



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
Presente

Las y los suscritos diputados, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista, en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso b); 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 12, fracción II; 13, fracción I, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracción I, 95, fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Poder Legislativo la presente **INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (en materia de transbordo gratuito en el sistema integrado de transporte de la Ciudad de México)**, al tenor del siguiente objetivo y exposición de motivos:

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Eliminar el costo que deben pagar los usuarios del Servicio Público de Transporte de Pasajeros, por el transbordo que se realiza en cualquiera de los Servicios proporcionados por los Organismos que forman parte del Sistema Integrado de Movilidad de la Ciudad de México.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONTEXTO GENERAL

El transporte colectivo tiene su origen en el año de 1662, con Blaise Pascal, en la Ciudad de París, que en aquella época era una gran ciudad de aproximadamente medio millón de habitantes, de los cuales, la mayoría de las personas no tenía medios propios para desplazarse de un lugar a otro y solo les quedaba ir a pie. Para atender esta necesidad, Pascal desarrolló un sistema de transporte urbano de carruajes con itinerarios fijos, tarifas y horarios regulares.

Para ese entonces se establecieron tres líneas de transporte iniciales: la primera servía entre el porte Saint Antoine y el Luxemburgo y comenzó a operar el dieciocho de marzo de mil seiscientos sesenta y dos; el once de abril se inauguró la segunda línea, que iba desde la Rue de Saint Antoine hasta la Rue Saint Honoré; y la tercera y última ruta fue abierta en mayo de ese mismo año y conectaba con el barrio de Montmartre con Luxemburgo.¹

Desde ese momento, el transporte público no ha dejado de desarrollarse, ganando cada vez mayor popularidad. Autobuses, metros, tranvías, teleféricos y más recientemente los diferentes modelos de micromovilidad como bicicletas o patinetes eléctricos cuentan actualmente con alrededor de 4,000 millones de usuarios en todo el mundo². Estos servicios no solo benefician a la población, especialmente en las grandes ciudades, sino que además se beneficia el medioambiente. Y es que, el uso de estos medios de transporte reducen la generación del tráfico e incentiva el desuso de los automóviles particulares, acciones que impactan en la reducción de las emisiones de dióxido de

¹ <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45632196>

² <https://es.statista.com/estadisticas/1012270/usuarios-de-transporte-publico-en-el-mundo/>

carbono. No sorprende así que numerosos gobiernos hayan instaurado políticas para potenciar su utilización, recurriendo incluso a la restricción del acceso a los centros urbanos de los vehículos más contaminantes.

Tan grande es el impacto de este servicio que el transporte es considerado un elemento que respalda el crecimiento económico, la creación de empleos y la conexión de las personas con servicios esenciales, como la atención de salud, la educación y demás servicios,³ es decir, un instrumento innegable para el ejercicio y goce del derecho humano a la movilidad.

Es así, que desde mediados del siglo pasado se han emitido diversos instrumentos internacionales que reconocen y dan sustento al derecho humano a la movilidad, dentro de ellos destacan los siguientes:

1. La Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada y proclamada por la Asamblea General en su resolución 217 A (III) del diez de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho, que en su artículo 13 precisa lo siguiente:

Artículo 13

1. *Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.*
2. *Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país.*

2. La Convención Americana sobre los Derechos Humanos, conocido como el Pacto de San José de Costa Rica, adoptada el veintidós de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve, ratificada por nuestro país el tres de febrero de mil novecientos

³ <https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview>



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



ochenta y uno, donde el artículo 22 precisa el Derecho a la Circulación y de Residencia de la siguiente forma:

Artículo 22. Derecho de Circulación y de Residencia

1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado **tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.**

2. Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio.

3. **El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden público, la moral o la salud pública o los derechos y libertades de los demás.**

...

3. Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, aprobada el dieciocho de diciembre de mil novecientos setenta y nueve, ratificada por nuestro país el veintitrés de marzo de mil novecientos ochenta y uno, en su artículo 14 precisa lo siguiente:

Artículo 14

2. Los Estados Partes adoptarán todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales, a fin de asegurar en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, y en particular le asegurarán el derecho a:

...



