidad en la CDMX..... 55

3.2 Objetivo, estrategias y funciones de la SEMOVI 58

3.3 Programa institucional de la Secretaria de movilidad 61

3.4 Los partidos políticos y la agenda de movilidad..... 67

3.5 Desafíos para la construcción de una estrategia de movilidad 74

Conclusiones..... 84

Trabajos citados..... 88

Agradecimientos

A mis papás

*Pilar Ramírez y Jaime Vázquez, por ser mis compañeros, siempre.
Los amo, estoy agradecida de existir*

Introducción

A lo largo del tiempo el ser humano se ha visto en la necesidad de buscar medios de transporte para realizar sus desplazamientos en la ciudad de forma más eficiente y confortable (Jímenez, Martínez, & Vallejo, 2014). En efecto, la movilidad urbana es un factor determinante para la correcta funcionalidad de las ciudades ya que condiciona la manera en que se llevan a cabo las actividades dentro del territorio.

El acelerado crecimiento de las ciudades y la tendencia de la humanidad a desplazarse hace que surjan nuevas maneras de entender e interpretar lo que sucede dentro de las ciudades. En este sentido, el tema de movilidad urbana y calidad de vida en las ciudades, poco a poco, ha ganado espacio en la agenda pública y política destacando la relación que tiene la manera en que se mueven las personas con su calidad de vida dentro de las ciudades.

Si la estructura urbana no responde a los requerimientos de espacio y movimiento eficiente de personas y bienes, entonces se generan problemas asociados al tránsito vehicular, saturación vial e inmovilidad propiciando un ambiente poco adecuado para el desarrollo social y la calidad de vida (García & Valdenebro, 2018). Desde otra perspectiva, no podemos escapar de la movilidad, cualquier cosa que sucede fuera de nuestras casas es movilidad, los sistemas de transporte públicos son una actividad esencial para la vida pública y económica de cualquier ciudad.

Los objetivos de este trabajo son: 1) estudiar las bases teórico-conceptuales en materia de movilidad para conocer de qué modo se formulan las acciones de gobierno y las políticas públicas; 2) analizar cuál es el normativo de la movilidad en la Ciudad de México (CDMX) y las acciones tomadas por el gobierno para transitar a un paradigma enfocado a la movilidad entre 2012 y 2028; y 3) explicar cuáles son las principales transformaciones resultados del cambio de nombre de la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) a Secretaria de Movilidad.

En este sentido, consideramos como hipótesis que en las últimas décadas el tema de la movilidad se ha posicionado como parte de los derechos sociales y

ciudadanos, ya que las políticas que se impulsan desde el gobierno contribuyen al mejoramiento de su calidad de vida dentro de las ciudades. Dicho de otra manera, la movilidad es esencial para los gobiernos y su estabilidad política, así como contribuye a la regulación del desplazamiento de bienes y personas, atención de problemas asociados con el tránsito vehicular, saturación vial, aumento de horas de traslado propiciando un ambiente inapropiado para el desarrollo humano de los ciudadanos, entre otros asuntos públicos.

El periodo de tiempo seleccionado para este trabajo se coloca como un momento crucial para la movilidad en la Ciudad de México. En esta etapa, que comprende de 2012 a 2018, se expidió la Ley de movilidad de la Ciudad de México donde se reconoció por primera vez que la movilidad es un derecho fundamental de toda persona y colectividad. De igual modo, se reconoció que el gobierno debe proporcionar los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse. Asimismo, se realizó la transformación de la Secretaria de Transportes y Vialidad en la Secretaria de Movilidad, este cambio de nomenclatura significó un cambio de paradigma en donde se transita hacia un esquema de movilidad integral.

Es importante aclarar que este trabajo se articula en tres capítulos en los que se exponen los temas principales del tema y en su diseño se utilizó una metodología cualitativa y el uso de técnicas de investigación basadas en la revisión de documentos institucionales y análisis de políticas públicas. Al final del trabajo se comparten las fuentes bibliográficas utilizadas en el trabajo y que sustentan la investigación realizada.

Capítulo I Estado, gobierno y movilidad

1.1 Estado

La teoría del Estado se plantea la necesidad de determinar ¿Qué es el Estado?, ¿Cuáles son las características esenciales que configuran su ser?, ¿Para qué existe el Estado?, ¿Por qué existe?, ¿Por qué debe existir?, ¿Cuál es la estructura del Estado y cuáles son las actividades que desarrolla? Al ser el Estado un eje importante para desarrollar la investigación de la política este concepto será de utilidad en la realización de esta investigación.

La dificultad de estudiar un concepto tan complejo como el Estado, radica en la diversidad de enfoques y definiciones que existen, no se puede encontrar unanimidad en la definición de Estado ni de las funciones que este realiza. Desde el punto de vista de Thomas Hobbes los hombres salen del estado de naturaleza mediante un contrato y le ceden el poder a un tercero, que debe ser el Rey y para evitar volver a dicho estado, el soberano debe mantener a los hombres a raya empleado la coerción, el Estado cumple esta función utilizando todas las armas posibles y la mejor de todas, para Hobbes, es el temor o la coerción, que necesariamente implica represión o ejercicio de la violencia. El Estado, entonces, tendría como principal tarea evitar volver al estado de naturaleza, y para evitarlo es necesario ejercer temor (Cohello, 2008) El Estado, entonces, tiene su fundamento en tres cuestiones:

1. Garantizar la integridad física de las personas.
2. Proteger la propiedad de las personas.
3. Instaurar una paz social y mantener una convivencia civilizada.

Otros autores posicionan al Estado como una figura protectora de los bienes del hombre y responsable de velar por las comunidades que por propia voluntad pertenecen a él, esta condición lo hace indispensable para vivir en armonía

mediante normas que regulan el comportamiento de sus individuos. (Laguardia, 1994).

También existen distintos enfoques que posicionan al Estado, no como un ente que garantiza la vida en común de sus ciudadanos, sino como “la junta que administra los negocios comunes de la clase burguesa” (Marx & Engels, 1848), El Estado para el marxismo aparece como un producto de carácter irreconciliable de las contradicciones de clase y en su mayoría, por no decir en todos los casos, protege los intereses de la clase más poderosa y económicamente dominante. Marx desarrolló gran parte de su pensamiento a través de la crítica al concepto de propiedad burguesa, como elemento básico para la explotación del proletariado, mediante la obtención de la plusvalía por parte del empresario con la mercantilización de la fuerza de trabajo (Zambrano, 2015).

Ahondando más en su carácter represivo Althusser (1970) menciona que el Estado para mantener su carácter represivo se vale de distintas herramientas para mantener su hegemonía sobre la cultura, la economía y la política, la escuela y también instituciones del Estado como lo son la Iglesia o el Ejército.

Estas instituciones enseñan las "habilidades" bajo formas que aseguran el sometimiento a la ideología dominante o el dominio de su "práctica", todos los agentes de la producción, la explotación y la represión, sin hablar de los "profesionales de la ideología" deben estar "compentetrados" en tal o cual carácter con esta ideología para cumplir "concienzudamente" con sus tareas, sea de explotados (los proletarios), de explotadores (los capitalistas), de auxiliares de la explotación (los cuadros), de grandes sacerdotes de la ideología dominante (sus "funcionarios"). (pp. 4)

Dentro de las concepciones más destacadas dentro de la ciencia política se encuentra la de Max Weber, donde “el Estado es una comunidad humana que en interior de un determinado territorio reclama para sí (con éxito) el monopolio de la coacción física legítima” (Weber, 1922). Más adelante en el libro de *Economía y Sociedad* le agrega más propiedades al Estado diciendo que este “se caracteriza

por ser un orden jurídico y administrativo el cual pretende validez no sólo frente a los miembros de la asociación sino también respecto a toda acción ejecutada en el territorio”.

A la luz de las diversas teorías del Estado, en esta investigación estaremos utilizando la siguiente definición presentada por Nohlen y Schultze (2006) en la cual “el Estado es la totalidad de instituciones públicas que garantiza o debe de garantizar la vida en común de las personas en una comunidad definido tradicionalmente con tres elementos: territorio estatal, pueblo del Estado y poder del Estado”.

1.2 Gobierno

El gobierno, del mismo modo que el Estado, es un concepto polisémico que ha sido abordado desde diferentes perspectiva, Fernández Ruiz (2015) define al gobierno como “el depositario de las funciones del poder del Estado, es decir, de las funciones públicas cuyo ejercicio se distribuye entre las diferentes instancias del aparato gubernamental del Estado”, otros investigadores como Corona y Badillo (2017) consideran que el gobierno es “el marco en el que se sistematiza el ejercicio del poder y, en consecuencia, la estructura institucional del cuerpo político; en un sistema democrático, como el actual, la manera de acceder al gobierno es a través del voto”. A manera de síntesis podríamos mencionar que gobernar es conducir la sociedad, establecer objetivos colectivos, construir políticas públicas, la cual descansa en la legitimidad que resulta de los procesos democráticos de selección de autoridades políticas y procesos meritocráticos (Dominguez & Chaparro, 2008)

Dentro de la ciencia política el gobierno se puede definir como el conjunto de personas que ejercen el poder político, o sea que determinan la orientación política de la sociedad (Levi, 2015), sin embargo esta primera aproximación es considerada como simplista, así que el autor propone una segunda acepción donde el gobierno es más que el conjunto de personas que ejercen el poder sino “el conjunto de los

órganos a los que institucionalmente les está confiando el ejercicio del poder”, está concepción de gobierno retira el poder de los individuos y los traslada a las instituciones.

En la actualidad se entiende al gobierno como “el aparato depositario del poder público, entre cuyas funciones está la de salvaguardar la integridad física y jurídica de las personas, a través de políticas y mecanismos que respondan con las funciones del Poder Ejecutivo”. (Pérez, 2021)

La movilidad está entrelazada con la calidad de vida y estas son condiciones que el gobierno debe atender, intervenir y regular, el incremento de problemas urbanos, sociales, ambientales y de salud que derivan de la movilidad solo reflejan la importancia de esta en la vida cotidiana, no solo de quienes habitan la ciudad sino también de quienes se trasladan a ella diariamente.

Es importante saber el lugar de los gobiernos respecto de los problemas sociales, su capacidad de acción y de conocimiento, sus posibilidades de movilización de recursos para asegurar una actuación eficaz del gobierno, un buen gobierno es aquel que puede diseñar e implementar políticas públicas eficaces mediante una gestión eficiente de los recursos públicos en respuestas a las demandas sociales (Nadales, 2014).

Una política pública en cuestión de movilidad requiere de instituciones fuertes y un gobierno articulado con las demás dependencias encargadas del espacio público como la Secretaría de Desarrollo Urbano, la Secretaría de Desarrollo Agrícola, Territorial y Urbano, la Secretaría del Medio Ambiente y la Secretaría de Movilidad, una verdadera comunicación podría hacer viable la resolución a problema que parecen demasiado ambicioso.

1.3 Política pública

En una primera aproximación se puede mencionar que las políticas públicas son “instrumentos del Estado por lo que atienden las demandas y necesidades de la sociedad, promueven el bien común, equilibran los intereses de los actores y establecen normas de actuación”. (Martínez, 2017).

Una política pública es una forma particular de decidir y ejecutar las decisiones de gobierno, sin embargo, no es la única manera en que se pueden ejecutar las acciones de gobierno, es importante distinguir que no toda actividad del gobierno es una política pública, se trata grupo particular de decisiones y acciones que poseen al menos las siguientes características:

1. Son llevadas a cabo por autoridades legítimamente constituidas.
2. Surgen como respuesta a una situación entendida como un problema que afecta el interés público y
3. Se materializan mediante mecanismos concretos, privilegiando el interés de la comunidad por encima de los intereses particulares. (Arellano & Blanco, 2013)

El proceso de deliberación acerca de una política es muy importante ya que no toda situación social es considerada un problema y no todos los problemas son públicos, la decisión de qué se convierte en política es una decisión de gobierno es una definición de las prioridades sociales, por tanto definir qué problemas ingresan a la agenda pública resulta fundamental en el estudio de las políticas públicas; “la agenda pública está integrada por todas las cuestiones que los miembros de una comunidad política perciben comúnmente como merecedoras de la atención pública y como asuntos que caen dentro de la jurisdicción legítima de la autoridad gubernamental existente” (Cobb & Elder, 1972, citado en Montecinos, 2005), definir un problema público también trae consigo la definición de su solución, sin embargo existen problemas sociales a los cuales las políticas públicas no pueden solucionar, una característica importante de los s problemas públicos es que son solucionables con los recursos materiales y humanos que el gobierno puede movilizar.

Cada política pública sigue una suerte de ciclo vital con unos orígenes, un estadio intermedio y un final. Este proceso se suele estudiar descomponiéndolo en seis

fases: 1. Aparición y construcción de los problemas. 2. Conformación de la agenda. 3. Formulación de las alternativas de acción. 4. Decisión o legitimación de la acción. 5. Implementación. 6. Evaluación. (Navarro, 2008)

Lograr la efectividad en la política pública en materia de movilidad metropolitana es un compromiso de las autoridades involucradas que se materializa en agendas y programas de gobierno (Salazar, 2019), para Baranda (2013) la planeación de la movilidad debe de tener en cuenta seis elementos:

- 1) El sistema de planeación es de largo plazo, integral y participativo en donde planes y programas, más que documentos técnicos, son acuerdos sociopolíticos que incluyen cómo ejecutar lo acordado, con qué recursos, en qué plazos y condiciones, con qué instituciones y cómo distribuir las cargas y beneficios que genera cada acción de desarrollo.
- 2) Es necesario establecer un conjunto de instituciones que den soporte a la planeación de la movilidad, desarrollo urbano y la participación ciudadana.
- 3) Utilizar diversos instrumentos de desarrollo urbano y movilidad que permitan ejecutar las políticas y los proyectos para transformar a las ciudades y a sus sistemas de transporte.
- 4) Establecer una estrategia permanente y sistemática para generar una cultura de participación y corresponsabilidad de la comunidad.
- 5) Utilizar esquemas de financiamiento que aprovechen al máximo: la recuperación de la plusvalía que genera el crecimiento y desarrollo de la ciudad (a través del impuesto predial)
- 6) El conjunto de programas e incentivos gubernamentales

Autores como Negrete (2018) han planteado que para la correcta formulación de políticas de movilidad se debe de tener en cuenta cinco elementos

- 1) Infraestructura para la movilidad sustentable
- 2) Transporte público de calidad
- 3) Intermodalidad segura y amable
- 4) Planificación conjunta de uso de suelo y transporte.
- 5) Institucionalidad y financiamiento

También se ha considerado que en el proceso de formulación se debe de asegurar la participación de la ciudadanía bajo un enfoque de deliberación y corresponsabilidad en las decisiones que afectan a la comunidad de cada ciudad (Insituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2018), es importante conocer e incluir la opinión de la ciudadanía en las políticas, los planes, los programas, acciones y decisiones que emprenden los gobiernos, aunque hayan tenido una planeación adecuada si no se considera a las personas que utilizan estos servicios, no podremos hablar de una política pública provechosa.

1.4 Movilidad

Existen muchas definiciones para la palabra movilidad, algunos autores como Velásquez (2015) la colocan como “la suma de desplazamientos que hacen los ciudadanos para acceder a los servicios necesarios para el quehacer diario”, otros, como Pontes (2010) afirman que “la movilidad está relacionada con la libertad de moverse y la posibilidad de accesos a los medios necesarios para tal fin”. Cuando se habla de movilidad, se hace referencia a las personas que se desplazan para movilizarse de un sitio a otro, este desplazamiento es realizado a través de diferentes medios que presentan unas condiciones de uso, que los caracterizan socialmente (Velásquez, 2015), estos desplazamientos de bienes y personas en el territorio tiene su propia unidad de estudio: el viaje, para el campo de la movilidad y el transporte el viaje es un desplazamiento material de las personas y sus bienes entre lugares que requieran superar una distancia, a través de los viajes es como se estudia y se materializa la movilidad. Investigadores como Andrea Gutiérrez (2012) posicionan a la movilidad como “una práctica social de desplazamiento en el territorio que no solo involucra el viaje físico sino un conjunto de deseos, necesidades y capacidad de satisfacerlos”.

Esta autora menciona que la movilidad urbana es una práctica social debido a que las prácticas sociales implican una reiteración frecuente de comportamientos y al

mismo tiempo implica comportamientos grupales que definen un patrón, pauta o modelo, conforme a las condiciones medias de un contexto social, espacial y temporal determinado (Guitierrez, 2012), sin embargo, recientemente ha estado creciendo necesidad de mencionar que la movilidad no es sólo la realización de un viaje sino un derecho, originalmente la movilidad no fue contemplada como un derecho sino que fue a través del crecimiento poblacional y de las ciudades que se reconoció a la movilidad como una necesidad básica vinculada con la calidad de vida de las personas.

En los últimos años se han producido profundos cambios sociales, económicos y tecnológicos que han derivado en un nuevo modelo de movilidad urbana.

Este modelo, que tiende a implantarse globalmente, se caracteriza por el aumento de las distancias medias recorridas, los cambios en los motivos de los desplazamientos y las modificaciones en la localización de las actividades productivas, esta situación, enmarcada en políticas que producen en la práctica una desregulación en el uso de suelo urbano y también de los límites de las ciudades, con desarrollos suburbanos de baja densidad en el caso de los ingresos altos, y para la población de menores ingresos, con mayor densidad y más distanciados de las manchas urbanas y de sus áreas centrales. (Figuroa, 2001)

Y como consecuencia provoca que la movilidad no esté garantizada en las periferias de la ciudad ya que muchas veces las condiciones físicas de estos desarrollos urbanos no permitan una adecuada cobertura de los servicios de transporte público formal proliferando la aparición de servicios de transporte informales y deteriorados.

Efectivamente la separación de los centros de trabajo generan una necesidad de desplazamiento y en la medida en que esta distancias crecen no sólo la exigencia de movilidad no sólo se incrementa sino también nuevos medios de transporte, todo esto implica nuevos conceptos, metodologías, a la vez que se requieren nuevas fórmulas de información y de análisis (Mirralles-Guash & Cebollada, 2009) Si bien las consecuencias de esos cambios son distintos según las características

institucionales, sociales y económicas de las ciudades, los efectos más perversos se sienten en los países menos desarrollados, es por eso que garantizar el derecho a la movilidad en una ciudad llena de contrastes y desigualdades como lo es la Zona Metropolitana del Valle de México es un reto para cualquier gobierno.

A manera de resumen podemos mencionar que la movilidad es un desplazamiento dentro del territorio realizado con el fin de satisfacer necesidades básicas o secundarias, también es mencionar que la movilidad no tiene un valor *per se* ya que la movilidad y el transporte son atributos de la satisfacción de necesidades y deseos de las personas, y no valores en sí mismos (Guitierrez, 2012), como mencionamos la razón por la cual se realizan los desplazamientos es la satisfacción de las necesidades pero es imposible asegurar que las necesidades se cumplen al momento de la llegada a los lugares donde se puede satisfacer estas necesidades; es por esta razón que la movilidad es considerada un derecho llave pues permite el acceso a los bienes y servicios básicos que hace posible una vida digna pero no los resuelve del todo.

