



Instituto
Belisario Domínguez
Senado de la República

Movilidad urbana en México

Dr. Juan Pablo Aguirre Quezada

Marzo 2017

30

Cuaderno de Investigación

Dirección General de Análisis Legislativo

SENADO DE LA REPÚBLICA INSTITUTO BELISARIO DOMÍNGUEZ

Comité Directivo

Senador Miguel Barbosa Huerta
Presidente

Senador Roberto Armando Albores Gleason
Secretario

Senador Daniel Gabriel Ávila Ruiz
Secretario

Senador Ángel Benjamín Robles Montoya
Secretario

Junta Ejecutiva

Gerardo Esquivel Hernández
Coordinador Ejecutivo de Investigación

Juan Carlos Amador Hernández
Director General de Difusión y Publicaciones

Noel Pérez Benítez
Director General de Finanzas

Alejandro Encinas Nájera
Director General de Investigación Estratégica

Índice

Puntos principales	4
Introducción	8
Movilidad internacional	10
Movilidad urbana en México	15
La movilidad urbana en la opinión pública.....	21
Iniciativas presentadas en la LXIII Legislatura en materia de movilidad	29
Comentarios finales	36



Puntos principales

- La movilidad urbana es definida como un “factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación” (Banco de Desarrollo de América Latina, CAF, 2013).
- Las estadísticas de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) de la Ciudad de México muestran que hay 4 millones de vehículos en circulación y un total de 22 millones de traslados ocurren cada día.
- El estudio Tomtom Traffic Index señaló que en 2016 las ciudades del mundo con mayor tráfico son: Ciudad de México (59% de tiempo extra en cada viaje); Bangkok, Tailandia (57%); Estambul, Turquía (50%); Río de Janeiro, Brasil (47%) y Moscú, Rusia (44%) como las más saturadas.
- De acuerdo con la décima edición del informe *Demographia World Urban Areas*, la población mundial que habita en ciudades (51%) ha superado a la que vive en zonas rurales (49%) en 2014.
- En América Latina, Bogotá es la ciudad que tiene más kilómetros de ciclo vía en su infraestructura urbana con 392 km. Después vienen Río de Janeiro y São Paulo, con 307 km y 270,7 km, respectivamente. En cuarto y quinto lugar están Santiago (236 km) y Buenos Aires (130 km).
- De acuerdo con la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte elaborada por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, la media nacional de tiempo de traslado es de 43.6 minutos. Cabe destacar que la cifra es mayor en las zonas metropolitana (57.1) y Centro (48.1) del país que en el Norte (43.6) o en el Sur (25.7). Esta tendencia es parecida respecto de las zonas urbana (44.5) que la rural (37.6).
- Una encuesta realizada por el CESOP de la Cámara de Diputados informó que la movilidad se da principalmente en transporte colectivo como metro, camión, pesero o combi (68%); mientras que uno de cada cinco (22%) utiliza automóvil particular. Únicamente uno de cada diez eligió otras opciones para transportarse.
- En la LXIII Legislatura se han presentado 21 iniciativas para el tema de movilidad en sus diferentes modalidades, de las cuales ninguna se ha aprobado, 19 están pendientes de revisión y discusión, una tuvo dictamen negativo y otra fue retirada.

- De acuerdo con el *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015* realizado por ONU Hábitat y el Senado de la República, la población se ha distribuido de forma desigual entre asentamientos urbanos de diferentes tamaños, reconociéndose 59 zonas metropolitanas.
- Dicho estudio refirió que “México es un país eminentemente urbano, de cada 10 habitantes más de 7 residen en localidades mayores a 15 mil habitantes”.
- En el caso de la Ciudad de México, el Fimevic refirió que el alto número de vehículos en circulación ha provocado que la velocidad de desplazamiento en la ciudad en general se haya reducido drásticamente, en efectos concéntricos, hasta llegar a los 15 km. por hora en promedio, sin considerar que en horario pico la velocidad disminuye hasta en 6 km. por hora.
- El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y la organización Movilidad Urbana Sustentable informaron que durante las dos últimas décadas ha habido en México una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: el aumento en los vehículos registrados de 6.5 millones en 1990 a 20.8 en 2010 ha ido de la mano de los kilómetros-vehículo recorridos (KVR) que se han triplicado al pasar de 106 millones en 1990 a 339 millones en 2010, a una tasa de crecimiento increíble de 5.3% anual.
- De acuerdo a dicho estudio las mayores tasas de crecimiento en la población fueron en las zonas metropolitanas de Tijuana (4%), Tuxtla Gutiérrez (3.2%) y Querétaro (3.2%). En tanto, los promedios de incremento en motorización mayores se registraron en Monterrey (5.9%), Veracruz (5%) y Chihuahua (4.6%). Finalmente, los mayores porcentajes de kilómetro/vehículo recorrido las tienen Querétaro (9.4%), Aguascalientes (8.8%), Monterrey (8.8%) y León (8.7%) principalmente.

“Movilidad urbana en México”

La movilidad urbana es un desafío de las grandes ciudades, ya que el desplazamiento de millones de personas es una variante en su calidad de vida y afronta retos de gobernabilidad y contaminación. El presente estudio aborda diferentes facetas de la movilidad, tanto a escala internacional como en México, además de incorporar temas de opinión pública.

Introducción

La movilidad urbana es definida como un “factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación”.¹ Es decir, esta acción permite acercar a las personas de forma práctica a centros de servicios.

Por su parte, la Comunidad de Madrid refiere que “la movilidad urbana, entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse es, por tanto, un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria”.² Por tanto, es necesario que tanto la sociedad como los gobiernos garanticen diferentes alternativas a fin de que la población pueda desplazarse de forma ágil, segura y eficiente.