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



*h) **Gozar de condiciones de vida adecuadas**, particularmente en las esferas de la vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, **el transporte** y las comunicaciones.*

Por último, resulta relevante hacer referencia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible aprobados por los Estados Miembros de las Naciones Unidas en el año de dos mil quince, los cuales constituyen un llamamiento universal a la acción para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y mejorar las vidas y las perspectivas de las personas en todo el mundo, como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible.

Al respecto, el Objetivo 11 denominado Ciudades y Comunidades Sostenibles hace alusión al derecho humano a la movilidad, y propone lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; una de las metas precisadas en el mismo hace de manera enfática al sistema de transporte de la siguiente forma:

*11.2 De aquí a 2030, **proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial**, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad*

Resulta de interés, resaltar la figura de la asequibilidad del transporte, en atención a que es un concepto que tiene una estrecha relación con el objetivo de esta iniciativa. Es así que la misma se puede definir como *la capacidad de realizar los viajes necesarios para ir al trabajo, a la escuela, a los servicios de salud y a otros servicios sociales, y de visitar*



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



a otros miembros de la familia sin tener que restringir otras actividades esenciales⁴, es decir, en la misma definición se hace referencia a la relación entre el costo de los servicios de transporte y los ingresos del usuario.

Sin duda, los medios de transporte son fundamentales para respaldar el crecimiento económico de una zona, crear fuentes de empleo y de manera indirecta para brindar el acceso a las personas a otros derechos como servicios esenciales, la atención a la salud o la educación; razón por la cual es innegable que la asequibilidad en el transporte se encuentra estrechamente relacionada con el impacto del costo que el mismo genera en la economía de los hogares, pero sin duda también se encuentra vinculada con la determinación de las tarifas y los subsidios que se puedan implementar.

Otro elemento que debe considerarse dentro del rubro del transporte es la implementación de la tecnología y la innovación en el sector que traen consigo oportunidades y desafíos en lo que se refiere a inclusión social.

Por ejemplo, la transición a sistemas de cobro de tarifas sin efectivo, como sistemas basados en tarjetas inteligentes u otros tipos de sistemas que aceptan instrumentos de pago multipropósito con los que sus clientes ya cuentan (como tarjetas de débito o crédito o pagos móviles), los cual está en proceso en muchas ciudades. **Cuando los sistemas de cobro de pasaje sin efectivo están bien diseñados y se implementan correctamente, pueden tener un impacto positivo en la accesibilidad, asequibilidad y seguridad del transporte público para grupos de bajos ingresos y socialmente excluidos.** Por ejemplo, los sistemas de cobro de pasaje sin efectivo pueden reducir significativamente el tiempo de permanencia (el tiempo necesario para facilitar el

4

https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/Qu%C3%A9_tan_asequible_es_el_transporte_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_es_es.pdf

ascenso y descenso de pasajeros en las paradas y estaciones, incluido el tiempo necesario para la apertura y el cierre de puertas). Esto se traduce en un ahorro notable de costos operativos para los proveedores de servicios de transporte y un ahorro de tiempo para los pasajeros, fundamental para los pobres y socialmente excluidos.⁵

En ese contexto, las medidas que podrían hacer que la movilidad compartida sea una poderosa ayuda a la equidad en la movilidad urbana, debe considerar los siguientes elementos⁶:

- Permitir mecanismos alternativos de pago para comunidades de bajos ingresos;
- Garantizar la cobertura a lo largo y ancho de las ciudades; y,
- Diseñar sistemas integrados de pago sin efectivo.

CONTEXTO INTERNACIONAL

A) **Austria**. Esta nación, fue pionera con la tarifa plana universal en la región de Viena, el llamado Klimaticket, que permitía inicialmente viajar por 1€ al día con todo el transporte de esa región y que, recientemente, se ha extendido a todo el país, incluyendo trenes de larga distancia, por 3€ al día. Las características de este ticket son las siguientes:

⁵ Banco Interamericano de Desarrollo, Transporte para el Desarrollo Inclusivo, Un Camino para América Latina y el Caribe, Editores Lynn Scholl, Alana Fook y Juan David Barahona, 2022, p. 27

⁶ Ibíd. p. 16

≡ AUSTRIA ≡

Nombre: KlimaTicket

Qué incluye: Todos los medios de transporte público del país: autobuses, tranvías, metros, trenes, trolebuses, etc.