Todos los días el ser humano se enfrenta a la necesidad de desplazarse por cualquier actividad; los ciudadanos dentro de las ciudades se encuentran en constante movimiento es por eso por lo que este traslado se debe dar en las mejores condiciones, la modernización y la eficiencia del transporte público pueden asegurar el traslado oportuno de la población desde sus viviendas hasta sus centros de trabajos o estudios y viceversa. Es urgente un cambio de enfoque en el diseño de políticas de movilidad puesto que anteriormente han estado enfocadas en la parte de tránsito de vehículos, es importante que el gobierno tome en cuenta las nuevas necesidades de movilidad que se manifiestan y se transforman constantemente; las distancias que separan a los lugares donde se realizan las distintas actividades económicas y sociales no han dejado de crecer en los últimos decenios como consecuencias de los avances tecnológicos y organizacionales (Mollinedo, 2006) por lo tanto las políticas públicas que el gobierno impulse, ordene y regule deben tener en cuenta los cambios que ocurran en torno a la movilidad, las deficiencias en

las políticas de movilidad restringen los derechos de los habitantes en las ciudades; los tiempos invertidos en los traslados, el costo económico y el impacto en el presupuesto familiar, así como la inseguridad que se vive en los trayectos, han deteriorado las condiciones de vida de la población (ONU Hábit y Senado de la Reública, s.f.)

Para el cumplimiento de esta meta se requiere de una nueva visión y modelos alternativos de movilidad que den preferencia a las personas y no a los automóviles, a través de “darle mayor peso presupuestal a programas de transporte público masivo en vez de darle prioridad a las grandes infraestructuras viales que tienden a saturarse” (Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal, 2011) de la misma manera es necesario que el transporte público urbano deje de verse sólo como una política subsidiaria para las personas que no poseen un automóvil particular para convertirse en un reto administrativo y público para los gobiernos, como prueba de su capacidad para promover cambios en la prestación de este servicio (García & Valdenebro, 2018), para mejorar la calidad de vida en las ciudades es necesario que se considere a la movilidad como una práctica social en la que participan millones de ciudadanos.

El panorama actual incita a las autoridades a prestar especial atención a la manera en que la gente se traslada, cómo lo hace, cuánto tiempo le toma y en qué servicio ocupa para hacerlo, y asegurarse de que lo haga de manera segura y en sistemas de calidad.

Este cambio también requiere de la acción colectiva de actores públicos y privados, la falta de colaboración entre el gobierno, los usuarios y los transportistas ha generado que las políticas públicas y las acciones tomadas en materia de transporte estén desarticuladas y sean deficientes sobre todo para los usuarios, es por eso que es importante incorporar a múltiples actores en la formulación de políticas en esta materia para que se conozcan sus problemáticas y se involucren en las decisiones que le den respuesta a sus problemas. Este es un paso obligado para el mejoramiento de la movilidad dentro de la ciudad.

1.5 El derecho a la movilidad

A partir del supuesto de que la movilidad es un factor determinante para el desarrollo humano y la calidad de vida en la ciudad varios sectores de la sociedad civil han tratado de que la movilidad sea reconocida como un derecho humano, y si bien este derecho aún se está desarrollando es de suma importancia que el Estado asuma sus obligaciones hacia la movilidad.

Una de las primeras personas en definir el derecho a la movilidad fue Fridole Ballén Duque (2007), él mencionaba que la movilidad es “el derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura” y sobre todo el autor explicó que el derecho a la movilidad va más allá del tránsito y el transporte, debido a que se llega a pensar que está vinculado a la posesión de un vehículo motorizado privado cuando en realidad “supone la provisión y utilización de sistemas de transporte colectivo y masivo de buena calidad, en condiciones de seguridad y más amigables con el medio ambiente” (2007)

En 2004 se promulgó la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad donde se establecía que las ciudades “debe de garantizar a todas las personas el derecho a la movilidad y circulación en la ciudad [...] a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)” sin embargo esta carta no era un instrumento de carácter legal que obligue a los Estados a movilizar recursos aun así se coloca como un parteaguas del derecho a la movilidad que sintetiza opiniones compartidas por la comunidad internacional.

A nivel nacional en 2014 se publicó la Gaceta Oficial del Distrito Federal la Ley de Movilidad del Distrito Federal donde en su artículo 5 se estipula que el derecho a la movilidad es:

El derecho de toda persona y de la colectividad realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante diferentes

modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2013) define el derecho a la movilidad como:

El derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

La Comisión también define que un sistema integral de movilidad es “el conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posibles la realización de movimientos en un territorio”.

El derecho de la movilidad comprende de manera sintetizada, de acuerdo con la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2013), a:

1. El derecho a decidir el momento de los propios movimientos y el modo de transporte más conveniente para cada recorrido
2. La planificación libre de los desplazamientos de acuerdo con las propias necesidades y deseo
3. La posibilidad de contar con medios de transporte integrados e interconectados, infraestructura vial y de apoyo y un espacio público adecuado.

Al ser la movilidad un derecho reconocido por los tratados internacionales y por la Constitución los Estados están obligados a promover, respetar, proteger y garantizar todos los derechos humanos. En el Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal de 2013 se estipula que los Estados están obligados a:

- a) *Respetar el derecho a la movilidad*, donde los Estados deben abstenerse de interferir indirecta o directamente en el ejercicio del derecho, así como de tomar medidas regresivas que atenten con el pleno ejercicio de este derecho.
- b) *Proteger el derecho a la movilidad*, en el que los Estados están obligados a impedir que terceras personas ya sean grupos particulares, empresas realicen acciones en nombre del Estado para impedir la realización plena del derecho a la movilidad, poniendo énfasis en medidas legislativas.
- c) *Garantizar el derecho a la movilidad*, en el cual los Estados deben de reconocer en todos sus sistemas políticos el derecho a la movilidad y hacerlo valer mediante una estrategia nacional.
- d) *Promover el derecho a la movilidad*, a través de la investigación, educación y difusión de información para lograr el fácil entendimiento, acerca de este derecho y de las diferentes opciones de movilidad y sus efectos, impactos y ventajas.

1.6 Transporte público

El transporte público es una parte importante de la movilidad, sin embargo, varios autores, como Gutiérrez (2010) consideran importante hacer una diferenciación ente movilidad y transporte, este autor propone considerar al transporte como el “elemento material de la movilidad ligado a los medios técnicos de desplazamiento y la movilidad como algo que se expresa en el transporte”, otros autores como Veltz y Lussat (2005, citado por Gutiérrez 2010) mencionan que

El campo de la movilidad alcanza a estudiar el desplazamiento de bienes inmateriales como la tecnología, el capital, el lenguaje, las imágenes o las ideas, poseedores de una autentican movilidad, organizadora del espacio, mientras que le achacamos el término desplazamiento a las realidades físicas y materiales como las rutas e infraestructuras de transporte.

Es por eso por lo que, aunque el transporte es la columna vertebral de la movilidad, no debemos confundir estos dos conceptos porque ambos hacen alusión a distintas cuestiones.

El transporte es un tema que ha sido investigado desde muy diversos enfoques y distintas áreas de investigación como la ingeniería, la planeación territorial, la geografía, y la sociología es por eso que sus definiciones son variadas, algunos autores lo colocan como “un sistema integrado por tres elementos fundamentales interaccionados entre sí: la infraestructura, el vehículo y la empresa o servicio” (Islas & Lelis, 2007), Gutiérrez (2010) considera que “el transporte es un facilitador de la conectividad entre territorios y personas, es un instrumento que promueve la cohesión, la integración y la identidad”, siguiendo esta línea Molinero y Sánchez (1997) consideran al transporte público urbano de pasajeros como un “servicio primordial importante para la comunidad puesto que es un servicio del cual millones de personas dependen, y este servicio es tan básico e importante que estos autores lo definen como el enlace entre las personas y el lugar que estas personas quieren o necesitan estar”.

De acuerdo con Dangond, Jolly y Monteoliva (2011) el transporte se puede clasificar en tres tipos:

- a) El primero es el privado donde los desplazamientos son realizados en un vehículo particular.
- b) El segundo es el llamando transporte público cuya característica es desplazar grandes cantidades de pasajeros de manera simultánea.
- c) El último tipo de transporte, Dangond lo llama, semipúblico en donde los desplazamientos son realizados en vehículos de características intermedias entre los dos tipos anteriores.

El transporte público en la Ciudad de México está compuesto por la Secretaria de Movilidad, dos órganos desconcentrados y cuatro empresas públicas de transporte con administración independiente, actualmente el sistema de transporte de pasajeros de la Ciudad de México se divide, por la forma en que se administra, en:

Transporte público del gobierno de la Ciudad de México, este modelo se caracteriza porque la prestación de servicios le corresponde a la administración pública, mediante actividades organizadas tendientes a satisfacer las necesidades de interés general en forma obligatoria, regular, continua, uniforme, y en igualdad de condiciones, para que la población del Distrito Federal tenga acceso a los beneficios del desarrollo urbano en materia de servicios público, como lo es el transporte de pasajeros (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2000),

Sin embargo, de acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México el transporte operado por la Ciudad de México ofrece un servicio deficiente e insuficiente para la población, afectando principalmente a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas, este modelo lo integran:

1. Metro
2. Metrobus
3. Trolebús
4. RTP,
5. Tren ligero
6. ECOBICI,

La Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal de 2002 define al modelo de concesiones como “el acto administrativo por virtud del cual, la Secretaria confiera a una persona física o moral la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de cargar, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito” Este tipo de modelo trae consigo una serie de problemas que muchos autores han remarcado, Nava y Ramírez (2008) destacan que el modelo de concesiones

“evidencia la existencia de diferentes niveles o grupos de actores que participan en la prestación del servicio, de un lado tenemos a los “concesionarios” que son los dueños de las placas y los permisos para operar y en segundo lugar tenemos a los dueños de las unidades que no necesariamente son dueños de los permisos y en último lugar encontramos a los choferes”.

El transporte público concesionado es el transporte más usado, pasando por encima del Metro y el Metrobus a la Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México los microbuses, autobuses y combis trasladan al 82% de los pasajeros, el promedio de viajes realizados en este modelo es de 11. 54 millones diarios, estas cifras convierten a las micros, combis y autobuses en el principal medio de transporte en la ciudad (García A. K., 2019). El transporte público concesionado lo integran, como mencionamos:

1. Microbuses
2. Autobuses
3. Combis
4. Taxis

El estado en que se encuentra el sistema de transporte concesionado empeora con la falta de información y planeación de este modelo y se plantea como uno de los ejes más críticos de la movilidad en la Ciudad de México ya que la falta de desconocimiento de la demanda real del transporta genera que las autoridades tampoco conozca las necesidades de los usuarios, la información eficaz de oferta y demanda es una pieza fundamental en la elaboración de políticas públicas que respondan de manera eficiente a las necesidades de los usuarios (Gámez, 2016), sin embargo como hemos comentado el modelo de concesión de transporte público hace casi imposible conocer de manera formal los datos necesarios para mejorar la calidad de este tipo de transporte.

El desprestigio del transporte público ha ido incrementando con el tiempo al tiempo que su calidad en la prestación del servicio ha ido en declive, la falta de planeación de rutas origina duplicidad, auto competencia inexplicable y falta de administración de las rutas lo cual repercute en la disminución de la velocidad comercial, frecuencia de paso, mala conducción de la unidad, incomodidad, y riesgo para los usuarios (Muñoz, 1997) ante este escenario la demanda por el uso del automóvil aumenta lo que genera aún más congestión resultando en traslados más largos, y aumentando los costos del transporte, es un círculo vicioso, sin embargo reducir la demanda de vehículos particulares sin un mejoramiento y ampliación de la oferta de transporte publico genera aún más problemas.

Para comenzar este proceso se tiene que cambiar el paradigma de la movilidad, según García Ordaz (2018)

actualmente se tiene una falsa concepción de movilidad como un elemento que apoya o impulsa preferentemente obras viales dirigidas al automóvil, sin embargo, la movilidad es algo más allá de mover vehículos, es la capacidad de desplazar personas a los lugares donde satisfaces sus necesidades, donde necesitan estar.

Capítulo II Política de gobierno hacia la movilidad en la CDMX 2012-2018

Como mencionamos en el capítulo anterior todos los días los seres humanos se enfrentan a la necesidad de desplazarse por cualquier actividad, por lo tanto, que un gobierno impulse, ordene y regule políticas públicas enfocadas en mejorar la movilidad cotidiana se convierte en algo de primera necesidad. En este capítulo

abordaremos como la Ciudad de México se convirtió en la primera entidad en México en incorporar el derecho a la movilidad dentro de un ordenamiento legal. Este cambio fue muy significativo si tenemos en cuenta que fue impulsado desde la sociedad civil, es así como muchos puntualizan que más que un acto innovador por parte del Gobierno de la Ciudad de México es realidad la conclusión de la lucha por parte organizaciones y actores de la sociedad civil quienes continuamente exigieron que el tema formara parte de la agenda de gobierno debido a su impacto en la vida cotidiana de los ciudadanos.

La Ley de Movilidad representa un gran salto cualitativo respecto a cualquier ordenamiento legal anterior, ya que por primera vez se incorpora la palabra movilidad y todo lo que está representa en los planes a corto y largo plazo del Gobierno de la Ciudad, esto no sólo fue relevante por los cambios en los reglamentos, normas, disposiciones, leyes manuales y decretos que trajo consigo sino porque la Ciudad de México marcó un precedente en todo el país que pronto otros estados comenzaron a seguir, tales como Jalisco y el Estado de México. No podemos olvidar que, debido a sus características, las decisiones que se toman dentro de la CDMX tienen repercusión nacional, es por eso por lo que observar y darle seguimiento constante evaluación a las decisiones tomadas por el Gobierno de la Ciudad resulta de particular importancia debido al efecto que estas tienen dentro del país.

2.1 Características socioeconómicas y políticas de la Ciudad de México.

La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1.485km². se encuentra en el centro del país y es el núcleo urbano más grande del México, así como el principal centro político, académico, económico, financiero empresarial y cultural del territorio, de igual manera es el núcleo de la Zona Metropolitana del Valle de México, debido a todas estas características las decisiones que se toman dentro de la CDMX, antiguamente Distrito Federal, tienen repercusión nacional, no sólo en lo económico sino también en la estructura administrativa y en la toma de decisiones respecto a temas sociales, todas sus resoluciones tienen impacto más allá de sus

fronteras territoriales. En varias ocasiones se ha nombrado a la Ciudad de México como una *ciudad global*, esta denominación es otorgada a las ciudades que reúnen una serie de características derivadas del efecto de la globalización y su contante crecimiento de urbanización, y son aquellas ciudades que tienen un efecto directo y tangible en los asuntos mundiales y que trascienden del medio socioeconómico y generan influencia en términos culturales y políticos (SEDECO, 2019), la CDMX se encuentra en el puesto 11 de ciudades globales, solo detrás de Hong Kong, Tokio, Londres, Nueva York, Dubái y Sidney.

La Ciudad de México tiene como coordenadas al norte 19°36', al sur 19°03' de latitud norte; al este 98°57', al oeste 99°22' de longitud oeste, está dividida administrativamente en 16 delegaciones, estos son órganos político-administrativos desconcentrados y con autonomía política en sus acciones de gobierno, cada una de ellas se encuentra encabezada por un Alcalde que es elegido por voto libre y directo; las alcaldías son: Álvaro Obregón, Benito Juárez, Coyoacán, Cuajimalpa, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza, Xochimilco, en ellas residen 9, 209, 944 millones de habitantes, haciendo de la Ciudad el segundo estado más poblado de México (INEGI, 2020).

La Ciudad es, de acuerdo con su Constitución Política, “libre y autónoma en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa” así mismo se clasifica como un gobierno republicano, democrático y representativo laico y popular. El Jefe de Gobierno es la cabeza del Gobierno de la Ciudad, este es electo cada seis años a través del voto directo y popular; el poder legislativo reside en la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México, esta se integra por sesenta y seis Diputados que se renuevan en su totalidad cada tres años; algunas de las atribuciones que tiene la ALDF son: legislar en el ámbito local, presentar iniciativas de leyes en lo relativo a la Ciudad de México, examinar, discutir y aprobar la Ley de Ingresos y el Presupuesto de Egresos, formular su proyecto de presupuesto, aprobar los programas de Desarrollo Urbano del Distrito Federal,

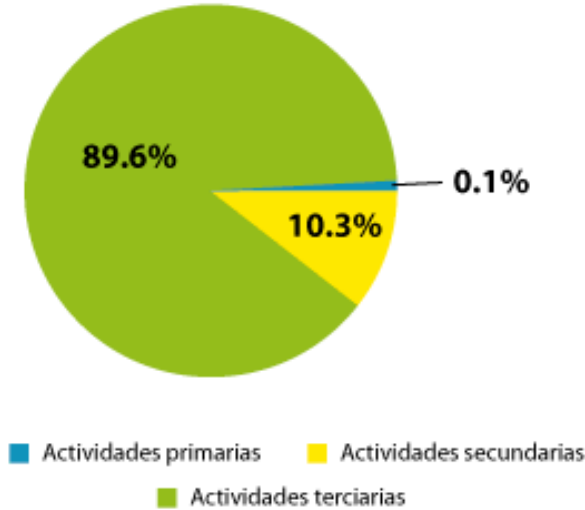
aprobar la propuesta del Presidente de la Comisión de derechos Humanos del Distrito Federal.

El ejercicio jurisdiccional de los asuntos de orden federal de la Ciudad de México está depositado en el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal y el Consejo de la Judicatura de la Ciudad de México; El Tribunal está integrado por 78 magistrados y un magistrado presidente, los magistrados tienen una duración de seis años en el cargo; la función de este órgano es la administración y la impartición de justicia dentro de la Ciudad. El Consejo de la Judicatura de la Ciudad de México tiene como facultades designar a los Jueces de la Ciudad de México, emitir la propuesta de ternas y de designación y ratificación de los Magistrados del Tribunal Superior de Justicia.

La capital de México históricamente ha sido un importante generador de actividades económicas en el país, la continua expansión industrial en la Ciudad de México en las delegaciones de Miguel Hidalgo, Azcapotzalco, Naucalpan, Gustavo A. Madero consolidó a estas delegaciones como un punto de crecimiento de barrios residenciales de clases media y alta, otras áreas en el poniente de la ciudad aprovecharon las ventajas naturales de la zona como es el caso de las minas de arena y tepetate en las Lomas de Santa Fe, Becerra y Golondrinas, así como industrias de fabricación de cemento (Cementos Tolteca) y otras derivadas se localizaron en San Pedro de los Pinos o en espacios de la Delegación Álvaro Obregón. (Almaza, 2012), mientras que la población de bajos recursos fue lentamente desplazada a territorios de bajo costo que los alejaron de los centros culturales, políticos y laborales que la Ciudad ofrecía, zonas como Iztapalapa, Ecatepec, Chimalhuacán, Ciudad Nezahualcóyotl comenzaron a ser habitadas por ciudadanos desplazados. La expansión física de la ciudad siguió su curso y demandó la provisión de servicios urbanos en nuevas zonas cada vez más alejadas del núcleo central, así como la creación de nuevas infraestructuras de comunicación como los ejes viales construidos en los años ochenta y que sirvieron tanto al interior como hacia la periferia metropolitana (Almaza, 2012), sin embargo el estancamiento de la creación de infraestructura ha generado problemas de congestión vial, largos

traslados, sobresaturación del transporte público ya existente, creación de rutas no oficiales y una mala calidad del transporte público de pasajeros.