En tanto, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) refiere que la movilidad “se ha convertido en uno de los asuntos prioritarios a atender y resolver en las agendas gubernamentales, las estrategias que se han llevado a cabo hasta el momento, en la mayoría de los casos, no han logrado crear las condiciones de bienestar y prosperidad para la población en las áreas urbanas”.³ Este tema es de principal interés internacional, ya que la movilidad no sólo se da dentro de una ciudad y su periferia, sino entre países.

Gran parte del éxito de la movilidad en las ciudades tiene relación con la infraestructura, tanto por su capacidad como por su funcionamiento. De acuerdo con ONU Habitat “La escasez de transporte impide que muchos habitantes no puedan ir a los centros urbanos o a las áreas que concentran el comercio y las instituciones, privándoles las ventajas que la urbanización ofrece”.⁴ Gran parte del éxito de la urbanización en la humanidad fue gracias a la innovación en materia de movilidad, como lo fue ampliación de calles, introducción de trenes urbanos, transporte público, entre otros.

¹ Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). *Observatorio de Movilidad Urbana*. Qué es movilidad urbana. 22 de agosto de 2013. Disponible en: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2013/08/que-es-movilidad-urbana/?parent=14062> (fecha de consulta: 24 de octubre de 2016).

² Caja Madrid, Comunidad de Madrid, Et. Al. *Movilidad Urbana Sostenible: un reto energético y social*. 2010. p. 7. Disponible en: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf> (fecha de consulta: 24 de octubre de 2016).

³ ONU Hábitat y Senado de la República. *Reporte nacional de movilidad urbana en México 2014-2015*. p. 6. Disponible en: <http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf> (fecha de consulta: 24 de octubre de 2016).

⁴ ONU Hábitat. *Movilidad*. Disponible en: <http://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/> (fecha de consulta: 24 de octubre de 2016).

El tema de la movilidad no sólo ocupa a gobiernos nacionales, sino que también en la clasificación de lo subnacional ha existido un gran interés en el tema, al igual que en las organizaciones de la sociedad civil. Es decir, diferentes estudios acerca del origen y destino de la población en su vida cotidiana ahora tienen un especial interés para la elaboración de políticas públicas que permitan una mayor efectividad en el traslado.

La movilidad urbana presenta diferentes retos como la extensión y calidad del transporte público, infraestructura vial, retos ambientales, calidad en la salud pública, regulaciones, entre otros. Por tanto, es importante la participación ciudadana a fin de fortalecer aspectos culturales que permitan una movilidad ordenada, tal como respeto a los límites de velocidad, respeto a reglamentos o uso compartido de vehículo.

Innovar y realizar cambios en la movilidad en concordancia con los cambios en la sociedad permite minimizar los posibles cambios territoriales y ambientales producidos por el crecimiento de las urbes. En ese sentido, algunas voces sugieren que “un modelo de movilidad sostenible sería aquél en que los medios que menos energía consumen y menos emisiones producen por kilómetro recorrido y viajero transportado tuviesen más protagonismo (ir a pie, la bicicleta, el transporte colectivo y el coche compartido)”.⁵ Por otra parte, algunas organizaciones de la sociedad civil han señalado las causas negativas de las congestiones vehiculares en las grandes ciudades, por lo que no adoptar medidas exitosas contribuirá a no ahorrar tiempo, aumento en el consumo de energéticos, más tráfico y empeora de la circulación, aumento de gases invernadero y consecuencias al daño a la capa de ozono y el calentamiento global, aire respirable en malas condiciones, afectaciones al estado de salud de la población, menos espacios para estacionamiento, entre otros.⁶

La presente investigación recopila información acerca de la movilidad a escala internacional, así como aspectos que suceden en México y una selección de percepciones en la opinión pública acerca de los tiempos de traslados, medios de transporte utilizados y aspectos en origen-destino. Finalmente, se incluyen las iniciativas en materia de movilidad presentadas durante la LXIII Legislatura y su estado actual.

⁵ Universitat Autònoma de Barcelona. Ventajas de la movilidad sostenible. Disponible en: <http://www.uab.cat/web/ventajas-de-la-movilidad-sostenible-1273127157859.html> (fecha de consulta: 27 de octubre de 2016).

⁶ Página de internet de Energiverde. “Beneficios de la movilidad sostenible”. 20 de noviembre de 2015. Disponible en: <http://www.energiverde.com/vehiculos/beneficios-de-la-movilidad-sostenible> (fecha de consulta: 27 de octubre de 2016).

Movilidad internacional

La movilidad es un desafío de grandes ciudades. Una señal de esta acción es que la mayoría de la población mundial vive en las urbes. De acuerdo con “la décima edición del informe Demographia World Urban Areas, la población mundial que habita en ciudades (51%) ha superado en el año 2014 a la que vive en zonas rurales (49%)”.⁷ Por tanto, las necesidades de este segmento de la población requerirá de políticas públicas eficientes, poco contaminantes y que permita el desplazamiento masivo.

La movilidad es un reto mundial. En ese sentido ONU Habitat advierte que:

Las deficiencias en la movilidad han restringido por lo tanto 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.⁸

Al respecto, el estudio *Tomtom Traffic Index* señaló que en 2016 las ciudades del mundo con mayor tráfico son: Ciudad de México (59% de tiempo extra en cada viaje); Bangkok, Tailandia (57%); Estambul, Turquía (50%); Río de Janeiro, Brasil (47%) y Moscú, Rusia (44%) como las más saturadas.⁹ La tabla 1 muestra una selección de ciudades analizadas.

Tabla 1. Índice de tráfico 2016.