Cuánto cuesta: 91,25€/mes (1.095€/año)

Desde cuándo funciona: Octubre 2021

Impacto: 170.000 usuarios los primeros meses. El 85% de los usuarios han sustituido el coche por este modo de transporte.

B) El Transporte Público de París (Francia): está conformado por el metro, el ferrocarril, el autobús, el tranvía y el Noctilien (autobús nocturno). París se divide en 6 zonas y los diferentes medios de transporte están dispuestos de tal manera que puedan cubrirlas. Por ejemplo, las zonas 1 y 2 están cubiertas por todas las líneas del metro, mientras la 5 y la 6 por el ferrocarril. No obstante, **con cualquier ticket es posible hacer transbordo entre los diferentes transportes para llegar al destino.**

“La mayoría de los parisinos compra un bono anual o un bono mensual/semanal (Carte Navigo), que es el más económico si tiene planeado permanecer poco tiempo. Todos estos abonos le permiten un número limitado de viajes en las zonas que se hayan seleccionado. Para los usuarios de 26 años o menos está el “Ticket Jeune Week End” que es bastante económico”, explica la France Hotel Guide.⁷

La Carte Navigo es un abono de transporte público para la región de Île-de-France, en Francia, que permite viajar en metro, autobús, RER, tranvía, Montmartrobus, Noctilien y Funicular de Montmartre. Mismo que es la forma más económica de moverse por París para estancias largas.

⁷ <https://suramericana.com/blog/movilidad/sistemas-de-transporte-integrado-5-ejemplos-que-funcionan-en-el-mundo/>

El transporte público en Francia es conocido por su amplia cobertura. Los precios varían según la región, pero los abonos y tarjetas de descuento facilitan el acceso a tarifas más económicas. Además, si no cuentas con ninguna de las anteriores igual podrás acceder a la compra de tiquetes que te permiten tener varios viajes de una forma más económica que comprando solo el individual.

C) España, cuenta con una red de transporte público moderna y eficiente.

Entre sus principales métodos de transporte se incluyen:

- Metro: Subterráneo que se encuentra en ciudades como Madrid, Barcelona y Valencia.
- Cercanías: Trenes suburbanos que conectan ciudades con sus alrededores.
- Tranvía: En ciudades como Valencia y Zaragoza.
- Autobuses: Presentes en todas las ciudades y pueblos para conectarlos.

El transporte público en España es conocido por su accesibilidad y precios razonables, en comparación con el resto de Europa. Además, este contiene abonos mensuales y anuales que ofrecen un gran valor de descuento en el valor real del ticket.

Un ejemplo a destacar en el referido país corresponde a la iniciativa implementada por el Ayuntamiento de Granada⁸, que propone la implementación **del transbordo gratuito entre su servicio de metro y autobús**; medida en la cual se implementa una visión metropolitana de la movilidad, aunque a la fecha no existe una unificación a nivel nacional.

⁸ <http://movilidadgranada.com/noticias.php?idioma=es&id=325>



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



D) Alemania. Alemania cuenta con una red de transporte público altamente desarrollada, amplia y eficiente. Manejada de manera global por la empresa conocida como Deutschebahn (DB), donde los principales modos de transporte incluyen:

- Metro (U-Bahn): Operativo en ciudades grandes como Berlín, Múnich, Francfórt, Hamburgo, etc.
- Trenes de cercanías (S-Bahn): Conectan las ciudades con sus suburbios y áreas metropolitanas.
- Trenes regionales (R-Bahn): Conecta las ciudades y pueblos de las regiones alemanas.
- Tranvía: Muy común en ciudades como Fráncfort, Dresde, Leipzig, entre otras.
- Autobuses: Complementan el metro y el tranvía, cubriendo áreas no operadas por estos.