De acuerdo con la Secretaría de Desarrollo Económico de la Ciudad de México, la principal actividad económica de la Ciudad de México se concentra al rededor del comercio, sectores inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles los servicios financieros y de seguros, el transporte y el turismo, siendo el sector terciario el generador del 90% del PIB de la Ciudad.



FUENTE: INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales de México.

Participación por actividad económica, en valores corrientes, 2016

Y generador de del 17.7% del PIB nacional (INEGI, 2020). La Región Económica de la Ciudad de México se integra por 7 entidades federativas: Ciudad de México, Estado de México, Hidalgo, Puebla, Tlaxcala, Morelos y Querétaro, el papel que funge la Ciudad en la Región es el de eje y centro regional, se desempeña como el principal polo industrial y de servicios que dinamiza y articula la periferia regional (Sanén)

Esta ciudad también es culturalmente diversa, esta diversidad está basada en la presencia histórica de pueblos indígenas originarios y resultado de la inmigración de personas dentro del territorio nacional; “una de las raíces de la diversidad cultural de la ciudad de México son los pueblos originarios, descendientes de sociedad de

cultura náhuatl (...) están geográficamente concentrados en territorios de las delegaciones de Milpa Alta, Xochimilco, Tláhuac, Tlalpan, La Magdalena Contreras y Cuajimalpa” (Sánchez, 2000). El patrimonio cultural del Distrito Federal se refleja en la diversidad de monumentos arqueológicos, históricos y artísticos, así como en las expresiones de la cultura popular, la gastronomía, las festividades, las tradiciones y los sistemas normativos que en este espacio conviven (Secretaría de Cultura del Distrito Federal), dentro del territorio nacional existen 31 sitios declarados Patrimonio Mundial por la UNESCO, 5 de ellos se encuentran en la Ciudad de México, esto es muestra clara del gran patrimonio cultural y natural de la Ciudad.

Esta ciudad presenta múltiples diferencias sociales y económicas que le imprimen características especiales con respecto a las demás ciudades del país. Todo esto se traduce en distintas escalas de necesidades específicas como salud, educación, trabajo, cultura, etc. así como diferentes maneras de habitar la ciudad y ser habitante de la Ciudad de México.

2.2 Diagnóstico de la movilidad en la Ciudad de México en 2013-2018

Como podemos observar la Ciudad de México es una ciudad sumamente compleja, con oportunidades y con profundos problemas, así que no habría de ser sorpresa que su sistema de transporte presente las mismas características.

La aglomeración urbana de la Ciudad de México (AUCM) destaca por su gran extensión geográfica (1665 km²) y por ser el área urbana más poblada del país (20 542 288 personas) y la quinta más grande a nivel mundial. Es el centro económico, político y cultural del país, y actualmente integra 62 municipios de 3 distintos estados (ONU Habitat, 2018).

El crecimiento de urbano que experimentó la Ciudad ocasionó la construcción de complejos habitacionales cada vez más lejos de los centros de trabajo, el proceso mencionado ha traído cambios importantes en los patrones de traslado: en 1994, el

número total de viajes fue de 20.5 millones y los relacionados con el DF llegaron a 15.7 millones. De éstos, 12 millones eran realizados por residentes de la Ciudad de México. Para 2007, el número de viajes metropolitanos ascendió a 21.9 millones, pero los relacionados con el DF disminuyeron a 14.99 millones, al igual que los realizados por residentes de la capital, cuyo número fue de poco más de 11 millones de viajes diarios. (Programa Universitarios de Estudios sobre la Ciudad, 2011), este incremento impresionante de la población no se vio reflejado en un crecimiento de la infraestructura, provocando que la red de transporte masivo ofrecida por el gobierno no capte toda la demanda de manera total, ocasionando que la población no satisfaga su necesidad y derecho a un transporte público de calidad y accesible. La falta de estructura de transporte que conecte a las periferias con la Ciudad genera alternativas informales de transporte.

La Ley de Movilidad, en su artículo 9 párrafo XX, define al modelo de concesiones como “el acto administrativo por virtud del cual, la Secretaria confiera a una persona física o moral la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de cargar, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito”. Este tipo de modelo trae consigo una serie de problemas que muchos autores han remarcado, Nava y Ramírez (2008) destacan que:

El modelo de concesiones evidencia la existencia de diferentes niveles o grupos de actores que participan en la prestación del servicio, de un lado tenemos a los “concesionarios” que son los dueños de las placas y los permisos para operar y en segundo lugar tenemos a los dueños de las unidades que no necesariamente son dueños de los permisos y en último lugar encontramos a los choferes.

El transporte público concesionado lo integran:

5. Microbuses
6. Autobuses
7. Combis
8. Taxis

Debido a que su administración no depende del Gobierno de la Ciudad sino de particulares, hace que la identificación de sus problemas, necesidades y deficiencias sea algo imposible de calcular. A pesar de que el transporte concesionado en la Ciudad de México es el medio que más personas utilizan para transportarse los viajes se realizan en unidades pequeñas, altamente contaminantes e inseguras, que en su mayoría ya superaron su vida útil (Secretaría de Movilidad, 2019) . No existe una cifra oficial acerca de cuantas unidades existen de cada modo de transporte concesionado, se piensa que existen alrededor de 14 y 12 mil microbuses, otros datos mencionan que existen 28,000 microbuses y 3,000 autobuses 28 mil 508 concesionarios individuales y 10 empresas de transporte **Fuente especificada no válida.** la mayoría de los datos acerca del transporte público concesionado se mantienen indefinidos lo que abona a su deterioro.

Su característica de informalidad crea problemas severos para la movilidad, ya que opera sin planeación o una flota adecuada, a su vez el modelo hombre-camión atomiza el servicio ya que las ganancias son individuales y exclusivamente por pasajero transportado, produciendo competencia entre calles por usuarios, lo que da como resultado el ascenso y descenso de usuarios en lugares aleatorios y no autorizados.

La estructura generada por el transporte público concesionado no refleja la demanda real, que es actualmente desconocida, ya que por lo general los modos de transporte incluyen servicio de ruta fija para todos los usuarios, de ahí su carácter de transportación pública (Gámez, 2016) sin embargo bajo este modelo las rutas crecen conforme crecen las ciudades y como estas lo hacen de manera desordenada las rutas crecieron de manera desordenada también lo que obliga a los usuarios a realizar distintos trasbordos y pagar nuevamente la tarifa por cada abordaje. La desarticulación del servicio del transporte público concesionado ocasiona además de todos los problemas mencionados una mala experiencia de viaje para el usuario, situación que se vuelve preocupante cuando se tiene en cuenta que este modo de transporte es el más utilizado por la población.

Otro elemento que agrava la situación de la movilidad dentro de la Ciudad de México de acuerdo a la SEMOVI (2014) es la estructura vial, “durante las última décadas, el diseño de las calles de la Ciudad de México ha tenido como enfoque principal el movilizar automóviles (...) el diseño vial ha priorizado la uniformidad y velocidad de las calles por encima de la habitabilidad, seguridad”, la mayoría de las calles dentro la ciudad no invitan a los ciudadanos a pensar otras maneras de trasladarse más allá del automóvil particular, sin embargo lo más alarmante de esta situación es que al privilegiar la velocidad en las calles se pone en detrimento la seguridad vial de los ciudadanos, las altas velocidades generan hechos de tránsito, México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero a nivel región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, a próximamente todos los días mueren 22 personas entre 15 y 29 años (Gobierno de México, 2020), es de principal urgencia generar condiciones de seguridad para todos los traslados dentro de la ciudad, protegiendo la vida e integridad de todos los ciudadanos.

El Programa Integral de Movilidad deja claro que una calle exitosa no es la que logra movilizar la mayor cantidad de vehículos sino un “espacio público donde la gente se encuentra, socializa, se reúne, se sienta, descansa y juega”. Debido a que la infraestructura vial favorece el uso del automóvil particular no es de sorprenderse que dentro de la Ciudad exista un uso excesivo de estos, durante las dos últimas décadas ha habido una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: los kilómetros-vehículo recorridos (KVR) ha aumentado en un 36% en la ZMVM, pasando de 30 millones en 1990 a 84 en 2010 (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2012), el Programa Integral de Movilidad de 2012-2018 menciona que en la ciudad se incorporan más autos que niños anualmente, mientras que la población crece en 1.29% los autos lo hacen en un 5.3%.

Los automóviles generan un problema de congestión dentro de la Ciudad debido a que sólo el 21% de los tramos de viaje diarios se realizan en automóviles particulares (PUEC-UNAM, 2013) mientras que utilizan el 85% del espacio vial, sin embargo la cuestión más alarmante con el automóvil particular es que este constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en la Ciudad, generando

un impacto negativo en la salud de los ciudadanos y en el medio ambiente en general, además de generar una alta morbilidad en la población, el uso desmedido del automóvil es causa de otro problema importante de salud pública respecto a la mortalidad por hechos de tránsito (Secretaría de Movilidad , 2014), en la Ciudad de México, en tan sólo un día se produce una media de 37.6 hechos de tránsito, de los cuales 17.4 son colisiones entre vehículos o choques con objetos fijos, 10.8 son atropellamientos y 7.7 corresponden a derrapes de motocicletas, 0.8 son volcaduras, 0.6 son caídas de pasajeros y 0.3 caídas de ciclistas, todos los días muere en el sitio del hecho de tránsito más de una persona (SSC, 2019, citado en Secretaría de Movilidad 2020), la solución a este problema no es la construcción de más vialidades, ya que únicamente abonaría al acaparamiento del espacio público por parte del automóvil particular.

No obstante, la integración física y monetaria del transporte público de alta capacidad (en el periodo de estudio de este trabajo) es inexistente, los usuarios diariamente se enfrentan a desorden e irregularidades al desplazarse entre los distintos modos de transporte existentes en la Ciudad ya que el transporte administrado por el Gobierno no cubre todo el territorio y el transporte concesionado es desordenado y las rutas no reflejan la demanda real de transporte.

En conclusión podemos decir que la Ciudad de México padece de severos problemas en su movilidad en distintos sectores, ya que no existe un Sistema Integrado de Transporte que conecte física y monetariamente los modos de transporte dentro de la Ciudad, el transporte ofrecido por el Gobierno no cubre satisfactoriamente el territorio, mientras que el transporte concesionado es deficiente y no cubre la demanda real de transporte, asimismo existe un uso desmedido del automóvil particular, fomentado por una estructura vial que privilegia su uso. El problema más grave es que el ciudadano no puede satisfacer su derecho a la movilidad y a un transporte de calidad que lo acerque a los bienes y servicios con los que pueda satisfacer sus necesidades y sus derechos primarios.

2.3 La movilidad en el marco constitucional de la Ciudad

La garantía de los derechos humanos básicos es la principal tarea que un Estado debe cumplir, como se mencionó en el capítulo anterior el derecho a la movilidad es relativamente nuevo y se le considera como un derecho llave pues permite el acceso a los bienes y servicios básicos que hace posible una vida digna pero no los resuelve del todo. Así que garantizar los derechos que ayuden a asegurar los derechos primarios es de suma importancia; de acuerdo con Fridole Ballén Duque (2007) el derecho a la movilidad es “el derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”. En la legislación nacional, dicho derecho está plasmado a nivel constitucional y en algunas legislaciones estatales, entre ellas la de la Ciudad de México, tal y como se describe a continuación.

La primera alusión al derecho a la movilidad como concepto jurídico en México se realizó con la publicación del Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad del Distrito Federal en 2013, ahí se le definió como:

El derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

El 18 de diciembre del año 2020 se aprobó la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial, este dictamen contempla, en su artículo 4 que “ toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”, en artículo 115 se indica la facultad de los municipios a “ formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial”.

La presidenta de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad y senadora Patricia Mercado (2020), menciona que:

Esta reforma responde a la necesidad de establecer la concurrencia de los tres órdenes de gobiernos a través de nuevas formas de colaboración de las entidades entre sí, y de estas con la Federación. Esta responsabilidad institucional compartida es la pieza que dé el reconocimiento del derecho a la movilidad.

Así mismo la diputada menciona que desafortunadamente en México no existe ningún marco normativo para organizar las facultados, derechos y obligaciones entorno a la movilidad y seguridad vial, lo que ha derivado en desigualdades entre entidades federativas y municipios (Movimiento Ciudadano, 2020), el diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce del MORENA indicó que la movilidad incide en el ejercicio de otros derechos fundamentales como trabajo y vivienda, y hacerla visible empodera a los ciudadanos y logra transformar las ciudades para que sean más humanas (Cámara de Diputados, 2020), de acuerdo a Leal y Treviño (2021) las propuestas legislativas de la sociedad civil y los especialistas en movilidad han incrementado en los últimos seis años y “tienen la característica de un enfoque amplio del tema (...) centrados en aspectos puntuales sobre todo en regulaciones secundarias, locales y normas oficiales mexicanas”

Dentro de la Ciudad de México, en la legislación local se contempla la Ley de Movilidad del entonces Distrito Federal aprobada por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal el 30 de abril de 2014 y finalmente publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de julio de 2014, esta nueva ley anuló la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal que había sido promulgada en 2002, esta fue la primera vez que se definía el derecho a la movilidad en un ordenamiento legal dentro del Distrito Federal, hoy Ciudad de México

2.4 Ley de movilidad de la Ciudad de México

Como se mencionó, la Ley de Movilidad del Distrito Federal marcó un precedente al ser el primer ordenamiento legal que reconoció el derecho a la movilidad en la

Ciudad de México y las responsabilidades que tienen los gobiernos para el cumplimiento de este derecho.

En su artículo 5 se expresa que la movilidad

Es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos por la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer las necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

Todo este texto es completamente nuevo ya que en la antigua Ley de Transporte y Vialidades el artículo 5 únicamente se refería a la facultad de la Consejería Jurídica de interpretar la LTyV a fin de resolver conflictos de atribuciones. Lo más cerca que se coloca este texto del derecho a la movilidad es en cuando en su Capítulo II donde se habla de los derechos de usuarios y peatones, en su artículo 94 se menciona que “Esta Ley y los ordenamientos que de ella emanan otorgan el derecho de preferencia a los peatones y usuarios, en el momento de transportarse y transitar por las diferentes vialidades de la Ciudad de México”.

La incorporación de la palabra movilidad viene también con cambios administrativos y regulatorios y sobre todo de facultades, por eso en su artículo 6, que vale la pena subrayar también es completamente nuevo, en él se expresa que:

La administración pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. (...) Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad: 1. Peatones, 2. Ciclistas, 3. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, 4. Prestadores de servicios de transporte 5. Prestadores del servicio donde transporte de carga y distribución de mercancías y 6. Usuario de transporte particular automotor.

Esta nueva redefinición de prioridades representa un gran avance para la movilidad dentro de la Ciudad de México, ya que por primera vez se menciona la existencia de una jerarquía que tiene que ser respetada y procurada por el gobierno y la Secretaría de Movilidad y sobretodo tiene que tenerse en mente al momento de la planeación de cualquier política, es un avance considerable en comparación al anterior texto donde únicamente se mencionaba que existía prioridad a *usuarios y peatones* al momento de transportarse y transitar por la ciudad.

Es importante mencionar que también el artículo 7 es de nueva creación y en él se establecen los principios que la Administración Pública debe de tomar en cuenta al momento de “diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad”, estos son:

1. *Seguridad*
2. *Accesibilidad*
3. *Eficiencia*
4. *Igualdad*
5. *Calidad*
6. *Resiliencia*
7. *Multimodalidad*
8. *Sustentabilidad y bajo carbono*
9. *Participación y corresponsabilidad social*
10. *Innovación tecnológica*

De acuerdo con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (2014) cinco de esos principios (seguridad, accesibilidad, igualdad, calidad y sustentabilidad) tienen un enfoque de derechos mientras que los otros cinco (eficiencia, resiliencia, multimodalidad, participación social e innovación tecnológica) tiene que ver con mecanismos para hacer valer los derechos bajo el enfoque de operación y gestión pública.

En el Capítulo II se mencionan las autoridades competentes para llevar a cabo el cumplimiento de esta ley, son:

- a) El Jefe de Gobierno, como titular de la Administración
- b) La Secretaría de Movilidad
- c) La Secretaría de Seguridad Pública
- d) La Secretaría del Medioambiente
- e) Las 16 Delegaciones que integran la CDMX

El ITDP (2014) menciona que más que una distribución de competencias entre autoridades responsables, en esta Ley se da la impresión de ser únicamente el marco de acción legal de la Secretaria de Movilidad, otorgándole 61 atribuciones contra 20 de las delegaciones, menos de 10 a las Secretarías antes mencionadas, olvidando que el tema de la movilidad es multifactorial y transversal.

Simultáneamente para el cumplimiento de la política de movilidad la Secretaría se apoyará de los siguientes órganos: a) Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, b) Comisiones Metropolitanas que se establezcan, c) Comité del Sistema Integrado de Transporte Publico, e) Comisión de Clasificación de Vialidades, f) Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, i) Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial y el j) Fondo Publico de Atención al Ciclista y al Peatón.

Su título segundo está completamente dedicado a la planeación y política de movilidad, siendo un claro avance en comparación de la Ley de Transporte y Vialidades del Distrito Federal en donde no se mencionaba claramente los criterios de la planeación, ni las metas de calidad del servicio de movilidad. En la LMDF se le otorga un capítulo entero a las pautas que deben de seguirse para la adecuada planeación de la movilidad en la ciudad, la cual es definida de la siguiente manera “la ordenación racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad”.

Dentro de los criterios mencionados en la LMDF acerca de la planeación de la movilidad se encuentran: Procurar la integración física, operativa y sobretodo el modo de pago de todos modos de transporte que ofrece el Gobierno de la Ciudad.

Al mismo se reitera la importancia de crear infraestructura con diseño universal para garantizar la integridad física de los usuarios sobre todo aquellos con discapacidad y/o movilidad limitada.

Adicionalmente se menciona la importancia de “establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y uso racional del automóvil particular”. La planeación de la movilidad se llevará a cabo a través de:

1. Programa Integral de Movilidad
2. Programa integral de Seguridad Vial
3. Programas específicos

De estos tres instrumentos el más relevante es el PIM (Programa Integral de Movilidad) ya que es la continuación del Programa Integral de Transporte y Vialidad pero agregando las líneas pragmáticas y acciones específicas en los temas de: ordenación del tránsito de vehículos, promoción e integración del transporte público de pasajeros, fomento del uso de la bicicleta, así como otras formas de movilidad no motorizada, mejoramiento del transporte público, infraestructura para movilidad, gestión de estacionamiento y de la distribución de mercancías, acciones encaminada a reducir hechos de tránsito y mecanismos de evaluación y actualización que permitan la corrección del programa.