Posición mundial	Ciudad	País	Porcentaje de tiempo adicional de traslados	Variación de porcentaje respecto a la medición anterior
1	Ciudad de México	México	59%	+4%
2	Bangkok	Tailandia	57%	0
3	Estambul	Turquía	50%	-8%

⁷ Samir Awad Nuñez. La movilidad sostenible: un reto de las ciudades en el s.XXI. 15 de enero de 2015. Disponible en: <http://urbanismoytransporte.com/la-movilidad-sostenible-un-reto-de-las-ciudades-en-el-s-xxi/> (fecha de consulta: 31 de octubre de 2016).

⁸ ONU Hábitat y Senado de la República. *Reporte... op. cit.*

⁹ *Tomtom Traffic Index*. Disponible en: https://www.tomtom.com/es_mx/trafficindex/list (fecha de consulta: 27 de octubre de 2016).

Posición mundial	Ciudad	País	Porcentaje de tiempo adicional de traslados	Variación de porcentaje respecto a la medición anterior
4	Río de Janeiro	Brasil	47%	-4%
5	Moscú	Rusia	44%	-6%
6	Bucarest	Rumania	43%	+2%
7	Salvador	Brasil	43%	-3%
8	Recife	Brasil	43%	-2%
9	Chengdu	China	41%	+5%
10	Los Ángeles	Estados Unidos	41%	+2%
11	Saint Petersburg	Rusia	40%	-4%
12	Tianjin	China	39%	+1%
13	Varsovia	Polonia	38%	-2%
14	Beijing	China	38%	+1%
15	Roma	Italia	38%	0%
16	Londres	Reino Unido	38%	+1%
18	Marsella	Francia	38%	+2%
25	Manchester	Reino Unido	37%	+5%
29	Atenas	Grecia	36%	+2%
30	Sidney	Australia	36%	+1%
31	San Francisco	Estados Unidos	36%	+2%
36	Vancouver	Canadá	34%	-1%
41	Fortaleza	Brasil	33%	-2%
47	Ciudad del Cabo	Sudáfrica	30%	+1%
58	Sao Paulo	Brasil	29%	-4%

Fuente: Tomtom Traffic Index. Disponible en: https://www.tomtom.com/es_mx/trafficindex/list (fecha de consulta: 27 de octubre de 2016).

Para reducir el tráfico en algunas ciudades se ha incentivado el uso de la bicicleta como un medio eficaz de transporte que no contamina, es poco voluminoso y permite al usuario la práctica deportiva con beneficios a la salud. En ese sentido *ONU- Hábitat* refiere que en la región latinoamericana “Bogotá es la ciudad que tiene más kilómetros de ciclo vía en su infraestructura urbana con 392 kms. Después vienen Río de Janeiro y São Paulo, con 307 km y 270,7 km, respectivamente. En cuarto y quinto lugar están Santiago (236 km) y Buenos Aires (130 km)”.¹⁰ El uso de este medio de transporte ha permitido la reducción de vehículos y con ello la emisión de sustancias contaminantes.

En tanto, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) refirió que “las necesidades de infraestructura de transporte urbano se han multiplicado, por la conjunción de una mayor actividad económica y de una menor inversión en la primera, además de un aumento del proceso de migración interna hacia las grandes ciudades, que también se experimentó durante la crisis”.¹¹ La necesidad de ofrecer una mejor calidad de movilidad urbana en los últimos años ha sido una constante en las grandes ciudades de esta zona.

Para mejorar el tema de la movilidad se requiere realizar inversiones que permitan que el desplazamiento constante genere beneficios económicos, situación que es difícil en entornos de crisis económica. En ese sentido, algunas voces señalan que “al comenzar el siglo XXI se ha puesto más claramente de manifiesto que los sistemas actuales de transporte de todo el mundo se resienten de grandes deficiencias y no promueven el desarrollo sostenible”.¹² En tanto, otros sectores consideran que los problemas causados por la insuficiente movilidad urbana repercuten en el entorno personal de los habitantes de las urbes, además de afectar en lo colectivo, con énfasis en el aspecto social, debido a que:

Por un lado, están los problemas relacionados con la congestión, que se materializan en una pérdida de tiempo a la hora de desplazarse. Por otro, tenemos las afecciones directas a la salud por la contaminación acústica y del aire, así como por la siniestralidad. Por último, no hay que olvidar las afecciones indirectas a la salud por las repercusiones psicológicas debidas a la ocupación

¹⁰ ONU Hábitat. Movilidad sostenible para las ciudades. 31 de diciembre de 2015. Disponible en: <http://es.unhabitat.org/movilidad-sostenible-para-las-ciudades/> (fecha de consulta: 31 de octubre de 2016).

¹¹ Jorge A. Lupano y Ricardo J. Sánchez. Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). 2009. p. 11. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3642/1/S2009021_es.pdf (fecha de consulta: 3 de noviembre de 2016).

¹² Joseph S. Szyliowicz. Adopción de decisiones, transporte multimodal y movilidad sostenible: hacia un nuevo modelo. Revista internacional de ciencias sociales. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. No. 176, marzo de 2003. p. 9. Disponible en: <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001314/131442s.pdf> (fecha de consulta: 4 de noviembre de 2016).

y fragmentación del territorio, que limitan o imposibilitan la utilización de las calles como algo más que canales de transporte.¹³

Si bien existen experiencias exitosas para mejorar la movilidad urbana, como común denominador se deben realizar estudios que, a su vez, sean las bases para sentar planes que requieren políticas públicas, construcción de vialidades o infraestructura. Algunos medios señalan a París, la capital francesa, como un caso en el que la movilidad urbana trajo beneficios importantes a su población:

el objetivo fue reconquistar ese espacio público a favor de los peatones y los ciclistas, y restituir una calidad a la ciudad que había perdido con la circulación automotriz. Fue necesaria esa política voluntarista para desarrollar el transporte colectivo, porque había que ofrecer medios de transporte que fueran eficaces, eficientes y regulares para generar esa voluntad de limitar el auto, como es el caso del sistema de corredores exclusivo para autobuses y de las bicicletas de uso libre, el vélib, de las que circulan más de 20 mil en París.¹⁴

En tanto, un proyecto novedoso puede ayudar a mejorar la movilidad si logra ser un transporte masivo con calidad. En el caso de la Ciudad de México la puesta en marcha del BRT denominado Metrobus “ganó rápida popularidad y es considerado un ejemplo de éxito en México... los corredores han sido incrementados todos los años alcanzando 105 km en los días actuales”.¹⁵ De acuerdo con esta fuente, “parte del sistema opera en los horarios de punta con un intervalo de 60 segundos llevando alrededor de 855,000 pasajeros por día en las cinco líneas”.¹⁶ Este tipo de medio de transporte también se ha llevado a cabo en otras ciudades latinoamericanas, por lo que ha sido un avance en la movilidad del siglo XXI.