El transporte público en Alemania cuenta con un sistema que está bien integrado, permitiendo una fácil transición entre diferentes modos de transporte, una rápida movilización en las grandes ciudades y debido a su gran cobertura una gran accesibilidad para aquellos turistas, que desean recorrer Alemania de una forma económica. Los abonos mensuales y anuales son comunes y ofrecen una opción económica para los viajeros frecuentes, actualmente, **Alemania cuenta con un ticket que permite moverse de manera ilimitada en toda la red de transporte público alemán por tan solo 49€ mensuales**, denominado “Deutschlandticket”, que tiene validez desde mayo de 2023.

Con este Ticket puedes viajar por toda Alemania en transporte regional y local, sus características son las siguientes⁹:

 ALEMANIA 

Nombre: DeutschlandTicket

Qué incluye: Trenes subterráneos y suburbanos, tranvías, autobuses urbanos y regionales, trenes regionales.

Cuánto cuesta: 49€/mes (588€/año)

Desde cuándo funciona: Prueba piloto en verano de 2022, implementación en mayo 2023.

Impacto: En la prueba piloto el 20% de los usuarios eran usuarios no habituales del transporte. Se redujeron 1,8 millones de toneladas de CO2 en los 3 primeros meses.

E) En el caso de Bogotá, Colombia, se implementó el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)¹⁰, como instrumento que garantiza la calidad de vida de los ciudadanos, optimizando los niveles de servicio para viajes que se realizan en la ciudad.

Sus objetivos son:

- Lograr una cobertura del 100% en la prestación del servicio de transporte público de la ciudad.
- **Integrar la operación y la tarifa**, equilibrando la demanda de buses en todas las zonas.
- Ajustar tecnológicamente la flota actual, reduciendo los índices de accidentalidad y mejorando la accesibilidad.

⁹ <https://es.greenpeace.org/es/en-profundidad/necesitamos-un-abono-unico-de-transporte/asi-funciona-el-abono-unico-de-transporte-en-otros-paises-europeos/#:~:text=Austria%20fue%20pionera%20con%20la,por%203%E2%82%AC%20al%20d%C3%ADa>

¹⁰ <https://www.sitp.gov.co/publicaciones/40075/informacion-general/>



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



F) En **Argentina**, se aplica un Sistema denominado Red Sube¹¹, que ofrece descuentos a quienes realizan una o más combinaciones en medios de transporte público (colectivos de Jurisdicción Nacional, colectivos de CABA, trenes y subtes) del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) en un lapso de 2 horas; algunas de sus características son las siguientes:

- El primer viaje siempre es a tarifa plena.
- El descuento es automático para las tarjetas SUBE registradas que hayan finalizado el trámite en una Terminal Automática SUBE. Es del 50% a partir del segundo viaje y 75% a partir del tercer viaje.

CONTEXTO NACIONAL

A) **ESTADO DE NUEVO LEÓN.** Esta entidad Federativa de nuestro país cuenta con una LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, publicada el ocho de enero de dos mil veinte, que aún se encuentra vigente.

El referido ordenamiento legal precisa que el Sistema de Transporte Público del Estado se integra por el Servicio de Transporte Metropolitano (SETME), el Servicio Tradicional de Transporte (SETRA), el Servicio de Taxis y el Servicio Auxiliar de Transporte, conforme al artículo 69 de la Ley.

Al igual que en la Ciudad de México, la Ley que regula la movilidad en el Estado de Nuevo León prevé un Sistema de Peaje, a través de un sistema único de peaje

¹¹ <https://www.argentina.gob.ar/transporte>



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



(Artículo 142), sin embargo, no se establece un principio de homologación de tarifas en el Sistema de Transporte Público.

No obstante, resulta de interés referir el caso particular de la Zona Metropolitana de Monterrey, pues si bien es cierto, el Sistema de Transporte de la referida Zona, no establece un criterio de homologación de tarifas, lo cierto es que, sí implementa un sistema similar, que podría ser considerado en cierta medida un proyecto piloto que sirve de ejemplo para acreditar el acierto de la presente iniciativa.

Lo anterior es así, tomando en consideración que la multicitada ley, prevé disposiciones específicas que regulan el Servicio de Transporte Metropolitano que es implementado en dicha Zona, mismo que se compone por las siguientes modalidades de transporte: metro, tranvías, trenes ligeros, ruta transmetro, ruta metrobús, rutas metroenlace, BTR, entre otros (Artículo 72).