Este último punto representa un claro avance ya que la creación del Sistema de información y seguimiento de la movilidad asegura que los datos sobre movilidad dentro de la Ciudad de México sean registrados, procesados y actualizados lo que ayudara a que los programas y proyectos sean continuamente evaluados, reenfocados, y corregidos “a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable del Distrito Federal” (art. 33) lo que permitirá la creación de indicadores que permitan el establecimiento de proyectos a largo plazo.

Uno de los puntos más destacables del programa es la presentación por primera vez de un Sistema Integrado de Transporte Público, el artículo 73 defino al SITP como “la incorporación gradual, la articulación física, operacional, informativa, de

imagen y del medio de pago del servicio de transporte público concesionado y los servicios de transporte proporcionados por la Administración Pública” esta es una definición muy ambiciosa ya que el Sistema Integrado no solamente abarca al Metro, al Metrobús, los Servicios de Transportes Eléctricos, la Red de Transporte de pasajeros, sino también al transporte público concesionado como Microbuses , Taxis, Autobuses y Combis.

El transporte concesionado ha sido un problema que el Gobierno no ha podido resolver, su característica de informalidad crea problemas severos para la movilidad, ya que opera sin planeación o una flota adecuada; a la par se desconoce muchos de los problemas que este tipo de transporte posee ya que su administración no depende del Gobierno de la Ciudad sino de particulares; el hecho de incorporar al transporte concesionado en los planes de formar un Sistema Integrado de Transporte es un plan muy prometedor, sobre todo cuando consideramos que una de las principales metas es articular los medios de pago.

El capítulo XIV contiene todo lo relacionado con la infraestructura para la movilidad y su uso, este capítulo sustituye al capítulo I del título cuarto “De las vialidades y el tránsito” de la Ley de Transporte y Vialidad, en la antigua ley es visible que el enfoque está orientado al auto particular ya que constantemente se utilizan frases como “una mejor utilización de la vialidad”, “mejorar la circulación”, “el aprovechamiento de la vialidad”, en la LMDF estas cláusulas son sustituidas en el artículo 170 por una visión más humana de la movilidad, donde se deja en claro que:

La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos” también puntualizan que se debe de “promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación.

Otros de los avances significativos en materia de movilidad se dan en el Capítulo XV donde se menciona las obligaciones del Gobierno de la Ciudad para impulsar

una cultura de la movilidad. En el artículo 224 se menciona que “La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular” totalmente distinta a la cultura vial que era impulsada en la LTyV, como podemos observar la ley de Movilidad representa un cambio cualitativo respecto a sus predecesoras y es por eso que la evaluación de la calidad y eficiencia de esta Ley representa una oportunidad para avanzar a una movilidad de mejor calidad dentro de la Ciudad.

2.5 Informe y balance del programa movilidad de 2012-2018

El Programa Integral de Movilidad 2013-2018 fue aprobado el 11 de septiembre de 2013 en él se establecen los objetivos, metas y líneas de acciones que servirán de base para la definición para la implementación de políticas públicas de la Ciudad de México hasta el 2018.

El Jefe de Gobierno Miguel Ángel Mancera menciona en la presentación del PIM, que los programas sectoriales, al que pertenece este programa, son el resultado “de un amplio y abierto proceso de elaboración con la participación activa de los ciudadanos que aportaron ideas, sugerencias y conocimiento, y donde se plasmaron las bases para construir la ciudad que queremos” además agrega que estos programas no son rígidos sino tienen la característica de evolucionar al mismo tiempo que la Ciudad se transforma. El

secretario Rufino H. León Tovar señala que la Secretaría de Movilidad tiene como meta principal transformar la manera en que los ciudadanos se desplazan, es por eso que desde el inicio de la administración 2012-2018 se comenzó a trabajar para “cambiar el paradigma de transporte a uno de movilidad, colocando al centro de la toma de decisiones a la persona”, el secretario de movilidad también recalca que una de las metas principales de esta reconfiguración de la política de movilidad es hacer de la Ciudad de México una ciudad líder en sustentabilidad, “donde los capitalinos disfruten de sus calles y viajen en cualquier modo de transporte de su

elección con eficiencia; una ciudad en la que sea posible caminar sin miedo y movernos sin complicaciones. (...) en la que sus habitantes estén orgullosos de vivir en ella”

Un aspecto que resulta importante mencionar es que de acuerdo con el secretario León Tovar invertir en movilidad no es sólo para la mejora de la movilidad, sino que también se invierte en materia de salud, seguridad vial, medio ambiente, desarrollo económico y turismo. Lo que se plantea es que el PIM mejore la calidad de vida de los capitalinos de manera general.

El Programa Integral de Movilidad está conformado por seis ejes estratégicos-políticas públicas las cuales, de acuerdo con el programa, fueron el resultado de opiniones de la sociedad civil, así como de sectores interesados y expertos en la materia, también fue formado con la unión de metas en común de la ciudadanía y el gobierno, y es la herramienta que posibilita la transformación de la movilidad urbana de la Ciudad de México.

Este programa fue elaborado con la información proporcionada de entes públicos, con los datos proporcionados por el estudio “Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018” elaborado por el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la Universidad Nacional Autónoma de México.

El gobierno de la Ciudad de México está consciente de la obligación con la movilidad es por eso que ha asumido el compromiso de crear una política innovadora, sustentable, con visión metropolitana y de largo plazo que dé como resultado un sistema de transporte que “sea digno de las personas usuarias y se convierta en un símbolo de orgullo e identidad”; para la realización de esta tarea el gobierno debe de considerar la opinión de las personas que utilizan estos servicios, sus tiempos de traslado, sus medios de transporte y sus necesidades de viaje.

2.5.1 Visión y principios del PIM

Este nuevo Programa Integral de Movilidad tiene la finalidad de comenzar un cambio de paradigma dentro de la Ciudad de México, donde se le otorgará prioridad a las personas usuarias más vulnerables y vehículos más eficientes, siguiendo el siguiente orden: peatón en especial personas con discapacidad y movilidad limitada, mujeres, niñas y niños, ciclista, transporte público, distribución de mercancías y transporte particular automotor.

Esta nueva visión trae consigo diez principios de la movilidad, los cuales, de acuerdo con el propio programa, reflejan:

Las características con las que debe de contar para transformar la ciudad que queremos (...), serán utilizadas como filtros y atributos, imprescindibles para la toma de decisiones por parte de la Administración Pública, al diseñar e implementar políticas, programas y acciones en materia de movilidad.

2.5.2 Principios de la movilidad

1. **Seguridad:** Se pone atención especial en la prevención de accidentes de tránsito durante los desplazamientos, con la finalidad de proteger a los ciudadanos y los bienes públicos y privados.
2. **Accesibilidad:** Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, raza, capacidad o condición.
3. **Eficiencia:** Hacer que los desplazamientos sean ágiles y asequibles y que no se tomen decisiones que puedan producir un retroceso en los beneficios.
4. **Igualdad:** Ofrecer a la población condiciones equitativas para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad.
5. **Calidad:** Garantizar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental y ofrecer un espacio apropiado y comfortable para las personas

6. **Resiliencia:** Lograr que el sistema integral de transporte tenga la característica de sobrellevar situaciones de fuerza mayor que se puedan presentar y resolverlas a bajo costo para la sociedad.
7. **Multimodalidad:** Ofrecer diferentes tipos de servicios y modos transporte integrados que permitan a los usuarios elegir el más conveniente y disminuir la dependencia del automóvil particular.
8. **Sustentabilidad:** Satisfacer la demanda de transporte de la ciudad con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y medio ambiente. Incentivando distintos modos de transporte más amigables con el medio ambiente como caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público.
9. **Participación y corresponsabilidad social:** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, el cual resuelva los desplazamientos de todos los ciudadanos, promoviendo nuevos hábitos de movilidad.
10. **Innovación tecnológica:** Apoyarse en la tecnología para poder crear nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente y tendiente a la automatización.

2.5.3 Ejes estratégicos-políticas públicas

Eje estratégico 1. Sistema Integrado de Transporte (SIT)

En este eje se hace énfasis en la necesidad de que la Ciudad de México transite hacia la construcción de un Sistema Integrado de Transporte público, esto significa:

La integración física, operativa, de medios de pago e información de los seis sistemas que concentran la movilidad de la ciudad (...) Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Servicio de Transportes Eléctricos, Red de Transporte de Pasajeras, transporte público colectivo concesionado y ECOBICI.

Así como cualquier nuevo transporte que pueda desarrollarse en un futuro.

La administración 2012-2018 tiene como prioridad hacer del transporte público de la Ciudad un servicio público que facilite el acceso a cualquier actividad que los ciudadanos quieran realizar; ya que el transporte público presenta desarticulaciones entre los diferentes modos resulta en una mala experiencia de viaje, es así que “subsana las problemáticas respecto a la manera en la que nos movemos, y priorizar la eficiencia, comodidad y seguridad de todos los viajes que se realizan” es uno de los objetivos principales del Gobierno del Distrito Federal. La creación de un Sistema Integrado de Transporte traerá consigo la reintegración de la ciudad, un nuevo modelo de servicio que cambie la manera en que viajamos por la ciudad

Estrategias

Como primera acción se realizarán estudios que indiquen la forma adecuada para estructuras e integrar de manera gradual el sistema de transporte del que dispone la Ciudad de México, al mismo que tiempo que se actualizará y ampliará la infraestructura de los servicios más utilizados para mejorar la calidad de los viajes.

El Gobierno de la Ciudad comprende que para lograr el cumplimiento de este objetivo necesita “cambios institucionales y legales” que traigan consigo “un esquema innovador que no sólo estandarice la calidad, sino que también sea amigable con el planeta y ayude a reducir emisiones contaminantes”.

Metas

1. Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.
2. Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio.
3. Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje.
4. Ampliar redes, y modernizar vías, estaciones y paraderos.
5. Contar con un medio único de pago.
6. Implementar sistemas inteligentes de transporte.
7. Fomentar finanzas sanas
8. Impulsar el fortalecimiento institucional.

Eje estratégico 2. Calles para todos

Dentro de este eje estratégico-política pública se hacen presentes las intenciones del Gobierno de reconocer las calles como el “espacio público prioritario de tránsito y convivencia” por excelencia, en donde se construye la vida pública, la cohesión social y la actividad económica, ya que actualmente

El diseño de las calles de la Ciudad de México ha tenido como enfoque principal el movilizar automóviles (...) [priorizando] la uniformidad y velocidad de las calles por encima de la habitabilidad, seguridad y sentido de

pertenencia de las personas usuarias, dejando a un lado a peatones, ciclistas y personas usuarias del transporte público, quienes compiten por el espacio residual.

Estrategias

Con el propósito de hacer de las calles de la Ciudad un espacio de convivencia el Gobierno de la Ciudad de México comenzará la implementación del programa *calles para todos* en donde la visión sea:

Calles para los peatones con rampas en todas las esquinas, con pavimentos uniformes y con espacio suficiente para moverse (...), en donde los ciclistas puedan circular (...); calles en las que el transporte público tenga carriles de circulación rápida, con paradas bien establecidas; en las que los automóviles circulen de manera ágil y sin baches.

Para llevar a cabo esta estrategia se requiere de estudiar la forma y vocación de cada vialidad, es así como el Gobierno capitalino dividió de la siguiente manera las calles:

- a) Calles funcionales
- b) Calles multimodales
- c) Calles para el desarrollo
- d) Calles secundarias

Metas

1. Complementar nuestras calles.
2. Reducir la velocidad en calles locales.
3. Garantizar cruces accesibles y seguros.
4. Eficientes la circulación para todas y todos.
5. Diseñar obras viales incluyentes.

Eje estratégico 3. Más movilidad con menos autos

En este eje se destaca la importancia de “incentivar la movilidad eficiente de las personas a través de acciones que disminuyan los viajes en auto y aumenten el uso compartido de vehículos y modos no motorizados, como caminar y andar en bicicleta” debido a que uno de los principales problemas dentro de la Ciudad “no radica en la propiedad de vehículos particulares, sino en el uso excesivo de los mismo para satisfacer viajes cotidianos” que podrían ser resueltos con medios más eficientes y más amigables con el medio ambiente. El uso desmedido del automóvil genera problemas tales como aumento de enfermedades respiratorias, cardiovasculares, en la población, contaminación atmosférica y aumento de la mortalidad por hechos de tránsito, en vista de esta situación el Gobierno de la Ciudad de México se pone como meta trabajar en la reducción del uso del automóvil al mismo tiempo que impulsa un cambio en la transporte público y no motorizado.

Estrategias

La primera acción a realizar tiene que ver con cambiar el paradigma de movilidad actual a uno enfocado en mover personas y no automóviles, para lograr su cumplimiento se requiere “de la coordinación e integración de acciones programadas alrededor de un objetivo en común” al mismo que se crean nuevos programas con el fin de reducir el uso del automóvil particular, “este eje estratégico se enfoca en gestionar el uso del automóvil particular (...) regulando el estacionamiento de manera integral, al tiempo que se ofrecen opciones para incentivar el cambio modal a modos más sustentables y el impulso de vehículos más eficientes y programas para optimizar los trayectos cotidianos”.

Metas

1. Aumentar el uso de la bicicleta.
2. Gestionar el estacionamiento.
3. Impulsar la movilidad eficiente.
4. Reducir y regular el uso del automóvil.

Eje estratégico 4. Cultura de la movilidad

A través de la revisión de los anteriores ejes estratégicos- política pública se hace evidente la necesidad que existe de transformar la manera en la que los ciudadanos se desplazan por la ciudad sin embargo también resulta relevante modificar las relaciones sociales que surgen entre los usuarios del espacio público, para crear relaciones basadas en “los principios de prudencia y cortesía, que invite a moverte de una forma más amable, saludables, respetuosa y segura dentro de un entorno didáctico”.

Estrategia

La cultura de movilidad, dentro del Programa Integral de Movilidad es entendida como “la integración e internalización de las prácticas sociales, conductas individuales y colectivas, hábitos y habilidades, los cuales intervienen en la vida urbana y facilitan la coexistencia entre las distintas personas usuarias de la vialidad, de los modos de transporte y del espacio público” este eje estratégico tiene dos enfoques:

- a) Fomentar la cultura vial
- b) Impulsar nuevos hábitos de movilidad

El PIM define la cultura vial como “la dinámica existente entre distintos actores que comparten el espacio público cotidianamente”, la propuesta del gobierno para mejorar la cultura vial está centrada en los principios de cortesía y prudencia al circular por las calles, mientras que cambiar los hábitos de movilidad los esfuerzos se centran en “crear una cultura multimodalidad” con la finalidad de ofrecer diversas opciones de viaje que se adapte a las necesidades de los usuarios.

En este eje estratégico se pretende sentar las bases para construir una ciudad didáctica que, a través del entorno urbano y satisfaciendo las necesidades de infraestructura para proteger a cada persona usuaria, se ofrezca claridad y facilidades para comportarse adecuadamente en la calle, y fomentar una convivencia sana y segura

Metas

1. Fortalecer la seguridad vial y conciencia social
2. Fomentar una cultura de la legalidad con corresponsabilidad
3. Propiciar el transporte activo

Eje estratégico 5. Distribución eficiente de mercancías

El transporte de carga dentro de la ciudad representa una parte importante en la manera en que “se mueven los bienes y servicios para satisfacer las necesidades cotidianas y mejorar la competitividad económica de la Ciudad de México”, el crecimiento de la demanda de los servicios resulta en una mayor movilización de mercancías que si no son planeadas adecuadamente resultan en nuevos problemas para la ciudad. Al ser su infraestructura de mayor magnitud en comparación a los demás modos de transportes saturan las calles y afectan la velocidad promedio de circulación, generando “dobles filas, maniobras y estacionamiento irregular”, es por eso por lo que reforzar los programas de reducción de circulación de mercancías, es una prioridad dentro del Gobierno de la Ciudad.

Estrategias

Para resolver los efectos negativos que el transporte de carga tiene en la Ciudad, el Gobierno capitalino se compromete a impulsar políticas que permitan la correcta planeación de la distribución de mercancías y, sobre todo, que esta nueva regulación del transporte de carga permita integrar este modo de transporte a la vida diaria de la Ciudad.

Se debe impulsar el desarrollo y modernización del sistema logístico del transporte de mercancías en la Ciudad de México a través de estrategias en nodos y corredores, renovación de la flota vehicular y uso de combustibles limpios para eficientes su distribución bajo un enfoque metropolitano, priorizando las necesidades de las personas usuarias.

Metas

1. Planear la distribución de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.
2. Mejorar la integración del transporte de carga con la vida urbana.
3. Actualizar la integración del transporte de carga
4. Promover la corresponsabilidad

Eje estratégico 6. Desarrollo Orientado al Transporte

Durante todos los ejes estratégicos pasados se ha mostrado el interés de la administración por cambiar el enfoque de la movilidad a uno más humano y menos interesado a los autos automotores, para ellos “la Ciudad de México debe de convertirse en una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y equitativa, propiciando el desarrollo de vivienda, bienes y servicios alrededor de estaciones de transporte masivo con entornos amables para caminar y andar en bicicleta”

El PIM menciona que no existe una planeación integral de la ciudad con visión metropolitana, de proximidad, accesibilidad y equidad lo que ha resultado en un crecimiento desordenado, una estructura urbana disfuncional, fragmentada, con poco acceso a redes de transportes, centros de empleo y al conjunto de servicios que brindan calidad de vida a la ciudadanía.

El Desarrollo Orientado al Transporte establece una nueva prioridad de planeación para la Ciudad de México con una visión integral, metropolitana, de proximidad, con diseño universal y equidad, (...) y busca articular y promover el sistema de transporte público de la Ciudad, así como formas de movilidad no motorizada.

Estrategias

Como primera acción se rediseñarán los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y su entorno, para convertirlos en espacios intermodales, seguros y universales, como acción conjunta se creará una normatividad para el desarrollo ordenado de la vivienda, los servicios y el empleo, al mismo tiempo se fortalecerá el transporte en las zonas con altos niveles de densidad poblacional.

Metas

1. Potenciar los paraderos de transporte
2. Orientar el desarrollo integral de vivienda, servicios, equipamiento y empleo alrededor de estaciones de transporte de alta capacidad
3. Fortalecer el transporte eficiente en polos de desarrollo.

2.7 Balance del Programa Integral de Movilidad

En el Plan Estratégico de Movilidad emitido por la Secretaría de Movilidad en 2019 podemos observar como a pesar de que desde inicios de la Administración pasada se desarrollaron planes y líneas estratégicas para cumplir con las metas anteriormente mencionadas al final de la Administración 2012-2018, todavía no existía una visión integrada de la movilidad y predominaba un esquema fragmentado en el cual cada modo de transporte se planea y dirige de manera separada, a pesar de que el principal eje-política pública del Programa Integral de Movilidad menciona la urgencia de transitar hacia un Sistema Integrado de Transporte, todavía predomina una esquema dividido de transporte que de acuerdo a la Secretaría de Transporte (2019) se traduce en altas ineficiencias operacionales y elevados costos en tiempo y dinero para las personas usuarias.