Así como la movilidad urbana ha permitido mejoras en la calidad de vida también tiene sus límites, ya que “se trata de poner de manifiesto, primero, la necesidad de un cambio sustancial de la manera en que se produce el servicio de movilidad y, segundo, el papel fundamental que juegan los aspectos sociales en un sistema de movilidad que depende de hábitos individuales”.¹⁷ En ese sentido, algunos espe-

¹³ Ecologistas en acción. Problemas de la movilidad y su repercusión urbana e individual. noviembre de 2007. Disponible en: <http://www.ecologistasenaccion.org/article9845.html> (fecha de consulta: 4 de noviembre de 2016).

¹⁴ Agustina Ordoqui. “París, ejemplo para mejorar la movilidad urbana”. *Infobae*. 28 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.infobae.com/2013/04/28/708083-paris-ejemplo-mejorar-la-movilidad-urbana/> (fecha de consulta: 7 de noviembre de 2016).

¹⁵ UITP Latin America Regional Office. “Casos de éxito”. febrero de 2016. Disponible en: <http://www.latinamerica.uitp.org/es/casos-de-%C3%A9xito> (fecha de consulta: 7 de noviembre de 2016).

¹⁶ Ídem.

¹⁷ Manuel Calvo Salazar. “Los límites físicos de la movilidad urbana”. *Ecologistas en acción*. Diciembre de 2010. Disponible en: <http://www.ecologistasenaccion.org/article19961.html> (fecha de consulta: 7 de noviembre de 2016).

cialistas fijan límites en la cantidad de kilómetros que los ciudadanos pueden recorrer al año sin dañar el medio ambiente, haciendo cifras reducidas para el uso de automóviles y algunas altas para el transporte urbano, aunque ilimitado en bicicletas o peatonal.

Si bien no es una solución propiamente de movilidad, el trabajo o asistencia a la escuela mediante el uso de tecnologías como el internet permiten reducir el número de trayectos, y por ende contribuir a una mejor vialidad en las grandes ciudades. Si bien este esquema es flexible también existen desventajas, lo que en diferente magnitud incide en el tema de movilidad.

La movilidad urbana al ser una acción resultado de una política pública no está exenta de críticas y de posibles fracasos si no cumple con el objetivo de mejorar las condiciones de traslados o la mejora del medio ambiente, tal como sucedió en la Unión Europea al proclamar como lema de la semana de la movilidad: el fracaso de un “aire limpio para todos” en la iniciativa del 22 de septiembre “el día sin coches”.¹⁸ Por lo que malas decisiones tendrán impactos en costos, tiempos de traslados y en el medio ambiente.

La movilidad urbana es un tema en constante transformación y cambiará de acuerdo con las necesidades de la población y sus requerimientos de desplazamiento. de acuerdo con Carmen Lizárraga Mollinedo, “la distancia que separa a los lugares donde se realizan las distintas actividades económicas y sociales no ha dejado de crecer en los últimos decenios como consecuencia de los avances tecnológicos y organizacionales”.¹⁹ Por tanto, las políticas públicas en esta materia deben considerar los cambios en las rutas origen-destino de los ciudadanos.

Debido a estas transformaciones sociales, el futuro de la movilidad urbana tiene diferentes aristas, entre ellas el uso responsable de vehículos para evitar grandes aglomeraciones. Por su parte, otros analistas consideran una solución múltiple para el tema del desplazamiento, al señalar que “el futuro del transporte público urbano está en unos sistemas de movilidad que ofrezcan bicicletas, automóviles y otros servicios de movilidad a la demanda. La mayoría de los activos de la movilidad se compartirán en lugar de pertenecer a los usuarios”.²⁰ En ese sentido, se puede considerar opciones complementarias que combinen la movilidad peatonal o ciclista con otros medios de transporte mecanizados.

¹⁸ <http://www.gestionurbana.es/?p=699>

¹⁹ Carmen Lizárraga Mollinedo. “Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI”. Economía, Sociedad y Territorio, vol. VI, núm. 22, septiembre-diciembre, 2006. El Colegio Mexiquense, A.C. Toluca, México. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11162202> (fecha de consulta: 8 de noviembre de 2016).

²⁰ *Public Transport Internacional*. “La movilidad combinada como clave para la movilidad urbana del mañana”. No. 4, 2013. Disponible en: http://www.uitp.org/sites/default/files/PTI_4_2013_ES_short.pdf (fecha de consulta: 8 de noviembre de 2016).

Cada ciudad ha generado sus propias experiencias en cuanto a la eficiencia del transporte, y con ello se han tomado decisiones en torno al tema de movilidad. Los riesgos a futuro en el sentido mundial será el crecimiento de la población y sus necesidades de desplazamiento, por lo que la movilidad ha sido diferente en cada país.