Asimismo, prevé la existencia de un Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey (Artículo 73), que es similar al Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México. Sin embargo, una de las diferencias entre ambos es que, el primero se encuentra conformado por **las líneas del metro, las del denominado Transmetro, Metrobús y Metroenlace**, entre otros (Fracción CV del artículo 8).

Dicha situación, le ha permitido al referido Sistema de Transporte de esa Ciudad que si bien no hay una homologación en la Tarifa de sus servicios, si le ha permitido **establecer una Tarifa Integrada que considera el servicio de tres de estos medios de transporte, es decir, los Servicios de Metro, Transmetro y el servicio de autobuses denominado Muevoleón, la cual se establece en un pago máximo de \$15.00**



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



(QUINCE PESOS 00/100 MN)¹² que permite utilizar estos tres servicios en un mismo viaje.

B) JALISCO. - Esta entidad federativa cuenta con la denominada Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, publicada el diecinueve de octubre de dos mil veintidós, que establece como Sistema de Transporte Público: el Urbano, el Conurbado o Metropolitano, Interestatal, Suburbano y foráneo, de acuerdo con el artículo 230.

Mientras que en su artículo 30, el referido ordenamiento legal prevé la instrumentación de un sistema integrado de transporte público y movilidad activa, Asimismo, los modos de transporte previstos por el referido ordenamiento se clasifican en: Servicio de Transporte Público que comprende el Transporte de personas pasajeras Masivo y Colectivo; taxis, servicios especializados, escolar y de carga (artículo 233).

En cuanto al servicio masivo o colectivo puede prestarse a través de concesiones; y el mismo debe prestarse en autobuses cerrados, trolebuses, tren eléctrico o vehículos similares.

Además, dicho ordenamiento prevé que el pago del servicio sea a través de medios de prepago, ya sea electrónico, con alcancía o sin dinero en efectivo en el Área Metropolitana de Guadalajara y preferentemente en el resto de los municipios (artículo 234 numeral 2 (SIC).

De igual forma, el sistema de transporte de Jalisco prevé la existencia de un Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Tren Eléctrico

¹² <https://www.metrorey.mx/> Página Consultada el dos de octubre de dos mil veinticuatro



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



Urbano, SITEUR, que tiene por objeto la prestación del servicio público urbano masivo de pasajeros (Artículo 4 de su Reglamento), dicho organismo tiene a su cargo además la prestación de los servicios de otras modalidades de transporte que comprenden el área metropolitana de Jalisco, como lo son el denominado SiTren (Tren Eléctrico), Mi Tren (Tren Ligero) y Mi Macro (macrobús).

La movilidad en esta entidad a través del sistema referido tiene una cobertura de Municipios como Guadalajara, Tlaquepaque, Tonalá y Zapopan; el mismo cuenta con tres modalidades de pago: Mediante Tarjeta Electrónica de uso general; la denominada Mi Pasaje (que es una tarjeta preferencial) y; el formato Univiaje (Impresión de QR).

Es importante destacar que, la tarifa exacta por el servicio proporcionado en las Líneas de Mi Tren es de \$9.50 (Nueve pesos 50/100 M.N) y el transbordo entre las tres líneas que comprende el servicio es gratuito; si se realiza un transbordo entre cualquiera de los medios masivos denominados Tren Eléctrico (SiTren); Mi Macro (BRT), o el Trolebús; se cobra un 50% de la tarifa vigente en el segundo de los transportes que se utilice.

Este sistema de movilidad cuenta con rutas alimentadoras que forman parte del sistema Mi Macro, en donde **el trasbordo entre líneas de BRT es gratuito cuando se paga con tarjeta electrónica.**

- C) ESTADO DE MÉXICO.** Esta entidad también cuenta con una Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus municipios, recientemente publicada el veintiuno de mayo de dos mil veinticuatro; el referido ordenamiento clasifica el Transporte Público de pasajeros de la siguiente forma: masivo o de alta capacidad,



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Colectivo de mediana capacidad, Colectivo de Baja Capacidad, Individual, entre otros, (artículo 87).