A esta situación se le agrega el estado del sistema transporte concesionado la falta de información y planeación de este modelo generan una pobre y casi nula gestión de este modelo, a pesar de que en la LMDF se establece que dentro de los esfuerzos por crear una SIT se encuentra integrar física y operativamente, así como los medios de pago e información, no sólo los modos de transporte gestionados por el gobierno sino también el modelo concesionado, este modelo es aún uno de los ejes más críticos de la movilidad en la Ciudad de México ya que la falta de desconocimiento de la demanda real del transporte genera que las autoridades tampoco conozca las necesidades de los usuarios, esto sumado a la inexistencia de una visión metropolitana de tema de la movilidad y el desarrollo urbano, se traduce en mayores distancias de viaje, en la saturación de sistemas de transporte

masivo, y en un aumento del uso de modos de transporte privados (Secretaría de Movilidad, 2019).

Esta fragmentación abarca más allá del sector de la movilidad, de acuerdo al Plan Estratégico de Movilidad (2019), la política de movilidad “carece de una coordinación territorial y de usos de suelos, que son los que básicamente definen el patrón de viajes de una ciudad”, sin embargo este es un problema que ha sido diagnosticado desde la Administración anterior, el PIM menciona que no existe una planeación integral de la ciudad con visión metropolitana, de proximidad, accesibilidad y equidad lo que ha resultado en un crecimiento desordenado, una estructura urbana disfuncional, fragmentada, con poco acceso a redes de transportes, centros de empleo y al conjunto de servicios que brindan calidad de vida a la ciudadanía, la meta del Gobierno de la Ciudad de crear una ciudad policéntrica y equitativa solamente es posible a través de políticas de densificación de la vivienda, la generación de empleos y vivienda cerca de infraestructura de transporte, a pesar de tener claro el problema y las líneas de acción para su posible solución, el Plan Estratégico de Movilidad encontró que en el Administración 2012-2016, la Secretaria de Movilidad no ejerció de manera correcta la planeación y gestión integral de la movilidad puesto que la coordinación entre los organismos encargados del transporte es nula.

La crisis del sistema de movilidad se refleja en el aumento de automóviles particulares que da como resultado una Ciudad llena de automóviles, en 2015 la TomTom Index calificó a la Ciudad de México como una de las urbes más congestionadas del planeta, de nuevo en 2017 fue calificada de la misma manera como una de las 10 ciudades más cogestionadas del mundo, posición que conservo también en el año 2018. Este aumento de la motorización privada incrementa los tiempos de traslados, presionada por incremento en el gasto para la expansión de la infraestructura vial y agudiza los problemas ambientales asociados al transporte urbano (Secretaría de Movilidad, 2019), incrementando las emisiones de gases de efecto invernadero contribuyendo al cambio climático. La contaminación ambiental es tan agravada dentro de la Ciudad de México que en 2017 se vivió la contingencia

ambiental más larga en 17 años (Aristegui noticias , 2017), esta crítica situación tiene como resultado el aumento de problemas respiratorios, el Instituto Nacional de Enfermedades Respiratorias (INER) estimó que la contaminación del aire en el Valle de México causa cerca de 20 mil 500 muertes al año, sobre todo por infecciones respiratorias y bronquitis (León, 2016)

Aunado a esto, los datos del Instituto Nacional de Salud Pública muestran que México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero a nivel región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, aproximadamente todos los días mueren 22 personas entre 15 y 29 años (Gobierno de México, 2020); pese a que en el PIM se establecía que la misión principal del programa era la seguridad de los usuarios en las calles y que se comenzarían a trabajar en maneras de reducir las fatalidades por hechos de tránsito, comprometiéndose al programa “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020” coordinado por la Organización de Naciones Unidas, en él se establece el compromiso de disminuir en un 50% las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito de la Ciudad de México, sin embargo para 2020, según cifras de los incidentes viales del INEGI, los decesos por hechos de tránsito en la ciudad apenas y se redujeron en un 33 por ciento (Martínez, 2020). Podemos observar que a pesar de que el gobierno haya plasmado en ordenamientos legales una nueva visión de desplazamiento esta no se tradujo en una mejora real del servicio de transporte.

Si bien la inclusión de la movilidad resultó una victoria altamente significativa para la Ciudad, los cambios administrativos resultado de estos procesos que incitaban a cambiar el paradigma de la movilidad dentro de la Ciudad, hacerla a escala humana y dejando de priorizar a los automóviles por sobre las personas, nunca se pudieron llevar a la práctica de manera exitosa. La mayoría de los Ejes estratégicos- políticas pública, junto con sus metas y estrategias, elaborados en el Programa Integral de Movilidad no fueron cumplidos en su totalidad y en muchos ni siquiera existió el esfuerzo de llevarlos a cabo.

Capítulos III Creación de la Secretaría de movilidad, resultados y desafíos en la construcción de una política de movilidad

3.1 Origen de la SEMOVI y la política hacia la movilidad en la CDMX

La Secretaría de Movilidad es una entidad pública de gobierno de la Ciudad de México encargada de planear, ordenar, regular, coordinar y emitir políticas que fomenten y desarrollen de la movilidad en la Ciudad de México, así como también vigilar el cumplimiento de la Ley de Movilidad junto con otras disposiciones que otros Estados decreten que se relacionen con la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México. Los antecedentes de la SEMOVI se encuentran en la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITURI) organismo creado en los años de 1975 y 1976 encargado de la planeación y construcción en la materia, años después se creó la Coordinación General de Transporte (CGT) con la finalidad de realizar los estudios necesarios para el diseño adecuado de las políticas de transporte urbano en el Distrito Federal, en 1985 nace la Dirección General de Autotransporte Urbano que tiempo después se convertiría en la Dirección General de Servicios al Transporte que en 1994 alcanzaría el rango de Secretaría.

La Secretaría de Transporte y Vialidad fue creada el 30 de diciembre de 1994, esta dependencia fue formada por el conjunto de unidades administrativas que estuvieran relacionadas con el ordenamiento del transporte, sin embargo aún con la conjunción de la gestión, planeación y regulación de los distintos modos y organismo de transporte en un sola instancia, la estructura institucional no era suficiente ni consistente (H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 2013).

El intenso proceso de urbanización que se vivió en las ciudades a finales del S.XX y principios del S. XXI hizo que las condiciones en las que las personas transitaban por la ciudad se volviera un aspecto prioritario que los gobiernos debían de procurar, en este contexto el concepto de movilidad comenzó a tomar relevancia en la agenda pública, fue bajo esta lógica donde por primera vez se planteó la idea de que desplazarse por la ciudad va más allá de poseer un automóvil y tener vialidades

eficientes que aseguren el flujo constante de automóviles, sino que implica el fortalecimiento de todos los modos de desplazamientos como la bicicleta, el transporte público y la caminata, que acerquen a los ciudadanos a la satisfacción de sus necesidades.

La Asamblea Legislativa del Distrito Federal (2013) menciona que “el devenir de las sociedades actuales exige un constante proceso de renovación y actualización para atender las necesidades y requerimientos de sus instituciones” de ahí que se hiciera necesaria la adecuación de las instituciones de las cuales el gobierno de la Ciudad de México se apoya para llevar a cabo las políticas de transporte urbano para adecuarlas a las nuevas necesidades de las ciudades, en donde se fomente un nuevo paradigma urbano donde los automóviles dejen de estar al centro y se le comience a dar prioridad a los peatones al momento de la construcción de políticas.

El 13 de febrero de 2013 se llevó a cabo la “Iniciativa de Decreto por el que se y reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración del Distrito Federal” presentada por los diputados Laura Ballesteros Mancilla y Federico Doring Casar del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional con la intención de que la Secretaría de Transportes y Vialidad se transforme en la Secretaría de Movilidad. La transformación de una Secretaría de Transporte a una Secretaría de Movilidad, implica cambiar hacia un esquema de movilidad integral en donde uno de los elementos prioritarios es el peatón y su entorno, como un acto importante de la convivencia y seguridad en las calles (H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 2013). Este cambio no solamente cambia la lógica interna de la SETRAVI, sino también la de Gobierno de la Ciudad de México ya que esta transformación lo compromete a modificar su política enfocada en los transportes a una enfocada en la movilidad de personas al mismo que crea los medios necesarios para que la nueva Secretaría de Movilidad opere en las condiciones adecuadas para el cumplimiento de sus funciones.

El ese entonces Jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera remarcó en el dictamen (2013) que:

“Se está trabajando para que tengamos una secretaría moderna, en donde cambian los enfoques: ya no tienes que ver solamente la parte del tránsito de los vehículos, sino que necesitas una dirección que tenga funciones propias de la movilidad y que vaya hacia la gestión de movilidad.”

Así mismo agregó que “es necesario impulsar un cambio de mentalidad en materia de Movilidad Urbana en la Ciudad, donde los sistemas de transporte no compiten por el presupuesto, sino que se complementen.”

Cabe señalar que dentro de las investigaciones acerca de la movilidad existe una corriente que pugna no sólo por crear un nuevo paradigma orientado hacia la movilidad sino un también orientado a la sustentabilidad.

De acuerdo a la Comisión Ambiental de la Megalópolis (2018) la movilidad sustentable es “un modelo de traslado saludable de bajo consumo de carbono que prioriza el elevar la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo, así como la creación espacios públicos confortables que favorezcan la convivencia ciudadana”, de acuerdo con el Dictamen presentado por la Comisión de Administración Pública Local para la modificación del nombre de la Secretaría de Transportes y Vialidad, los promoventes sugirieron que el término fuera Secretaría de Movilidad Sustentable pero esa sugerencia fue descartada rápidamente por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal por las siguientes razones: 1. El término movilidad sustentable es muy amplio y los expertos en el campo aún no han podido determinar los alcances de este concepto, 2. El término movilidad por sí solo integra los elementos necesarios para investigar lo relacionado con los núcleos urbanos y el traslado de los ciudadanos en todas sus modalidades y 3. Agregar el término sustentabilidad implicaría que la aplicación cualquier política por parte de la Secretaría tendría que contar con dictámenes que aprueben su factibilidad y su sustentabilidad, en muchas ocasiones esto no significaría que la política sea digna de ser aplicada, por las razones señaladas la Asamblea Legislativa del Distrito Federal determinó que la nomenclatura adecuada era la de Secretaría de Movilidad debido a que va más acorde con las funciones y alcances de la Gobierno Capitalino.

Es necesario mencionar que a pesar de que el decreto por el cambio de nombre de la Secretaria de Transporte y Vialidades por el de Secretaría de Movilidad fue aprobado en 2013, no fue publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal hasta el 14 de julio de 2014, lo cual impidió que las modificaciones y reformas acordadas fueran retrasadas durante un año.

La legisladora Laura Ballesteros, misma que impulsó el cambio de nombre, denunció que el decreto “fue enviado al jefe de gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, mismo que el día de hoy, 11 meses después de su aprobación, no ha sido publicado” (Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 2014)

3.2 Objetivo, estrategias y funciones de la SEMOVI

La Ley de Movilidad menciona que se deberá otorgar prioridad en la construcción de políticas a peatones, ciclistas y al transporte público lo cual modifica de manera drástica las funciones de la Secretaría de Transportes y Vialidades (SETRAVI), así que a su cambio de nombre a SEMOVI también se le agregaron nuevas atribuciones.

La misión de la Secretaria de Movilidad, de acuerdo con lo establecido por su Manual Administrativo (2017) consiste en:

Implantar y poner en vigor las disposiciones de la Ley de Movilidad del Distrito Federal y las que se desprendan de ésta, así como, las acciones de concertación con los gobiernos de los Estados que se relacionan con el tránsito de personas y bienes en la zona metropolitana, con el fin de lograr que el ciudadano disponga de las opciones para su traslado en forma ágil, con seguridad, con protección al ambiente y con economía de recursos.

De acuerdo con el Programa Institucional de la Secretaria de Movilidad 2013-2018 la SEMOVI tiene como principal tarea articular la política de movilidad y está

encargada del desarrollo del transporte, control del autotransporte urbano, planeación de la movilidad y la operación de las vialidades.

De manera específica el Programa Integral de Movilidad plantea las siguientes atribuciones específicas:

1. Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y operación de las vialidades.
2. Elaborar y mantener actualizado el programa integral de movilidad y operación de las vialidades.

La Secretaría tiene a su disposición los siguientes órganos desconcentrados:

A) La Subsecretaría de Planeación.

- 1.- Dirección General de Planeación y Evaluación.
- 2.- Dirección General de Registro Público de Transporte.

B) La Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad.

- 1.- Dirección General de Investigación y Desarrollo de Movilidad.
- 2.- Dirección General de Inteligencia y Cultura de Movilidad.

C) La Subsecretaría del Transporte.

- 1.- Dirección General de Transporte Particular.
- 2.- Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado.
- 3.- Dirección General del Servicio de Transporte Público Individual.

D) Dirección General Jurídica y de Regulación.

E) Dirección Ejecutiva de Sistemas de Información y Comunicación.

La SEMOVI tiene como objetivos generales el fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el

derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas. (Secretaría de Movilidad , 2021).

De acuerdo al Manual Administrativo de la Secretaría de Movilidad (2017) los objetivos específicos son: 1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de movilidad, 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y medios de transporte individual, 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial, 4. Regular el uso apropiado de los medios de transporte en la Ciudad de México, mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos, 5. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros y promover la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su estructura y equipamiento, 6. Desarrollar la cultura de la movilidad orientada a favorecer al peatón como eje del sistema de movilidad y 7. Promover el cumplimiento de las acciones en favor de la movilidad mediante un sistema de monitoreo en tiempo real de traslado de personas y vehículos.

Para la administración 2013-2018 se plantearon 10 programas/acciones que la Secretaría de Movilidad deberá de llevar a cabo, las cuales son:

1. Programa de Transformaciones y Modernización del Transporte Público Concesionado.
2. Actividad Institucional de Otorgamiento de apoyo para la sustitución obligatoria de los vehículos modelo 2006 y años anteriores.
3. Sustituciones de topes reductores de velocidad.
4. Pasos Seguros.
5. Carriles compartidos entre Trolebús y Bicicletas.
6. Emisión de Dictámenes para el uso de espacios destinados al estacionamiento de personas con discapacidad.
7. Revista Vehicular.
8. Bicibús en el Centro Histórico de la Ciudad de México.
9. Elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial.

3.3 Programa institucional de la Secretaría de movilidad

El 18 de abril de 2017 fue aprobado el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018 emitido por el Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, el 3 julio de 2017 fue publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. La creación de este programa responde a la exigencia de reformar, modificar y adecuar los instrumentos administrativos y técnicos a las nuevas necesidades de movilidad que la transición a un nuevo paradigma estaba creando.

En este programa se plantearon 10 estrategias que la Secretaría de Movilidad deberá de llevar a cabo.

1. Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público Concesionado.

Con la finalidad resolver los problemas que se advierten en el transporte público concesionado de la Ciudad de México, el programa se concentra principalmente en la mejora de las unidades del transporte público colectivo concesionado, con la meta de reducir el impacto en el medio ambiente y elevar la calidad de las unidades y avanzar a un sistema de transporte único e integrado, eliminando el antiguo modelo de hombre-camión. Como meta final se tiene la creación de 16 corredores de transporte público concesionado, así como la integración de nuevas unidades de transporte.

Algunas de las políticas pública específicas que se plantean para esta estrategia son las siguientes:

- a) Promover e impulsar entre los concesionarios de transporte público colectivo las ventajas integrarse y construir empresas para la operación de corredores de transporte.

- b) Evaluar el tipo de unidades a incorporar en los proyectos de corredores que mejoren la prestación del servicio en beneficio de los usuarios y la reducción de emisiones contaminantes.
- c) Realizar los procesos para sacar de circulación los vehículos obsoletos, mediante el otorgamiento de bonos de chatarrización.

2. Actividades Institucional Otorgamiento de apoyo para la sustitución obligatoria de los vehículos modelos 2006 y años anteriores.

Este tema está conectado con el anterior, en el sentido de que remarca la intención del Gobierno de la Ciudad de incluir tecnologías como la *electromovilidad*, es por eso por lo que en este apartado se propone que los modelos que prestan el servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros "Taxi" sustituyan sus vehículos si estos son del año 2006 y de años anteriores. Para incentivar este cambio el Gobierno propone incentivos tales como; la exención del Impuesto sobre Autos Nuevos (ISAN), Tenencia Vehicular, Pago de Verificaciones Vehiculares y, la No participación en el Programa Hoy No Circula (aún en contingencias ambientales). Como meta final se tiene otorgar 495 apoyos económicos para la sustitución de vehículos con antigüedad de 10 años o más.

Algunas de las políticas específicas para este programa son:

- a) Simplificar el proceso de inscripción al Programa de Apoyo para sustitución de vehículos con una antigüedad de 10 o más años y que prestan el servicio de transporte público individual "Taxi".
- b) Realizar los procesos para sacar de circulación y/o chatarrizar los vehículos obsoletos.
- c) Difundir en la página web de la Secretaría de Movilidad la convocatoria para la inscripción de los concesionarios en el programa.

3. Sustitución de topes por reductores de velocidad

Los reductores de velocidad o también abreviados como REVOS, son dispositivos que regulan las velocidades de los vehículos motorizados, sin embargo, a diferencia de los topes, estos evitan el daño a los ocupantes de los vehículos y transeúntes. La finalidad de estos dispositivos es fomentar la circulación moderada de vehículos a una velocidad moderada al mismo tiempo que se proporciona más seguridad en los cruces peatonales. Como meta final se tiene la sustitución de 304 topes por REVOS, especialmente en cruces cercanos a escuelas y hospitales.

Algunas de las políticas públicas específicas para este tema son:

- a) Implementar los nuevos reductores de velocidad (REVOS), mismos que evitarán que los vehículos tengan que frenar para reiniciar su marcha (maniobra que provoca contaminación), lo que permite que los vehículos circulen a una velocidad constante
- b) Colocar señalamientos verticales y horizontales en conjunto con los reductores de velocidad para permitir que los conductores de vehículos puedan realizar una reducción de velocidad gradual al transitar por los puntos donde se coloquen dichos dispositivos.

4. Pasos seguros.

En este apartado se menciona que el Gobierno invertirá en esfuerzos institucionales para intervenir cruces de alta peligrosidad, donde se buscará reforzar la seguridad vial a través de un nuevo diseño geométrico, reconfiguración de carriles, ampliación de áreas de resguardo peatonal y señalización vial, con objetivo de hacer más seguras las intersecciones para los peatones. Como meta institucional se propone la intervención de 176 intersecciones.

Las políticas para llevar a cabo para esta estrategia son:

- a) Coordinar acciones interinstitucionales entre SEMOVI, SOBSE, SSP, AGU y AEP para intervenir cruces identificados como alta peligrosidad.

- b) Diseñar y generar adecuaciones geométricas y de accesibilidad en intersecciones viales.

5. Carriles compartidos entre Trolebús y Bicicletas

La finalidad de esta estrategia es el diseñar calles multimodales bajo el criterio de carril compartido, diseñando la infraestructura adecuada para permitir la convivencia entre buses y bicicletas y su interacción con otros tipos de transporte masivo. El objetivo de la SEMOVI es implementar 39.04 kilómetros de carriles compartidos para el 2018. Las acciones específicas para realizar son las siguientes:

- a) Analizar la operación de ambos modos de transporte, con el objetivo de determinar las condiciones que permitan en un corredor de transporte eléctrico, la circulación eficiente y segura en un carril compartido.
- b) Determinar acciones en las intersecciones viales a lo largo del corredor seleccionado para realizar las adecuaciones.