Movilidad urbana en México

En nuestro país, el Censo de Población y Vivienda 2010 informó que 76.8% de las localidades tiene más de dos mil 500 habitantes, frente a 23.2% que son menores a esta cifra.²¹ Esta tendencia ha ido creciendo en las últimas décadas, por lo que de 1940 a 1990 se duplicó la cantidad de personas que vivían en comunidades mayores a esta cantidad de habitantes (35.1% y 71.3%, respectivamente). Esta situación ha creado grandes aglomeraciones como en la Ciudad de México, en la que la movilidad tiene grandes desafíos para el desplazamiento de la población. Ejemplo de ello es que:

Las estadísticas de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) muestran que hay 4 millones de vehículos en circulación y un total de 22 millones de traslados ocurren cada día. ¡Eso es más de un traslado por persona por día! Con pocos vehículos de pasajeros, la congestión es creada principalmente por autos con un solo ocupante. Adicionalmente, como en cualquier gran ciudad, la seguridad, la eficiencia del transporte público y la geografía irregular son retos para cualquiera.²²

Por su parte, el *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015* realizado por ONU Hábitat y el Senado de la República refirió que “México es un país eminentemente urbano, de cada 10 habitantes más de 7 residen en localidades mayores a 15 mil habitantes”.²³ Además de que “la población se ha distribuido de forma desigual entre asentamientos urbanos de diferentes tamaños, reconociéndose 59 zonas metropolitanas”.²⁴ Por ello, la movilidad urbana es un tema importante para el desarrollo nacional.

²¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Censo de Población y Vivienda 2010. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/graficas_temas/epobla05.htm?s=est&c=17501 (fecha de consulta: 9 de noviembre de 2016).

²² Página de internet de *Mexico Mobility Challenge*. “reto Ford de movilidad”. Disponible en: https://mexicocity-mobility.devpost.com/details/landing_spanish (fecha de consulta: 9 de noviembre de 2016).

²³ ONU Hábitat y Senado de la República. *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015*. Disponible en: <http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf> (fecha de consulta: 9 de noviembre de 2016).

²⁴ *Idem*.

Debido a esta diversidad de zonas urbanas, las soluciones propuestas desde lo local son muy diferentes entre sí. En el caso de la Ciudad de México, el alto número de vehículos en circulación “ha provocado que la velocidad de desplazamiento en la ciudad en general se haya reducido drásticamente, en efectos concéntricos, hasta llegar a los 15 km. por hora en promedio, sin considerar que en horario pico la velocidad disminuye hasta en 6 km. por hora”;²⁵ por lo que las principales vías primarias de la ciudad han tenido una gran saturación, lo que a su vez significa efectos a la salud, mayor consumo de combustible y emisiones contaminantes.

Este problema no es particular de la Ciudad de México, de acuerdo con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y la organización Movilidad Urbana Sustentable:

durante las dos últimas décadas ha habido en México una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: el aumento en los vehículos registrados de 6.5 millones en 1990 a 20.8 en 2010 ha ido de la mano de los kilómetros-vehículo recorridos (KVR) que se han triplicado al pasar de 106 millones en 1990 a 339 millones en 2010, a una tasa de crecimiento increíble de 5.3% anual.²⁶

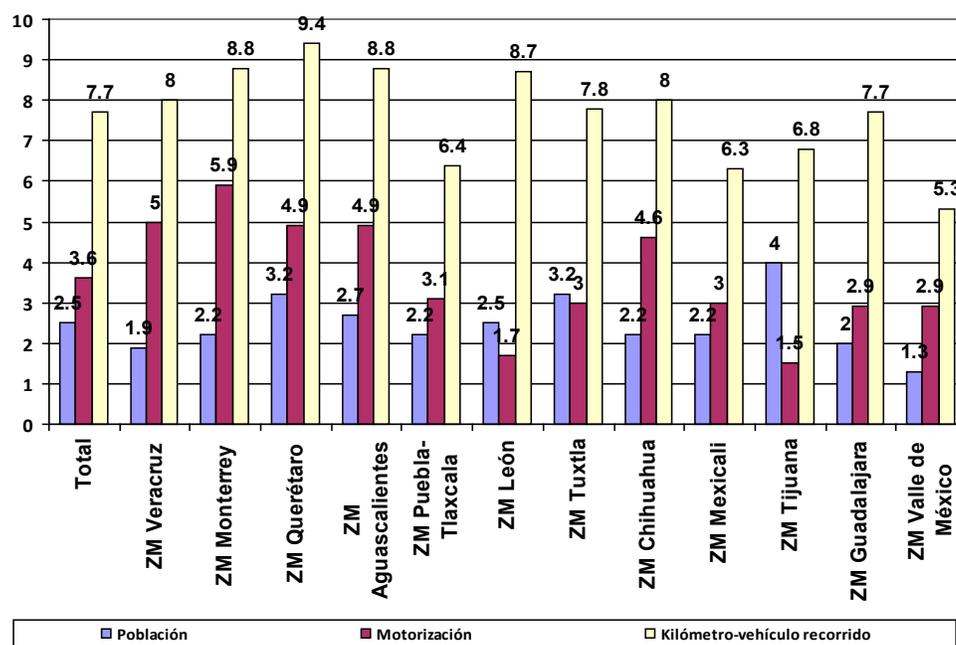
De acuerdo con dicho estudio las mayores tasas de crecimiento en la población fueron en las zonas metropolitanas de Tijuana (4%), Tuxtla Gutiérrez (3.2%) y Querétaro (3.2%). En tanto, los promedios de incremento en motorización mayores se registraron en Monterrey (5.9%), Veracruz (5%) y Chihuahua (4.6%). Finalmente, las mayores tasas de kilómetro/vehículo recorrido las tienen Querétaro (9.4%), Aguascalientes (8.8%), Monterrey (8.8%) y León (8.7%) principalmente.²⁷ La gráfica 1 muestra una comparación de estos indicadores.