De igual forma establece la incorporación en lo posible de los avances tecnológicos existentes (Artículo 84) y la Integración del Servicio, potenciando la intermodalidad y conectividad entre los mismos, física, operacional, informativa y **tarifariamente** (artículo 86 F. IV).

Actualmente el Estado de México, cuenta con un Sistema de Transporte Masivo y Teleférico, que presta sus servicios a través del denominado Mexibús y Mexicable; cuyos servicios son cubiertos mediante el pago electrónico efectuado mediante una Tarjeta de Transporte Modal.

Es importante destacar que, a partir del primero de julio de dos mil veinticuatro, **los servicios de transbordo** entre estos medios de Transporte no generan ningún costo extra.

CONTEXTO CIUDAD DE MÉXICO

En la Ciudad de México, el Programa de Gobierno 2019-2024, establece el Plan Estratégico 3 denominado Más y Mejor Movilidad, en que las personas estarán en el centro de las políticas públicas de movilidad Urbana de la Ciudad de México, además establece como uno de sus ejes la integración física, operacional, de modo de pago y de imagen de los distintos sistemas de transporte de la ciudad.

Por otro lado, el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024, establece lo siguiente en su parte conducente:



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



“Redistribución de los recursos”¹³

*Para afrontar la crisis del sistema de movilidad de la ciudad, disminuir las desigualdades y enfocarse en las necesidades de la mayoría de la población, la Administración 2018-2024 redirigirá las inversiones del sector hacia infraestructura que privilegie la circulación fluida y segura del transporte público y no motorizado, y hacia políticas públicas que contribuyan a generar una ciudad incluyente, accesible y equitativa, **así como en garantizar tarifas accesibles a la ciudadanía**. Esta inversión al menos duplicará la realizada durante la pasada administración en estos rubros.*

ESTRATEGIA 1.3 INTEGRACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO¹⁴

El sistema de transporte público de la ciudad está fragmentado, ya que tiene diferencias de recaudación, esquema tarifario, operación e imagen, además de que su infraestructura física está desconectada. Esta fragmentación impide que los diferentes modos de transporte funcionen de forma complementaria. Con la conformación del Sistema Integrado de Transporte Público se busca incorporar gradualmente la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago tanto del servicio de transporte público concesionado, como de los servicios de transporte proporcionados por la administración pública de la Ciudad de México.

En términos de políticas tarifarias, este escenario no asume cambios sustanciales en las tarifas de transporte público ni las de estacionamiento, salvo el ajuste de dichas tarifas a la inflación. Por otra parte, el escenario considera el establecimiento de una zona de circulación exclusiva de vehículos de bajas emisiones en el centro de la ciudad. También se asume el auge de servicios de movilidad compartida, una modalidad de transporte basada en vans, los cuales tienen rutas flexibles basadas en la demanda y

¹³ Pág. 31 del Programa Integral de Movilidad, <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024.pdf>

¹⁴ Pág. 38 ibid.



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



los destinos de sus usuarios, que ITF estima reemplazarán parcialmente el servicio prestado por el transporte público concesionado.”

Así también, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial el catorce de julio de dos mil catorce, precisa al Sistema Integrado de Transporte Público como el Conjunto de Servicios de Transporte Público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tiene un mismo medio de pago (Artículo 9, F. XC); el cual debe funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identificación única, planificación y operación integrada (Artículo 74).

El Sistema Integrado de Transporte Público, como sabemos se conforma por los siguientes Sistemas: El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”; el Sistema de Transporte Eléctricos, que incluye al Tren Ligero, Trolebús, Cablebús; la Red de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, por mencionar algunos.

Ahora bien, para justificar la procedencia de la presente iniciativa, resulta importante precisar que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece **que la Administración Pública debe impulsar y promover la homologación de tarifas**, lo anterior de conformidad con la siguiente transcripción:

“Artículo 60.- El servicio de transporte en todas sus modalidades se ajustará al Programa Integral de Movilidad de la Ciudad.

*A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, **la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas**, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que*



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que se encuentren mal comunicadas.”