6. Emisión de dictámenes para el uso de espacios destinados al estacionamiento de personas con discapacidad

La meta del Gobierno para este apartado es la de lograr la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidades para lograr pleno desarrollo de su vida e integración dentro de la Ciudad. En este objetivo se plantea que la SEMOVI otorgue espacios de uso exclusivo para las personas con discapacidad tales como estacionamientos públicos o servicios de taxis; la meta final es propiciar espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad.

Las políticas específicas para la estrategia 6 son:

- a) Generar condiciones que permitan avanzar hacia una movilidad incluyente, con equidad para las personas con discapacidad en sus necesidades de aparcamiento.

- b) Coordinar acciones interinstitucionales que propicien la simplificación administrativa para la atención a solicitudes, dictaminación y balizamiento de estacionamiento en vía pública para personas con discapacidad.

7. Revista Vehicular (Transporte Colectivo, de Carga y Especializado)

Este apartado consiste en la revisión y evaluación de las unidades de transporte de pasajeros y de carga, con el fin de comprobar si los lineamientos y disposiciones en materia de seguridad, equipo y aditamentos están siendo cumplida. La meta institucional propuesta consiste en asegurar que todas las unidades de transporte de la ciudad cumplan las especificaciones de seguridad y calidad para asegurar que el traslado de usuarios, así como el de mercancías se de en excelentes condiciones. Las acciones específicas para este programa se pueden reducir en la siguiente:

- a) Llevar a cabo la revisión documental de las unidades de Transporte Colectivo, de Carga y Especializado, que propicie la certeza jurídico-administrativa mediante su validación con respecto a la base de datos del Registro Público del Transporte, que evite la circulación de vehículos de forma irregular.

8. Bicibús en el Centro Histórico de la Ciudad de México

Con la finalidad de transitar a un nuevo paradigma de movilidad con enfoque humano, el Gobierno de la Ciudad de México impulsa un servicio de transporte de tracción humana denominado bicibús integrado por ciclotaxis. Se pretende que este proyecto promueva el reordenamiento de la movilidad dentro del Centro Histórico a través de la disminución de vehículos automotores. Como meta final se prevén la sustitución de 306,731 viajes en auto particular por viajes en el bicibús al mismo tiempo que se contribuye a generar más calles peatonales y semi peatonales dentro del Centro Histórico.

Las acciones propuestas son las siguientes:

- a) Incentivar modos de transporte no motorizado, como una alternativa para el desplazamiento de las personas en el Centro Histórico, que atiéndalos distintos motivos de viaje.
- b) Contribuir a mejorar las condiciones ambientales en el Centro Histórico y la conservación del patrimonio histórico mediante el sistema de movilidad de tracción humana “Bicibús” y ciclotaxis híbridos.
- c) Integrar acciones de movilidad dentro del Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México.

9. *Elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial.*

La SEMOVI tendrá la tarea de desarrollar un instrumento de planeación que establezca la estrategia de seguridad vial de esta administración, enfocada en reducir las muertes por hechos de tránsito, así como disminuir al mínimo las discapacidades producidas por estos. Estas acciones deberán ser de manera permanente y prioritaria. Las políticas públicas que se llevaran a cabo para el cumplimiento de esta tarea son las siguientes:

- a) Integrar acciones de movilidad dentro del Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México.
- b) Convocar a la participación a los entes públicos, sociales y privados para aportar información, análisis y propuestas que permitan una construcción participativa del programa.
- c) Hacer del conocimiento a los entes públicos, sociales y privados, la versión preliminar del programa para establecer la corresponsabilidad de las metas y acciones, acordes a los ejes estratégicos definidos.

10. *Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México.*

El crecimiento de los desplazamientos en la Zona Metropolitana provocó que la demanda de servicios también lo hiciera, esta explosión de usuarios generó un descontrol de parque vehicular dedicado al transporte de pasajeros. Esta situación se vuelve más visible dentro de los CETRAM, donde la coexistencia de diferentes unidades, la utilización de espacios con otro fin al concebido, unidades

estacionadas por un tiempo prolongado, aumento de la inseguridad dentro de las instalaciones hicieron que los usuarios sufrieran de deficiencias a la hora de trasladarse por los distintos modos de transporte de la ciudad. Observando esta situación el gobierno capitalino se propuso:

- a) La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal gestionará la permanencia del programa “Seguridad en los CETRAM” que permita que 15 CETRAM cuenten con elementos de la Policía Bancaria e Industrial de forma permanente para salvaguardar la seguridad de los usuarios.
- b) La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal reforzará la seguridad de los CETRAM instalado un sistema de monitoreo por medio de cámaras de videovigilancia en 15 CETRAM, considerando los niveles de incidencia delictiva, las dimensiones territoriales y la afluencia de usuarios.

3.4 Los partidos políticos y la agenda de movilidad

El primer referente en materia de movilidad en México a nivel legislatura se encuentra en el Informe Especial del Derecho a la Movilidad (2012) en donde se establece que la movilidad es:

El derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

La publicación de este informe marcó un antes y un después en la manera en que los temas de movilidad eran tomados en cuenta, pronto este tema comenzó a tomar relevancia en la agenda pública y comenzó a ser discutido dentro de los grupos parlamentarios y los partidos políticos, pasando de 40 iniciativas de 2012-2015 (LXII

Legislatura) a 180 iniciativas en el periodo 2015-2018 (LXIII Legislatura) y para el periodo 2018 hasta diciembre de 2020 (LXIV Legislatura) se han realizado 180 iniciativas, se espera que esta cifra aumente para el término de esta Legislatura en agosto de 2021.

Sin embargo, en la LXII Legislatura, ninguna iniciativa fue aprobada; en la LXIII Legislatura se aprobaron 18 iniciativas de un total de 175 (10.3% del total de iniciativas presentadas), y a diciembre de 2020 en la LXIV Legislatura se han aprobado 18 de un total de 180, es decir, 10% del total de iniciativas. El aumento de iniciativas en materia de movilidad en los últimos años es un evento muy relevante debido a que coloca el tema dentro de la agenda de gobierno, sin embargo, el tener una tasa de aprobación tan baja significa que los esfuerzos políticos para llevar a cabo los cambios a nivel legislatura no han sido los suficientes.

Si desglosamos estas iniciativas entre los distintos grupos parlamentarios nos encontramos que MORENA es el grupo parlamentario que más iniciativas ha presentado un total 44 iniciativas, sin embargo, el nivel de aprobación de sus propuestas es bajo (2.2%); a diferencia de los grupos parlamentarios del PAN (16%), MC (14%) y PRI (10%) que tienen un nivel de aprobación mayor respecto a sus iniciativas presentadas (Leal Vallejo & Treviño Theesz, 2021)

Leal y Treviño también mencionan que los senadores más activos han sido Ricardo Monreal y Dothé Mata de MORENA con 4 y 3 iniciativas respectivamente, por parte del PAN tenemos a los senadores Víctor Fuentes con 8 iniciativas y a Verónica Martínez con 5, en la bancada del PRI Miguel Mancera con 2 y Samuel García con 9, Clemente Castañeda con 3, Patricia Mercado con 2 e Indira Kempis con 2 iniciativas por Movimiento Ciudadano

Como mencionamos anteriormente el Informe Especial del Derecho a la Movilidad elaborado en 2012 marcó un precedente en la manera en que la movilidad era tomada en cuenta dentro de la agenda de gobierno, si revisamos las plataformas electorales a nivel nacional del año 2012 podemos notar como en su mayoría ninguno de los partidos políticos incluye a la movilidad dentro de sus propuestas; el PRD, el partido Nueva Alianza, el PT Y Movimiento Ciudadana no mencionan en

ningún momento la palabra movilidad o algún tipo de propuesta para mejorar la manera en que las personas se mueven dentro del territorio, los partidos PRI, PAN y Partido Verde son los únicos que incluyen como tal a la movilidad dentro de sus plataformas electores, sin embargo lo hacen de manera muy limitada o poco clara. En la plataforma electoral del PRI (2012) menciona que impulsarán:

Programas eficientes de mejoramiento del transporte público y la movilidad urbana no motorizada en centros de población para proteger uno de los rubros de mayor impacto en gasto de los hogares”, a pesar de la mención esta se hace bajo el rubro de empleo, como una medida para “generar empleo bien remunerado y elevar el nivel de vida de la población” y no como una acción directa para mejorar la movilidad en México.

En el caso del PAN, la movilidad se encuentra bajo el apartado de “Energía y ciudades sustentables”, en donde remarcan el compromiso del partido con la creación de mecanismos que fomenten el uso razonable de los recursos, de manera específica en los sectores de transporte y construcción, para lo cual se incrementaran:

El número de Desarrollo Urbanos Integrales Sustentables financiados por el Gobierno Federal, con acciones que incluyan alumbrado público eficiente, transporte público sustentable, movilidad no motorizada, reciclaje y aprovechamiento energético de residuos”; caso similar al del PRI, hay una alusión a la movilidad sin embargo se da de manera secundaria y ambigua.

Dentro de la Plataforma Electoral del Partido Verde Ecologista la cuestión es un poco distinta. La movilidad se encuentra dentro de la sección de “Calidad del aire” donde el partido remarca la necesidad de mejorar el estado del aire en México y para lograrlo proponen “la construcción de infraestructura y la disponibilidad para el cambio de movilidad pasiva a movilidad activa en los centros urbanos, que reduzca la dependencia del automóvil”, en este caso la alusión a la movilidad se hace de una manera más directa, dejando en claro las metas y los medios para lograrlo, sin embargo continua siendo muy corta y ambigua para considerarla una propuesta en materia de movilidad.

Si revisamos las plataformas electores para la elección de Jefe de Gobierno en 2018 en la Ciudad de México nos encontramos con cambios significativos, todas las plataformas mencionan a la movilidad como parte de sus propuestas y de las nueve plataformas electorales siete dedicaron un apartado especial a las propuestas de movilidad, siendo el Partido Verde Ecologista y el de la candidata independiente Lorena Osornio Elizondo los únicos sin una sección específica, sin embargo a diferencia del caso anterior el que no se tenga un apartado de movilidad no significa que las necesidades de desplazamientos pasen desapercibidas por los candidatos.

En la plataforma electoral de la candidata independiente Lorena Osornio se reconoce que “el actual gobierno limita la circulación por calles y avenidas, genera monopolios de transporte urbano y cancela alternativas de movilidad, sin considerar las reales necesidades de traslado que tenemos quienes habitamos la ciudad” por lo que propone construir una ciudad donde el derecho a la ciudad esté garantizado a través de la creación de:

Condiciones más accesibles de movilidad, un rostro humano en el trazo de las calles, la prioridad al peatón y a medios alternativos de transporte como la bicicleta, el rescate del paisaje y de los espacios públicos, así como el derecho a la convivencia, recreación y ocio.

Al mismo tiempo la candidata que llevar a cabo este objetivo es de los ejes más importantes de sus propuestas sociales.

El caso del Partido Verde Ecologista es similar, dentro de su plataforma electoral hacen mención que la atención ambiental está enfocada “*en la calidad del aire y cambio climático; movilidad sustentable; suelo de conservación y biodiversidad*” por lo que sus propuestas bioamigables son “*completar y ordenar un gran sistema de transporte colectivo eléctrico para los grandes flujos de pasajeros*”

El resto de los partidos, como mencionamos, cuentan con un apartado en específico para sus propuestas en materia de movilidad. La plataforma electoral Coalición por la CDMX al Frente (PAN-PRD-Movimiento Ciudadano) contiene un apartado de ocho páginas donde realiza un diagnóstico del estado de la movilidad dentro de la

CDMX donde llega a la conclusión de que “es urgente implementar políticas públicas que desincentiven el uso del automóvil particular y se potencie el uso de medios alternativos, como la bicicleta” y plantean seis propuestas específicas que tienen que ver con destinar mayor presupuesto a la renovación de microbuses, ampliar los cicloestacionamientos así como la red de ciclovías, la ampliación de la red STC Metro, el impulso de un programa de cambio de uso particular por bicicletas y por ultimo impulsará el rescate y la ampliación de la red del Servicio de Transportes Eléctricos.

El PRI en la sección dedicada a la movilidad, hace mención que el mal estado de la movilidad en la ciudad es un factor determinante para el deterioro de la calidad de los ciudadanos, limitando su derecho a la movilidad y el acceso a una vida digna y saludable, al mismo tiempo señala que el gobierno actual ha implementado que solventa solo en menor medida los problemas de transporte y movilidad. De la misma manera reconoce que “el Gobierno de la Ciudad está obligado, no solo a regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la presentación de los servicios públicos, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad de México.”

Dentro de su plataforma electoral el Partido del Trabajo recrimina que las obras realizadas por la administración 2012-2018 en lugar de dar respuesta a la demanda de nuevas alternativas de movilidad se han concentrado en la construcción de programas para beneficiar a los sectores más favorecidos y de la zona centro de la ciudad por lo cual una de sus propuestas más ambiciosas es la creación de 4 polos de desarrollo económico, comercial y de entretenimiento en el oriente, nororiente, suroriente, poniente y en tres colonias del centro de la Ciudad, que disminuya las necesidades de desplazamiento de los habitantes de la capital, también es importante mencionar que el PT es el partido que más propuestas de movilidad tiene con 30 líneas de acción.

El Partido Encuentro Social, en su plataforma electoral, define que la movilidad es “el número de viajes que se realizan en un día y la velocidad de movimiento de estos”, también remarca que la Ciudad de México es una ciudad poco móvil, la

mayoría de sus calles son intransitables y el número de vehículos va en aumento, el PES considera que construir más vías no es la solución, el antídoto ante este problema consiste en “la combinación del uso racional del automóvil, la reorganización y reforzamiento del transporte público actual y el incremento de la infraestructura para nuevas formas de movilidad”. Entre sus propuestas se encuentran: El diseño de calles seguras y sustentables, la creación de espacios públicos accesibles para todo tipo de usuarios, impulsar el ciclismo urbano, reorganizar el transporte público e impulsar la caminata como forma de desplazamiento.

De acuerdo con el Partido Humanista

Toda persona tiene derecho a moverse de un lugar a otro, es decir, trasladarse de un lugar a otro, de país, ciudad o de una misma región; ya sea caminando, en bicicleta, transporte público (individual, colectivo o masivo), o bien utilizar su propio automóvil.

Vale la pena mencionar que el Partido Humanista es el único partido que menciona que la planeación urbana debe ser conjunta con la Zona Metropolitana del Valle de México ya que los viajes que atraviesan la ciudad son de carácter metropolitano y planear el transporte sin tener en cuenta este factor es prácticamente imposible si se quiere tener resultados satisfactorios.

La plataforma del Partido Nueva Alianza menciona que una de sus metas principales dentro de la Ciudad de México es que se reduzcan los tiempos de traslado del transporte público, se tengan instalaciones limpias, incluyentes y de calidad y sobre todo que la atención a los usuarios sea multiplataforma, definen 8 acciones para cumplir esa meta, la más interesante de esas propuestas probablemente es donde se menciona que buscan:

Redefinir el modelo institucional de organización del transporte público, con un gobierno transparente y especialista, en donde las y los operadores cuenten con prestaciones de seguridad social” y sobre todo “la actualización

periódica y bajo metodologías adecuadas de la Encuesta de Origen y Destino y de la estructura de distribución modal de viaje.

Estas propuestas son importantes ya que ningún partido, aparte de MORENA, integró una propuesta que involucrara acciones dentro de la metodología y el modelo institucional del gobierno.

Por último, la plataforma de MORENA nos indica que la evaluación de la movilidad es negativa, el partido menciona que ha habido un aumento en los tiempos de traslado provocando que estas horas perdidas pudieran ser ocupadas en otra actividad, sobretodo enfatiza que esta situación afecta el desarrollo económico de la ciudad. Es importante mencionar que las propuestas de esta plataforma electoral resultan más importantes que las de los demás partidos porque MORENA resultó ganador en las elecciones para Jefe de Gobierno del 2018, así que estas propuestas son la estructura del gobierno actual en materia de movilidad.

Su propuesta principal gira entorno a “establecer una coordinación central que regule e integre el transporte y la vialidad en la Ciudad de México”, esta propuesta se relaciona con el Programa Integral de Movilidad publicado en 2013, ambos tienen como meta principal integrar los modos de transporte de la ciudad, es interesante mencionar como pese a ser una meta planteada en 2013 ningún partido, aparte de MORENA, lo planteó como un objetivo a pesar de que este factor sea uno de los más importantes para el buen funcionamiento de la movilidad en la Ciudad y unos de los pilares del Programa Integral de Movilidad; dentro de esta plataforma electoral también se hace mención a la falta de coordinación entre las ocho entidades relacionadas con la movilidad dentro de la Zona Metropolitana.

Otra propuesta que valdría la pena mencionar es acerca del transporte concesionado, en ella se menciona que se va a fomentar un acuerdo entre transportistas y empresas el uso universal de tarjetas y esquemas de prepago con la finalidad de terminar con la competencia por el pasaje y facilitar el control de las rutas y de las unidades, esta iniciativa también es mencionada en el PIM como una

acción urgente para el reordenamiento y la integración de la movilidad dentro de la ciudad.

La diferencia entre las plataformas electorales de los distintos años revela el impacto de los sucesos ocurridos en los años 2012-2018 en la agenda pública, la importancia de la movilidad como política pública fue en aumento en el lapso de los años mencionados, sin embargo este incremento de propuestas no fue acompañado por un aumento en la calidad de las mismas; como previamente se mencionó las iniciativas en movilidad presentadas en el Senado fueron en aumento de 2012 a 2018 sin embargo este aumento no fue seguido por la aprobación de las mismas, la tasa de aprobación se coloca en 10%, mismo caso con las plataformas electorales; todos los partidos políticos que competían para Jefe de Gobierno en 2018 incluyeron a la movilidad urbana como una de sus iniciativas no obstante únicamente dos partidos, PVEM y MORENA, integraron a sus iniciativas las políticas públicas que se habían establecido en el Programa Integral de Movilidad, dando continuidad al trabajo que se había realizado durante toda la administración, esta cuestión resulta muy relevante cuando se comprende que la movilidad es un fenómeno que no se puede ver a corto plazo, ni como trabajo de una sola administración.

3.5 Desafíos para la construcción de una estrategia de movilidad

La movilidad atraviesa la vida de todos los ciudadanos, prácticamente todo lo que sucede fuera de nuestras casas está relacionado con la movilidad, diariamente se realizan unos 130 millones de viajes, de los cuales, cerca del 80 por ciento se efectúa en transporte en público (Lastra, 2017), sin embargo el transporte público sigue siendo uno de los modos de transporte peor calificados por la ciudadanía, si consideramos que es la manera que más personas utilizan para transportarse esta situación se vuelve alarmante, este fenómeno merece un enfoque prioritario por parte del gobierno dado que, a pesar de los avances en movilidad de los últimos años y de las políticas realizadas, aún se siguen obteniendo los mismos resultados

en donde la población ha sido incapaz de disfrutar del éxito de los programas gubernamentales y de un transporte seguro y de calidad.