²⁵ Gobierno de la Ciudad de México. Fideicomiso para el Mejoramiento de las vías de Comunicación. *Diagnóstico de la movilidad en la Ciudad de México*. Disponible en: <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm> (fecha de consulta: 14 de noviembre de 2016).

²⁶ Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y Movilidad Urbana Sustentable. *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*. Disponible en: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf (fecha de consulta: 14 de noviembre de 2016).

²⁷ Ídem

Gráfico 1. Tasa de crecimiento de automóviles privados, motorización y Kilómetro-Vehículo Recorrido, 1990-2010 (Porcentaje).



Fuente: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y Movilidad Urbana Sustentable. *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*. Disponible en: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf (fecha de consulta: 14 de noviembre de 2016).

Por otra parte, algunos investigadores vinculan la política de movilidad con el poder adquisitivo de la población en nuestro país, por lo que en cierta medida son los ingresos económicos lo que puede determinar el uso del medio de transporte:

La única ciudad que tenía transporte masivo eficiente era la Ciudad de México. En términos de desplazamiento la capital del país tiene una mejor distribución modal que Guadalajara, tiene muchos desplazamientos a pie y en transporte masivo. En Guadalajara se utiliza más el auto particular. El índice de personas que se desplaza a pie es de 40 por ciento pero casi la mitad de estos es porque no tiene para pagar el transporte público y se tiene que desplazar caminando. Hay un problema de desigualdad tan fuerte que la gente no alcanza a pagar transporte ni siquiera público para acceder a sus actividades cotidianas.²⁸

²⁸ Adriana Inés Olivares. ONU-Habitat. Entrevista en Excelsior, 17 de noviembre de 2016. Disponible en: <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2016/11/17/1128751> (fecha de consulta: 17 de noviembre de 2016).

En tanto, en el entonces Distrito Federal se aprobó una Ley de Movilidad en julio de 2014, e informa en su artículo 1 que “las disposiciones establecidas en esta Ley deberán asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto”.²⁹ Este ordenamiento da a la movilidad la categoría de ser un derecho tanto individual como colectivo a fin de garantizar el acceso a los distintos medios de transporte de acuerdo a una jerarquización que prioriza en la citada legislación. La Ley es clara al señalar en su artículo 5 que el objeto de la movilidad será la persona.

En ese sentido, algunos autores refieren que además de los proyectos y leyes para mejorar la movilidad “requieren no sólo de voluntad política y planeación para convertirse en normas y/o en políticas públicas. Se requiere también, que se destinen los presupuestos necesarios para su implementación”.³⁰ Otras voces afirman que el futuro de la movilidad está ligado al combustible, por lo que, si bien los automóviles particulares son una fuente importante de desplazamiento, una eventual escasez de gasolina obligaría a un cambio del esquema en donde “la movilidad urbana tiene que ser soportada por sistemas de transportes colectivos bien estructurados, eficientes y de carácter masivo”.³¹ Esto, con el fin de que sea sustentable y exitosa.

Por su parte, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) alertó del aumento de las horas-persona perdidas en los viajes que se realizan en la Zona Metropolitana del Valle de México; e incluso, compara las pérdidas económicas de los traslados con los tiempos realizados en otras ciudades. “Si el tiempo se redujera al nivel del de Nueva York (38 minutos), los capitalinos (y las empresas) podrían generar entre 11,500 y 33,000 millones de pesos extra por año”.³² Por lo que las reducciones en tiempos aunado con las ventajas económicas de una movilidad exitosa podrían traer beneficios palpables a la población de las ciudades mexicanas.

²⁹ Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Ley de Movilidad del Distrito Federal. Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de julio de 2014. Disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee-34c30ee2d733.pdf> (fecha de consulta: 17 de noviembre de 2016).

³⁰ Salvador E. Muñúzuri Hernández y Marcos Alejandro Rodríguez Arana. Movilidad Urbana en la Ciudad de México: Una Revisión Propositiva. p.70. Disponible en: http://ceja.org.mx/IMG/Movilidad_Urbana_en_la_Ciudad_de_Mexico.pdf (fecha de consulta: 17 de noviembre de 2016).

³¹ Sergio Padilla Galicia. “El coche y la movilidad”. Revista UNAM mx. 10 de julio de 2009. Vol. 10. Núm. 7. Disponible en: <http://www.revista.unam.mx/vol.10/num7/art39/int39-2.htm> (fecha de consulta: 17 de noviembre de 2016).

³² Gabriel Tarriba y Gabriela Alarcón. Movilidad competitiva en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: diagnóstico y soluciones factibles. Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). Enero de 2012. Disponible en: http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos_congestion_en_zmvm2_final_abril.pdf (fecha de consulta: 17 de noviembre de 2016).

El IMCO también resaltó que tres cuartas partes de las emisiones contaminantes en la Zona Metropolitana del Valle de México provenían del transporte, además de alertar del rápido crecimiento del número de vehículos en circulación, escasez de transporte público sustentable y baja percepción de satisfacción en los usuarios de los automotores colectivos. Esta institución realizó un comparativo de 20 ciudades, en la cual la Ciudad de México salió mal evaluada (Tabla 1).

Tabla 2. Índice de Molestias de los Usuarios del Transporte, IBM (Septiembre 2011).

Ciudad	Puntuación
Montreal	21
Londres	23
Chicago	25
Estocolmo	26
Toronto	27
Nueva York	28
Madrid	28
París	31
Los Ángeles	34
Buenos Aires	42
Singapur	44
Milán	53
Moscú	65
Nueva Delhi	72
Bangalore	75
Johannesburgo	83
Nairobi	88
Beijing	95
Shenzen	95
Ciudad de México	108

Fuente: Gabriel Tarriba y Gabriela Alarcón. Movilidad competitiva en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: diagnóstico y soluciones factibles. Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). Enero de 2012. Disponible en: http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos_congestion_en_zmvm2_final_abril.pdf (fecha de consulta: 18 de noviembre de 2016).