Se han tenido grandes avances en materia de integración del Sistema de Movilidad de la Ciudad de México, con las acciones implementadas por la Administración Pública al impulsar, por ejemplo, el uso de la Tarjeta de Movilidad Integrada, que unifica el método de pago para acceder a los mismos.

Sin embargo, aún quedan políticas públicas que se deben desarrollar en esta Ciudad, en materia del Derecho a la Movilidad y, de manera particular, en materia de Transporte Público, lo anterior con la finalidad de alcanzar los objetivos planteados en los ordenamientos legales que garantizan el ejercicio de este derecho en beneficio, no solo de las personas habitantes, sino además de aquella población flotante que día a día se traslada a esta Ciudad a realizar sus actividades cotidianas.

Como información complementaria, resulta importante señalar los datos que arroja la Estadística del Transporte Urbano de Pasajeros, emitida por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, que precisa que en el mes de julio del presente año, el sistema de transporte urbano de la zona metropolitana movilizó 168´687,979¹⁵ de pasajeros, de ese total, **154,417,634** lo realizaron a través de uno de los servicios brindados por el Sistema Integrado de Transporte; lo anterior pone de relieve que el **93%** de las personas es usuaria de este servicio brindado por la Ciudad de México,

En ese orden de ideas, se considera que la implementación de la gratuidad en el transbordo que se realice en el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México, se considera una política pública que beneficia a las y los usuarios del mismo que impactaría de manera favorable en la economía familiar, lo anterior si tomamos en

¹⁵ https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2024_09.pdf



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



consideración que, de acuerdo con los resultados de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos en el Hogar 2022¹⁶, emitida el veintiséis de julio de dos mil veintitrés, en donde se precisó que, el gasto corriente promedio monetario en alimentos, bebidas y tabaco fue 15, 059 pesos trimestrales (37.7 %), **seguido de transporte y comunicaciones con 7, 714 pesos (19.3 %)**, servicio de educación y esparcimiento con 3 921 pesos (9.8 %) y gastos en vivienda y servicios con 3 793 pesos (9.5 %), es decir, actualmente en el país, se invierte más en el transporte que, en la educación.

Por lo expuesto, someto a la consideración del Pleno de este Congreso de la Ciudad de México, la presente

INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN EL ARTÍCULO 74 Y EL PRIMER PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 163, ADICIONANDO UN SEGUNDO PÁRRAFO AL MISMO ARTÍCULO; Y SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 164, RECORRIENDO EN SU ORDEN EL SUBSECUENTE, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

ÚNICO. Se reforman el artículo 74 y el primer párrafo del artículo 163, adicionando un segundo párrafo al mismo artículo; y se adiciona un segundo párrafo al artículo 164, recorriendo en su orden el subsecuente, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 74.- El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación, **operación integrada y homologación de tarifas**; combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información,

¹⁶ <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2023/ENIGH/ENIGH2022.pdf>



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



así como ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.

Artículo 163.- **Las personas usuarias** del servicio de transporte público, están **obligadas** a realizar el pago correspondiente por la obtención de dicho servicio de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la administración pública.

El pago realizado por el servicio garantizará a las personas usuarias el transbordo gratuito en la totalidad del Sistema Integrado de Transporte.

Artículo 164.- Las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, serán determinadas por la persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría y se publicarán en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en dos de los periódicos de mayor circulación, cuando menos con cinco días de anticipación a su entrada en vigor, para conocimiento de los usuarios.

Las tarifas de transporte público de pasajeros deberán considerar el transbordo gratuito en todo el Sistema Integrado de Transporte.

Los prestadores del servicio deberán exhibir en forma permanente y en lugares visibles de sus vehículos, terminales, bases y demás equipamiento auxiliar con acceso a los usuarios, la tarifa aprobada de acuerdo con el servicio de que se trate.



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. La Persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, en un plazo de 90 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá realizar las adecuaciones correspondientes al Reglamento de la Ley.

Dado en el Recinto de Donceles, a los 15 días del mes de octubre de 2024.

Suscriben;

JESÚS SESMA SUÁREZ

Dip. Jesús Sesma Suárez
Coordinador

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León

Paula Alejandra Pérez Córdova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

MANUEL TALAYERO PARENTE

Dip. Manuel Talayero Pariente