Pese a todos los cambios, en materia de movilidad, ocurridos dentro de esta administración aún se continuó priorizando las políticas dirigidas a los automóviles particulares a pesar de que éstos beneficiaban a una minoría de la población que cuentan con mayores oportunidades de elegir cómo moverse.

De acuerdo al Plan Estratégico de Movilidad (2019) el Sistema de Transporte Colectivo metro cuenta con un parque vehicular de 384 trenes, sin embargo tiene 27% de su flota fuera de operación, a la vez que sus fallas operacionales van en aumento, tan solo en 2017 se registraron 22, 195 lo que hace que realizar un viaje en metro tome 39% más de tiempo en comparación al viaje en automóvil particular, la situación con los otros modos de transporte es similar, el trolebús es el Servicio de Transporte Eléctricos de la Ciudad de México que tiene la crisis más aguda ya que de sus 383 trolebuses 300 superan los 20 años de vida útil mientras que solo 63% de su parque vehicular se encuentra en operación, dentro el transporte concesionado existen los mismos problemas, sin embargo son menos identificables ya que su administración no depende del Gobierno de la Ciudad sino particulares, lo que hace que la identificación de sus problemas, necesidades y deficiencias se convierta en algo difícil de calcular.

A pesar de que el transporte concesionado en la Ciudad de México es el medio que más personas utilizan para transportarse los viajes se realizan en unidades pequeñas, altamente contaminantes e inseguras, que en su mayoría ya superaron su vida útil (Secretaría de Movilidad, 2019), la mayoría de los datos acerca del transporte público concesionado se mantienen indefinidos lo que abona a su deterioro.

Aun cuando se crearon diversos instrumentos legales e instituciones para impulsar otras maneras de movilidad, el aumento del uso de automóvil ha ido creciendo a través de los años, de acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad (2019), entre 2005 y 2014:

La tasa de crecimiento de vehículos aumentó a una tasa anual de 9% en promedio (...) dicha tasa de crecimiento es superior a la de población y del

PIB (Instituto Mexicano para la Competitividad, 2016), dicho crecimiento fue impulsado sobre todo por las políticas en favor del automóvil puestas en marcha por parte del gobierno, a pesar de manejar un discurso a favor de la movilidad sustentable las prioridades reales del gobierno se encuentran en donde está el presupuesto, en promedio un 66.8% de los fondos federales en la Ciudad de México se utilizaron para proyectos que benefician mayoritariamente a los usuarios del automóvil privado, es decir, al 22.3% de personas que utilizan este medio para desplazarse en la ciudad.

Es necesario mencionar que invertir en movilidad va más allá de transformar nuestra manera de movernos, la movilidad está intrínsecamente relacionada con la salud, seguridad vial, medio ambiente, desarrollo económico y turismo, y en general con mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Así que invertir en movilidad es también invertir en mejorar la competitividad económica de la ciudad, se estima que los habitantes de la ciudad y quienes transitan por ella, tienen que invertir en promedio 97% más tiempo para trasladarse en hora pico matutina y 94% de tiempo adicional durante las horas pico vespertinas. Igual de preocupante es el hecho de que esta estimación es 4% más alta que el año pasado perdiendo más de 33 mil millones de pesos anualmente en el tiempo en que los ciudadanos les toma desplazarse. (Instituto Mexicano para la Competitividad, 2016),

Asimismo, los daños a la salud de los ciudadanos por contaminación pueden ir de alergias hasta enfermedades severas como daño pulmonar y cáncer, se estima que cinco de las 10 principales causas de muerte en México—enfermedades cardíacas, tumores malignos, neumonía e influenza, enfermedades cerebrovasculares y las enfermedades pulmonares obstructivas crónicas—están asociadas con la contaminación atmosférica (Instituto Mexicano para la Competitividad, 2016).

Si bien la movilidad ha sido identificada por el gobierno como un factor determinante para la calidad de vida de los ciudadanos en las ciudades la aplicación del presupuesto destinado a movilidad en obras que benefician el uso del automóvil

demuestra que las prioridades son otras, es necesario consolidar el discurso en proyectos que de verdad mejoren la vida de los ciudadanos. En este trabajo se identifican tres desafíos en la construcción de una política integral de movilidad: la parte legal, la política y la administrativa.

A pesar de que la movilidad es un concepto emergente dentro del marco legal mexicano, ha ido ganando reconocimiento, antes del 2012 las referencias que se tenían acerca de la movilidad eran muy escasas y se limitaban a los conceptos de transporte, vialidades y tránsitos, a partir de 2013 con la publicación de la Ley de Movilidad del Distrito Federal se reconocieron el derecho a la movilidad y de acceso a transportes de calidad, a nivel nacional en 2016 se reconoció, en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el concepto de movilidad como la “capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma”, no obstante que el orden jurídico mexicano reconozca el derecho a la movilidad y de acceso a transportes de calidad, en la práctica existe poca atención a la normatividad en la materia lo cual impide que poner en marcha medidas concretas para mejorar la movilidad dentro de las ciudades.

Contar con un instrumento normativo específico eleva la importancia de la movilidad dentro de la agenda pública y sobre todo marca las directrices específicas para desarrollar una política movilidad exitosa. La Ley de Movilidad de la Ciudad fue aprobada por la Asamblea Legislativa del DF (ALDF) en el año 2014, esta ley fue nombrada por Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo en 2014 como “la culminación de los esfuerzos de la sociedad civil por incluir a la movilidad en la agenda de gobierno, más que un actor innovador por parte del gobierno capitalino”.

Como se mencionó, el tener un instrumento normativo específico ayuda a precisar cuáles son las acciones a llevar a cabo, qué barreras existen y con qué elementos se cuenta; también son el reflejo de la capacidad de las entidades en reconocer los derechos a través de instrumentos legales, sin embargo la ley de Movilidad da la impresión de ser el marco de acción legal de la secretaría de Movilidad más que

una distribución de facultades entre los distintos actores ya que le otorga 61 atribuciones a SEMOVI, 20 a las delegaciones, 6 a la SEDEMA y ninguna a la Secretaría de Obras, de Desarrollo Urbano o de Economía (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2014); todas las leyes deben de generar obligaciones para los sujetos involucrados, el que la LMDF no sea claro en este aspecto genera situaciones de superposición de atribuciones o que exista una falta de claridad en lo que se espera de las autoridades responsables en movilidad; como hemos reiterado a lo largo del trabajo la movilidad es un fenómeno multisectorial por lo que requiere un trabajo en conjunto de distintos actores como el Estado, el gobierno, la secretarías, empresas de redes de transporte, los operadores de servicio y lo usuarios; lejos de que otorgarle más atribuciones a una de las partes signifique que las políticas adoptadas por el gobierno capitalino encuentren menos dificultad en su aplicación, significa que la el poder político queda fragmentado e inmovilizado

Otro punto para destacar es que el Gobierno de la Ciudad de México carece de instrumentos evaluativos y de control que aseguren que las leyes reformadas y creadas sean eficientes y generen un impacto real, si se continúa en este camino será imposible determinar y documentar los avances y fracasos lo cual nos llevará a repetir los mismos errores. Tomar decisiones en base a diagnósticos, pronósticos y resultados es el camino hacia una ley que procure a la movilidad dentro de la Ciudad

La organización Céntrico (2020) propone que los estándares mínimos para una Ley de Movilidad deben de contestar a las siguientes preguntas:

1. *¿Se reconoce el derecho a la movilidad?*
2. *¿Los principios son alineados a los derechos?*
3. *¿Las obligaciones están alineadas a los principios y vinculados con los sujetos adecuados?*
4. *¿Los instrumentos son los adecuados para hacer cumplir las obligaciones?*

Las leyes en movilidad deben de establecer claramente las obligaciones, facultades, instrumentos y actores relacionados con este derecho. Se ha mencionado que la Ley de Movilidad es la culminación de los avances realizados por la sociedad civil y diversas organizaciones por reconocer a la movilidad como un fenómeno de alta prioridad, esta situación hace que seamos más estrictos con la evaluación de este ordenamiento, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México no es la conclusión ni el principio en el camino hacia el reconocimiento de los distintos modos de desplazamiento, sino un paso más.

La expansión de las ciudades en el mundo es un reto para cualquier gobierno, de acuerdo a datos del Banco Mundial alrededor de 55% de la población mundial vive en ciudades y se considera que esta tendencia irá en aumento resultando que para 2050, 7 de cada 10 personas vivirán en las ciudades, por lo anterior es necesario que los gobiernos se interesen en la manera en que sus ciudadanos viven dentro de las ciudades y la manera en que estos se desplazan por ella; el crecimiento de las zonas metropolitanas merece un enfoque prioritario por parte de los gobierno de México, la puesta en funcionamiento de una política de movilidad urbana tiene el potencial de mejorar la calidad de vida dentro de las ciudades de millones de personas.

El reconocimiento de la movilidad como un tema de alta importancia dentro de la agenda de gobierno ha sido lento y progresivo pero como podemos observar a lo largo del trabajo poco a poco se ha ido integrando a las plataformas electorales, al vocabulario de los partidos y a sus planes, esto no únicamente dentro de la Ciudad de México sino a lo largo de todo el país, el 14 de diciembre de 2021 se promulgó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que tiene por objeto garantizar el derecho a la movilidad en siete condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad en México, este ordenamiento reconoce por primera vez a la movilidad como un derecho que todas las entidades de la Republica deben de garantizar.

Con esta nueva ley también se crea el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que estará conformado por los titulares de SEDATU, la Secretaría de

Infraestructura Comunicaciones y Transportes y por las entidades federativas, este sistema estará cargo de la planeación, operación y evaluación de las políticas en materia de movilidad y en lo referente a la seguridad vial, también se establece la creación de las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial, que ayudarán a retroalimentar los planes, programas y políticas.

Todos estos son avances han sido progresivos y han abonado a la lucha por el reconocimiento de la movilidad como un fenómeno que impacta la calidad de vida de los ciudadanos sin embargo estos esfuerzos no han sido suficientes.

A nivel legislatura el interés por el tema de la movilidad progresivamente comenzó a tomar relevancia en la agenda pública y comenzó a ser discutido dentro los grupos parlamentarios y los partidos políticos, pasando de 40 iniciativas de 2012-2015 (LXII Legislatura) a 180 iniciativas en el periodo 2015-2018 (LXIII Legislatura) y para el periodo 2018 hasta diciembre de 2020 (LXIV Legislatura) se han realizado 180 iniciativas, se espera que esta cifra aumente para el término de esta Legislatura en agosto de 2021. No obstante, en la LXII Legislatura, ninguna iniciativa fue aprobada; en la LXIII Legislatura se aprobaron 18 iniciativas de un total de 175 (10.3% del total de iniciativas presentadas), y a diciembre de 2020 en la LXIV Legislatura se han aprobado 18 de un total de 180, es decir, 10% del total de iniciativas. El aumento de iniciativas refleja la continuidad de lucha de la sociedad civil por integrar ideas y proyectos a la agenda de gobierno sin embargo la falta de iniciativas aprobadas evidencia el poco interés real que existe para en llevar estos proyectos a cabo.

La creación de ordenamientos, documentos e informes que avalaran el hecho de que la movilidad ocupa un papel central en la sociedad y permite no sólo el desplazamiento de las personas a través del territorio sino que está relacionada con la salud, con la actividad económica de la ciudad, el turismo y es la única manera de la cual disponemos para llegar a los lugares en los cuales satisfacemos nuestras necesidades fue un paso crucial para todas las ciudades no obstante no debemos olvidar que esto genera obligaciones y compromisos por parte del Estado hacia sus ciudadanos que no termina únicamente en la creación de dichos ordenamientos; estos se entrelazan junto con la voluntad política de los gobiernos para generar

transformaciones al transporte público y ayudar a sortear los retos que la movilidad enfrenta en una ciudad tan cambiante y en constante crecimiento como lo es la Ciudad de México.

La movilidad dentro de la Ciudad aún se encuentra en desarrollo y es este motivo por el cual tenemos que ser más críticos con las acciones realizadas; a pesar de tener un enfoque que prioriza la movilidad en enero de 2019 se publicó el acuerdo por el que se otorga el subsidio del 100% sobre el impuesto a la tenencia vehicular a las personas propietarias de automóviles (Zoon Peatón , 2019) esta medida tomada en beneficio de la “economía familiar”, a pesar de que diversas investigaciones destacan que el gasto en transporte particular de las familias con el decil más alto de ingreso sigue siendo menor que el gasto en transporte público de las familias del decil más bajo (Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano , 2018), en otras palabras las personas de menores ingresos gastan más en transporte público que las personas de ingresos más altos gastan en su automóvil.

El mismo reporte en Animal Político menciona que la reforma al Reglamento de Tránsito aumenta las velocidades permitida de 50km/h 80 km/h, decisiones que ponen al automóvil como el modo de transporte que tiene superioridad en el gobierno de la Ciudad de México, quizá valdría preguntarnos cómo a pesar de que hace 10 años se comenzó la transición hacia un nuevo paradigma el Gobierno de la Ciudad, de dos distintas administraciones, continua priorizando el automóvil a través de políticas que benefician a las vialidades y a los dueños de los automóviles, a pesar de que estos son una minoría.

Este panorama no es único de la Ciudad de México, sino de un problema de raíces más profundas la Secretaria de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano en el informe *Anatomía de la Movilidad* (2018) destacó que:

De la totalidad del gasto público para la movilidad, 74 por ciento está dedicado a proyectos de infraestructura vial, 16.09 por ciento a proyectos de redes de infraestructura hidráulica [...] y el 20.89 por ciento restante a lo que denominamos proyectos de movilidad sustentable

En este punto es pertinente preguntarnos ¿Cómo se mueven los ciudadanos? ¿Qué ha hecho el gobierno de la Ciudad para mejorar las condiciones de movilidad? ¿Cuáles son las motivaciones al asignar el presupuesto a los proyectos de movilidad? ¿En qué políticas se está colocando todo el presupuesto? ¿Qué proyectos se consideran como políticas en favor de la movilidad? ¿Qué sucedería con la movilidad si continuamos por el mismo camino? ¿Qué actores son los que están tratando de revertir este camino?, no podemos negar que las demandas en favor de una movilidad sustentable y mejora del servicio de transporte público van en aumento sin embargo la aplicación del presupuesto demuestra que las prioridades de los gobiernos son otras.

Para llevar a cabo soluciones se requiere de una sólida planeación de la política de movilidad urbana, los buenos proyectos no pueden pasar del papel si no existe una visión a largo plazo y voluntad política para llevar estos planes a la realidad.

Dentro de este contexto las instituciones juegan un papel muy importante al ser estas el instrumento que se tiene para supervisar que las políticas se implementen de manera favorable; la falta de una visión a largo plazo ha resultado en que los programas y proyectos no den los resultados esperados y terminen siendo abandonados, como hemos mencionado como la Secretaría de Movilidad se encuentra descoordinada con las autoridades responsables de los programas de ocupación territorial y los usos de suelos, en el Plan Estratégico de Movilidad 2019 se llegó a la conclusión que “la administración anterior no ejerció de manera adecuada las funciones de planeación y gestión de movilidad, no existe coordinación entre actores privados y los organismos de transporte resultando en una nula calidad de los servicios de transporte”.

De acuerdo con Mathias Merforth (2019) los retos que México enfrenta en el reto de la planeación de la movilidad son los siguientes:

1. Vincular la planeación urbana y la planeación de la movilidad, comenzar a enfocarse en programas de densificación que a largo plazo reduzcan la dependencia del transporte motorizado.
2. Crear lazos de trabajo entre los estados y los municipios.

3. Crear consenso entre actores clave en el sector de transporte e involucrarlos en los procesos de planeación.
4. Fomentar el acceso a fondos de inversión.
5. Optimizar el uso de recursos a nivel municipal

El ITDP menciona que las acciones prioritarias que una gestión metropolitana de la movilidad debe de tener son las siguientes:

1. La creación de organismos de transporte metropolitanos que tomen decisiones sobre la operación, servicio y planeación de los organismos operadores de transporte.
2. Fortalecimiento de organismos de planeación del transporte en el que esté representados municipios y estados en zonas metropolitanas y que tengan capacidad de decisión respecto a gasto de inversión
3. Creación de Institutos Metropolitanos de Planeación que concentro la capacidad institucional

Con la finalidad de aprovechar al máximo los recursos disponibles y que se han ido creando es necesario el cumplimiento efectivo del derecho a la movilidad por parte del Estado y de los gobiernos; actualmente nos encontramos en uno de los peores escenarios: los servicios de transporte no se distribuyen con igualdad dentro de la Ciudad de México, a la par de esta situación tampoco existe coordinación entre los gobiernos de la Zona Metropolitana del Valle de México en materia de planeación del transporte público lo que genera que la mayoría de los modos de transporte no estén integrados provocando poca fluidez en los traslados y pérdida de tiempo a los usuarios, aunado a esto se prevé que la etapa pospandemia apunta a que habrá 30% más tránsito en el país a causa del incremento en la compra de autos (Garduño, 2022), mientras que la movilidad vehicular se comienza a recuperar no sucede lo mismo con el transporte público.

A este problema se le agrega el uso creciente del automóvil, la baja de los aranceles de importación de vehículos provoca una importante reducción en los precios de los automóviles, aumentando las tasas de motorización de la población; el impacto

del automóvil en el transporte público no sólo tiene que ver con una reducción de la demanda de transporte sino también en el aumento de costos debido a la congestión, a esto se agrega el crecimiento de distancias de viaje y a la caída del índice de pasajeros transportados por kilómetro **Fuente especificada no válida.**

En conclusión mencionamos que la crisis de la movilidad dentro de la Ciudad de México tiene tres vertientes: fragmentación institucional, falta de voluntad política y deficiencias en el marco normativo, esto ha obstruido el correcto desarrollo de la movilidad en la ciudad; con la llegada de la pandemia Covid-19 se volvió a poner la atención en las condiciones de movilidad de millones de ciudadanos, un fenómeno que nunca debió dejar de ser una prioridad; resulta más urgente que nunca resaltar la importancia de la movilidad en el bienestar y la salud de los ciudadanos, dejando de silenciar a todos los afectados por esta situación y comenzar a establecer responsabilidades a las autoridades de la ciudad (Luhrs, Prospectiva de movilidad y accesibilidad , 2018)) con la finalidad de visualizar a la movilidad más como un reto administrativo para el Estado y los gobiernos del cual depende la calidad de vida de la población y menos como una política subsidiaria para los ciudadanos que no poseen un automóvil.

Conclusiones

A lo largo del tiempo el ser humano se ha visto en la necesidad de buscar medios de transporte para realizar sus desplazamientos en la ciudad de forma más eficiente y confortable (Jímenez, Martínez, & Vallejo, 2014) la movilidad urbana es un factor determinante para la correcta funcionalidad de las ciudades ya que condiciona la manera en que se llevan a cabo las actividades dentro del territorio; no podemos escapar de la movilidad, todo lo que sucede fuera de nuestros hogares está vinculada a la movilidad de esta manera los sistemas de transportes públicos son una actividad esencial para la vida pública y económica de cualquier ciudad, es requisito para mejorar la calidad de vida en las ciudades que se considere al transporte como un fenómeno social en el que participan millones de personas diariamente y que tiene consecuencias políticas, culturales y económicas.