Estudios como el presentado por el IMCO sirven para detectar áreas de oportunidad que permitan encontrar soluciones prácticas para las necesidades de la movilidad en México. En ese sentido, el *Diagnóstico de inversión en movilidad 2011 – 2015* realizado por el Instituto de Políticas para Transporte y el Desarrollo (IPTD) resaltó los siguientes puntos:

- La inversión en movilidad disminuyó de \$38.2 mmp a \$16.7 mmp, entre 2011 y 2015.
- En 2015 se registra el menor porcentaje de inversión en Movilidad Urbana Sustentable con tan solo 13% mientras que en el 2012 fue del 40%
- Se duplican proyectos para infraestructura vial, se eliminan las de cuidado ambiental y movilidad sustentable en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2017.³³

Los problemas de movilidad para la población han generado la reflexión de que pueden afectar los derechos humanos de quienes transitan por las ciudades. En ese sentido la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) define al 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”.³⁴ Por tanto, el no lograr avances efectivos en materia de movilidad puede ser una amenaza a las actividades fundamentales como asistencia a escuelas, actividades laborales, obstáculos para los servicios de emergencia, entre otros.

Asimismo, la movilidad en México también es analizada por otras organizaciones de la sociedad civil, las que demandan soluciones potenciales para 90 millones de mexicanos. Una de estas asociaciones propone que “el tema urbano debe ser prioritario para la discusión política y ciudadana; necesitamos una visión estratégica que entienda a la ciudad como la máxima expresión del colectivo humano”.³⁵ Por otra parte, Movilidad y Desarrollo México, A.C. realiza diferentes actividades

³³ Instituto de Políticas para Transporte y el Desarrollo (IPTD). Diagnóstico de inversión en movilidad 2011 – 2015. Disponible en: <http://mexico.itdp.org/noticias/invertir-para-movernos-2015-diagnostico-de-inversion-en-movilidad-2011-2015/> (fecha de consulta: 22 de noviembre de 2016).

³⁴ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. México, 2013. pp. 34. Disponible en: <http://cdhdfbeta.cd hdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> (fecha de consulta: 22 de noviembre de 2016).

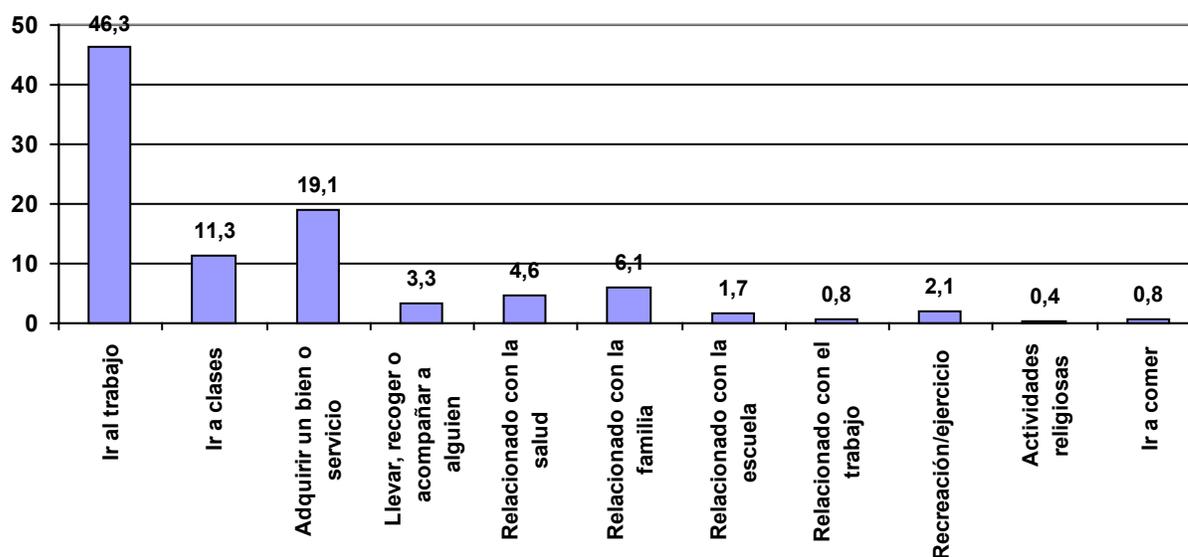
³⁵ Embarq México. 100 ideas para las Ciudades de México. Disponible en: <http://www.movilidadamable.org/refor-ma100ideas> (fecha de consulta: 23 de noviembre de 2016).

como “entrega de reconocimientos Rombo Amarillo a las mejores iniciativas de seguridad vial del país, apoya con soporte técnico a empresas y gobiernos, y organiza con licencia en exclusiva para México el Road Show de Trafpol-IRSA”.³⁶ El tema de la movilidad cada vez es más presente y ya no sólo es el gobierno en sus diferentes niveles, sino también la sociedad civil la que busca soluciones para una mejora constante y evitar así la parálisis que puede ocasionar una saturación en los traslados dentro de una ciudad.

La movilidad urbana en la opinión pública

El tema de movilidad ha sido considerado para diferentes estudios de opinión en fechas relativamente recientes, ejemplo de ello es la *Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte* elaborada por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, que refiere los principales propósitos del viaje -sin considerar el regreso a casa- los cuales son los siguientes, ir al trabajo (46.3%), adquirir un bien o servicio (19.1%), ir a clases (11.3%), relacionado con la familia (6.1%) la salud (4.6%), entre otras (Gráfico 2).

Gráfico 2. Propósitos del viaje (Sin considerar regreso al hogar).



Fuente. “Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte”. sondeo realizado por el IJ de la UNAM en octubre a noviembre de 2014 con cuestionarios aplicados en vivienda de todo el país a mayores de 15 años. Muestra de 1,200 cuestionarios.