En este trabajo hemos hecho un recorrido por el camino que la movilidad tuvo que recorrer para ser reconocida como un derecho que debe de ser procurado por el Estado, desde la publicación Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad del Distrito Federal en 2013 y después con la creación de la Ley de Movilidad, del entonces Distrito Federal en 2014 así como con la creación del Programa Integral de Movilidad en que fue el primer documento donde se establecía la necesidad de crear un sistema de transporte que fuera integrado, al igual que la desaparición de la Secretaria de Transporte y Vialidades para ser remplazada por la Secretaría de Movilidad en 2014, si bien todos estos procesos resultaron ser altamente significativos para la Ciudad, los cambios administrativos resultado de este procesos que incitaban a cambiar el paradigma de la movilidad dentro de la Ciudad, hacerla a escala humana y dejando de priorizar a los automóviles por sobre las personas, nunca se pudieron llevar a la práctica de manera exitosa.

Actualmente el sistema de movilidad urbana de la Ciudad de México opera con serias deficiencias, a pesar de los esfuerzos institucionales y gubernamentales por resolver los problemas de movilidad dentro de la ciudad no se ha logrado una política pública de movilidad exitosa debido a la descoordinación y baja cooperación entre las secretarías responsables, transportistas, usuarios y el gobierno. Si continuamos estas tendencias tendremos un futuro a mediano plazo donde la movilidad esté dominada por la motorización y con tendencias a la privatización de la ciudad y de los espacios públicos (Luhrs, Prospectiva de movilidad y accesibilidad , 2018)

La administración 2018-2014 determinó que la gestión anterior no aprovechó los recursos e instrumentos disponibles para llevar a cabo una correcta planeación de la movilidad, para revertir este proceso el gobierno actual decidió crear la Estrategia General de Movilidad de la Ciudad de México, en esta se planea redistribuir los tres componentes estructurales de la movilidad urbana:

1. Redistribución de los modos
2. Redistribución del espacio vial
3. Redistribución de los recursos

También desarrolló 3 objetivos estratégicos de movilidad a corto plazo:

1. Integrar: este eje impulsará la integración física, operativa, de modo de pago y de imagen de todos los distintos sistemas de transporte de la ciudad, promoviendo la intermodalidad y modos de transporte más sustentables como lo es la bicicleta y los viajes a pie.
2. Mejorar: el Gobierno de la ciudad se compromete a resolver y revertir el estado de abandono y deterioro de la infraestructura y servicios existentes.
3. Proteger: con la misión de hacer la movilidad más humana se procurará el bienestar de los usuarios que utilizan los distintos sistemas de transporte.

Un punto importante a destacar de estos tres ejes estratégicos es que en todos se mencionan las líneas de acción para alcanzar la meta y quien es responsable de dicha actividad, distribuyendo las competencias, en algunos casos, entre la Federación y el Estado de México, en algunos la Secretaría de Movilidad en conjunto con las alcaldías, o algunos proyectos se involucran otras secretarías como la Secretaría de Seguridad Pública, la Secretaría de Obras o la Secretaría de Finanzas y Servicios Metropolitanos, esto resulta particularmente revelador ya que se estaría evitado la superposición de competencias y se le estaría quitando el monopolio de la movilidad a la SEMOVI reconociendo que la movilidad es un fenómeno multisectorial que debe de ser tratado como tal.

De no revertir la manera en que la movilidad es tratada dentro de los gobiernos y capitalizarla como un vinculante social capaz de transformar la calidad de vida y mejorar el acceso de los ciudadanos a los servicios de que ofrece la ciudad, se prevé que las ciudades de México llegaran a un punto de (in)movilidad crítica provocada el modelo de movilidad motorizada y la saturación de la vida y vivencias en los espacios de la ciudad. (Luhrs, Prospectiva de movilidad y accesibilidad , 2018)

Es imposible negar el impacto de la movilidad en el bienestar de los habitantes de las ciudades, este fenómeno debería ser una prioridad dentro del gobierno si se toma en cuenta que de acuerdo al Banco Mundial en el futuro la mayor parte de la

población vivirá en un entorno urbano; el futuro de la movilidad en la Ciudad de México parece incierto puesto que aun cuando se han llevado a cabo cambios importantes el estado de la movilidad parece no mejorar, si se continua por el mismo camino la ciudad y sus habitantes se verán afectados social, económica y ambientalmente, algunos autores han puntuado que hay ciertas acciones que podrían ayudar a revertir este proceso, por ejemplo Camera y Aguilar (2009, citados en Luhrs, 2018) mencionan que para revertir los desplazamientos realizados en automóvil se necesita:

- a) mejorar y coordinar las redes de transporte.
- b) liberar espacio vial para usarlo con los vehículos del transporte colectivo.
- c) mejorar las estaciones y terminales del transporte colectivo para aumentar su atractivo.
- d) mejorar la imagen pública y la calidad del servicio del transporte colectivo.
- e) reducir el consumo energético, las emisiones contaminantes y el ruido producido por los vehículos del transporte colectivo.

Algunos otros mencionan que el futuro de la movilidad se encuentra en la implementación de la electromovilidad a la Industria del Transporte, argumentando que México cuenta con los factores esenciales para la correcta aplicación de una infraestructura eléctrica así como numerosos ejemplos exitosos en ciudades europeas (Nogueira, 2021), también existe otra corriente que contradice esta idea alegando que el Estado aún no ha sido capaz de cubrir las necesidades básicas de transportes básicos de transporte de los ciudadanos como a pensar en una transición a la electromovilidad (Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano , 2018)

Es claro que el reto que enfrentan no sólo el Gobierno de la Ciudad, sino el Estado mexicano en cuestión de movilidad no es el de falta de proyectos o instrumentos sino el de estimular los derechos ya reconocidos junto con las instituciones

disponibles, los ordenamientos legales y los informes ya creados para impulsar un cambio de paradigma en la movilidad y en el crecimiento de las ciudades.

Trabajos citados

Almaza, A. S. (2012). *Informe del estado de desarrollo social en el Distrito Federal* .

Obtenido de Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal:

https://evalua.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/files/Atribuciones/inf-est/evo_cmexico.pdf

Althusser, L. (1970). *Ideología y aparatos ideológicos del Estado*. Buenos Aires: Nueva Vision.

Arellano, D., & Blanco, F. (2013). Políticas públicas y democracia. *INE Cuadernos de divulgación* .

Aristegui noticias . (19 de mayo de 2017). *Otro día de contingencia ambiental en CDMX*. Obtenido de <https://aristeguinoticias.com/1905/mexico/otro-dia-de-contingencia-ambiental-en-cdmx/>

Asamblea Legislativa del Distrito Federal. (12 de Febrero de 2013). *Dictamen que presenta la Comisión de Administración Pública Local referente a la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal*. Obtenido de <http://www.aldf.gob.mx/archivo-795aa7b1d4e5c9efab06a018530888f9.pdf>

Asamblea Legislativa del Distrito Federal. (1 de Abril de 2014). *Urge se publique en Gaceta Oficial cambio de nombre de SETRAVI*. Obtenido de <http://aldf.gob.mx/comsoc-urgen-publique-gaceta-oficial-cambio-nombre-setravi--17331.html>

Cámara de Diputados. (2020). *La reforma constitucional en materia de movilidad busca mejorar el transporte público del país*. Obtenido de Boletín N° 3535: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/Comunicacion/Boletines/2020/>

Marzo/24/3535-La-reforma-constitucional-en-materia-de-movilidad-busca-mejorar-el-transporte-publico-del-pais

Cobb, R., & Elder, C. (1977). *Participation in American politics: The dynamics of agenda building*. Baltimore: The John Hopkins University Press.

Cohello, M. A. (2008). El concepto de Estado en Thomas Hobbes. (Lima-Perú, Ed.) *Universidad Nacional Mayor de San Marcos*.

Comisión Ambiental de la Megalópolis. (24 de Septiembre de 2018). *¿Qué es la movilidad sustentable?* Obtenido de Gobierno de México: <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/que-es-la-movilidad-sustentable?idiom>

Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal. (2011). *Evaluación del diseño e instrumentación de la política de transporte público Colectivo de pasajeros en el Distrito Federal*. México: Coordinación de Humanidades, UNAM.

Corona, L., & Badillo, C. (2017). Democracia y prácticas de gobierno en Hidalgo. *TLA-MELAU*, 30-50.

Dominguez, W. G., & Chaparro, C. A. (2008). Gobierno y políticas públicas. *Escuela Superior de Administración Pública*, 1-163.

Duque, F. B. (Septiembre de 2007). *Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá, D.C.* Obtenido de Prolegómenos-Derechos y Valores : https://www.researchgate.net/publication/28221746_Derecho_a_la_movilidad_La_experiencia_de_Bogota_D_C

Fernandez Ruiz, M. G. (2015). *Marco jurídico estructural de la administración pública federal mexicana*. México: Instituto Nacional de Administración Pública.

- Figuroa, O. (2001). Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones . En *La ciudad construida. Urbanismo en America Latina* (págs. 377-391). Quito, Ecuador: FLACSO.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal. (enero de 2000). *Decreto por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal*. Recuperado el noviembre de 2020, de <http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/2665.htm>
- Gámez, L. I. (2016). Demanda y provisión de transporte público en Ciudad Obregón, Sonora. *Región y sociedad* .
- García, A. K. (3 de Septiembre de 2019). *9 datos sobre el transporte público concesionado en la CDMX*. Obtenido de El Economista: <https://www.economista.com.mx/politica/9-datos-sobre-el-transporte-publico-concesionado-en-la-CDMX--20190903-0070.html>
- García, S. A., & Valdenebro, A. C. (2018). La gobernanza del transporte público urbano en México: Un comparativo de las localidades de Hermosillo, Sonora y León, Guanajuato . *Estudios sociales*, 2-29.
- García, S. A., & Valdenebro, A. C. (2018). La gobernanza del transporte público urbano en México: Un comparativo de las localidades de Hermosillo, Sonora y León, Guanajuato. *Estudios sociales*, 2-29.
- Garduño, M. (2 de enero de 2022). *Selección 2021 | Otra secuela de la pandemia: el tráfico aumentará 30% en CDMX, estima Waze*. Obtenido de Forbes: <https://www.forbes.com.mx/negocios-secuela-pandemia-trafico-aumentara-30-cdmx-waze/>
- Gobierno de México. (Agosto de 2020). *México, séptimo lugar mundial en siniestros viales* . Obtenido de Instituto Nacional de Salud Pública (INSP): <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>

Gutierrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones basicas del campo del transporte. *Bitácora* 21, 61-74.

H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. (2013). *Dictamen que presenta la Comisión de Administración Pública Local referente a la inciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Órgánica de la Administración Pública del Distrito Federal*. México: Comisión de Administración Publica Local.

INEGI. (2020). *Información por entidad: Ciudad de México*. Obtenido de Cuentame INEGI:
<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/default.aspx?tema=me&e=09>

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (2018). *Hacia una Estrategia Nacional Integral de Movilidad Urbana*. Obtenido de Movilidad Urbana Sustentable: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (2012). *Transformando la movildiad urbana en México. Hacia ciudadades accesibles con menor uso del automóvil*. Obtenido de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico2.pdf>

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (Julio de 2014). *Para entender la nueva Ley de Movilidad del DF*. Obtenido de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Para-entender-la-nueva-Ley-de-Movilidad-del-DF.pdf>

Instituto Mexicano para la Competitividad . (11 de Enero de 2019). *Indice de Movilidad Urbano: Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes* . Obtenido de https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf

- Instituto Mexicano para la Competitividad. (Julio de 2016). *Crónica de una contingencia anunciada: Recomendación para reducir la contaminación del aire en el largo plazo*. Obtenido de https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2016/07/2016-Contingencia_Anunciada-Documento.pdf
- Islas, V., & Lelis, M. (2007). *Análisis de los sistemas de transporte, volumen I: conceptos básicos*. México: Instituto Mexicano del Transporte.
- Jímenez, J. d., Martínez, J. E., & Vallejo, A. Á. (enero-junio de 2014). *Transporte urbano y movilidad, hacia una dinámica urbana sustentable y competitiva*. Recuperado el 1 de noviembre de 2020, de <https://www.redalyc.org/pdf/401/40132130003.pdf>
- Laguardia, J. M. (1994). *El origen del Estado mexicano*. Obtenido de Juridicas UNAM: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/2/812/21.pdf>
- Lastra, M. S. (1 de Junio de 2017). *En México 80% de los traslados se hacen en transporte público*. Obtenido de Boletín UNAM-DGCS: https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2017_384.html
- Leal Vallejo, A., & Treviño Theesz, X. (25 de Marzo de 2021). *Movilidad en México. Panorama Legislativo y Normativo*. Obtenido de Biblioteca del Senado: <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/5186>
- León, M. (marzo de 2016). *Tiene enfermedades respiratorias 6 de 10 en la CDMX, por polución*. Obtenido de El Financiero: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/tienen-enfermedades-respiratorias-de-10-en-la-cdmx-por-polucion/>
- Levi, L. (2015). Gobierno. En N. Bobbio, N. Matteucci, & G. P. (compiladores), *Diccionario de política* (págs. 710-712). México: Siglo XXI.
- Luhrs, M. C. (2018). Prospectiva de movilidad y accesibilidad . En M. P. Cohen, & S. I. Oseguera, *El futuro de México al 2035* (págs. 107-152). Ciudad de

México: Instituto de Investigaciones Sociales Universidad Nacional Autónoma de México.

Luhrs, M. C., & Ortega, T. A. (2009). El cambio urbano. Problemas regionalizadores en los procesos globalizadores. En *Carta Económica Regional* (págs. 27-46). México.

Martínez, D. (Octubre de 2020). *Diez años de claroscuros en tránsito de la CDMX*. Obtenido de Reporte Indigo: <https://www.reporteindigo.com/reporte/diez-anos-de-claroscuros-en-transito-de-la-cdmx-seguridad-vial-victimas/>

Marx, K., & Engels, F. (1848). *El manifiesto del partidocomunista*. Akal.

Mirralles-Guash, C., & Cebollada, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad: una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 193-216.

Mollinedo, C. L. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, VI(22), 1-35.

Movimiento Ciudadano. (2020). *Aprueban reforma constitucional que reconoce el derecho a la movilidad*. Obtenido de Boletines: <https://movimientociudadano.mx/federal/boletines/aprueban-reforma-constitucional-que-reconoce-el-derecho-la-movilidad>

Muñoz, R. M. (1997). Transporte público en la zona metropolitana de la ciudad de México. *Federalismo y Desarrollo*, 82.

Nadales, A. P. (2014). Acción de gobierno y Estado intervencionista. En *La acción de gobierno: Gobernabilidad, gobernanza y gobermedia* (págs. 11-38). Madrid: Trotta.

Nava, E., & Ramírez, J. (2008). El funcionamiento del sector transporte y las posibilidades de negociación. En C. Slazar, & J. Lezama, *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México* (págs. 403-463). México: El Colegio de Mexico.

- Navarro, C. (2008). El estudio de las políticas públicas. *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, 231-255.
- Negrete, M. E. (2018). *El desafío de la movilidad y el transporte urbano y metropolitano*. Obtenido de Colegio de México: http://www.foroconsultivo.org.mx/proyectos_estrategicos/img/8/23.pdf
- Nogueira, A. (octubre de 2021). *La movilidad del futuro en el transporte de México*. Obtenido de El Financiero: <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/colaborador-invitado/2021/10/11/la-movilidad-del-futuro-en-el-transporte-de-mexico/>
- ONU Hábitat y Senado de la República. (s.f.). *Reporte nacional de movilidad urbana en México 2014-2015*. Recuperado el Febrero de 2021, de <http://conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/07/Reporte-Nacional-de-Movilidad-Urbana-en-Mexico-2014-2015-Final.pdf>
- ONU Hábitat. (2018). *Informe CPI Extendido Aglomeración urbana de la Ciudad de México*. México: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos .
- Pérez, E. D. (Febrero de 2021). *Estado y gobierno: contexto jurídico, político y social*. Obtenido de Revista Jurídica: Hechos y Derechos : <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/hechos-y-derechos/article/view/15495/16490>
- Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad. (Noviembre de 2011). *Propuestas para el desarrollo económico, social y urbano*. Obtenido de Universidad Nacional Autónoma de México: http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/propuestas_para_el%20desarrollo_df.pdf
- PUEC-UNAM. (2013). *Diagnostico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018*. México.

- Salazar, H. S. (2019). La innovación en la movilidad urbana en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *CapacitarT*, 20-28.
- Sánchez, C. (2000). La diversidad cultural en la Ciudad de México, los desafíos de una política multicultural . *Boletín de Antropología Americana* , 85-97.
- Sanén, N. E. (s.f.). *La Ciudad de México y el desarrollo económico regional: Funciones económicas y perspectivas en los inicios del siglo XXI*. Obtenido de Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Urbano Sustentable : <http://www.economia.unam.mx/cedrus/pdf/LA%20CIUDAD%20DE%20MEXICO%20Y%20EL%20DESARROLLO%20ECONOMICO%20REGIONAL.pdf>
- Secretaría de Cultura del Distrito Federal. (s.f.). *Programa insititucional de la Secretaría de Culltura*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad de México: <https://cultura.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/576/ae9/02b/576ae902ba147623717059.pdf>
- Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano . (Noviembre de 2018). *Anatomía de la Movilidad en México. Hacia dónde vamos*. Obtenido de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf
- Secretaría de Movilidad. (2019). *Plan Estratégico de Movilidad*. Recuperado el Noviembre de 2020, de <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>
- Secretaría de Movilidad . (Octubre de 2014). *Programa Integral de Movilidad 2013-2018*. Obtenido de Gaceta Oficial del Distrito Federal.
- Secretaría de Movilidad . (agosto de 2017). *Manual Adminsitrativo*. Obtenido de <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Manual%20Administrativo%20SEMOVI.pdf>

Secretaría de Movilidad . (Septiembre de 2021). *Secretaria* . Obtenido de Objetivos : <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/secretaria/acerca-de#:~:text=Objetivos,de%20pol%C3%ADticas%20p%C3%BAblicas%20y%20programas.>

SEDECO. (2019). *Reporte Económico de la Ciudad de México. Primer trimestre 2019*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad de México: <https://www.sedeco.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Reporte%20Economico/report-economico-1t2019-publicacion.pdf>

TomTom Index . (s.f.). *Traffic Index* . Obtenido de Ranking: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/

Velásquez, C. V. (2015). *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (Tesis doctoral)*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

Weber, M. (1922). *Economía y sociedad*. Fondo de cultura economica.

Zambrano, A. B. (Octubre de 2015). *Concepción marxista del Estado*. Obtenido de Universidad Luterana Salvadoreña: <https://www.uls.edu.sv/sitioweb/component/k2/item/332-concepcion-marxista-del-estado>

Zoon Peatón . (Marzo de 2019). *La incierta política de movilidad del nuevo gobierno de la CDMX*. Obtenido de Animal Político : <https://www.animalpolitico.com/zoon-peaton/la-incierta-politica-de-movilidad-del-nuevo-gobierno-de-la-cdmx/>