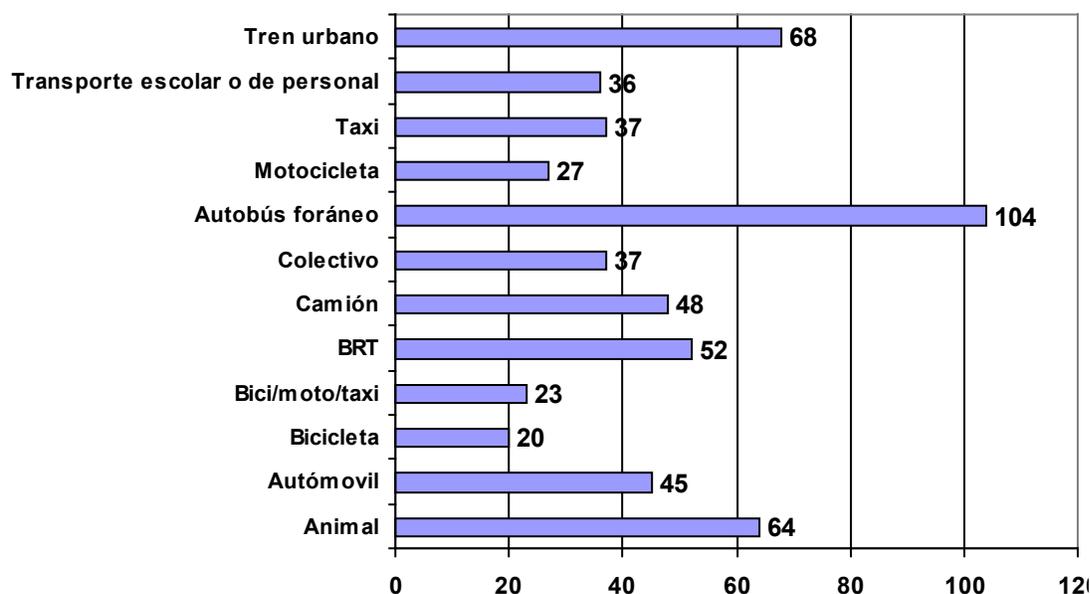
³⁶ Página de internet de Movilidad y Desarrollo México, A.C. Disponible en: <http://www.seguridadvialmexico.org/> (fecha de consulta: 23 de noviembre de 2016).

De acuerdo con esta investigación la media nacional de tiempo de traslado es de 43.6 minutos. Cabe destacar que la cifra es mayor en las zonas metropolitanas (57.1) y Centro (48.1) del país que en el Norte (43.6) o en el Sur (25.7).³⁷

Entre los promedios más altos para dirigirse a diferentes actividades destacan los relacionados con la familia (53.9), relacionado con el trabajo (53.9), ir al trabajo (47.8) y regresar a casa (46.2). Los menores tiempos son los correspondientes a ir a comer (25.0), llevar o recoger a alguien (21.3) o asistir a actividades religiosas (17.9).³⁸

En cuanto al tiempo de recorrido por modo de transporte, los mayores tiempos se registraron en autobús foráneo (104 minutos), seguido de tren urbano (68) y transporte animal (64). En contraste, los menores promedios fueron: motocicleta (27), bici/moto/taxi (23) y bicicleta (20) (Gráfico 3).

Gráfico 3. Tiempo de recorrido en viajes unimodales por modo de transporte.



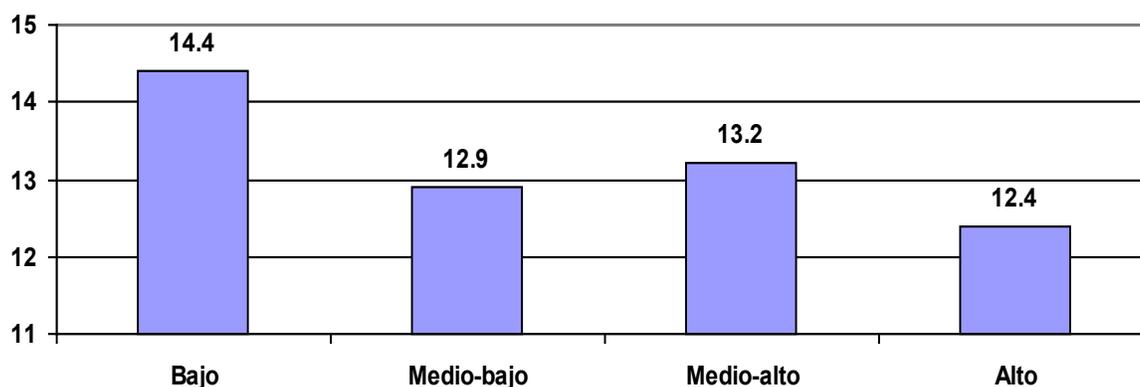
Fuente. "Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte". Sondeo realizado por el IJJ de la UNAM en octubre a noviembre de 2014 con cuestionarios aplicados en vivienda de todo el país a mayores de 15 años. Muestra de 1,200 cuestionarios.

³⁷ Instituto de Investigaciones Jurídicas (IJJ) de la Universidad Nacional Autónoma de México. "Entre mi casa y mi destino". *Movilidad y Transporte en México*. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte. IJJ-UNAM, México, 2015. pp. 115. Disponible en: <http://www.losmexicanos.unam.mx/movilidadytransporte/libro/index.html> (fecha de consulta: 12 de octubre de 2016).

³⁸ *Ibidem*. pp. 116.

El mismo estudio señala que el promedio de gasto en transporte por hogar es de 12.8% del ingreso. Por cuartil de ingreso, el gasto es mayor en el segmento bajo (14.4%) y menor en el alto (12.4%) (Gráfico 4).

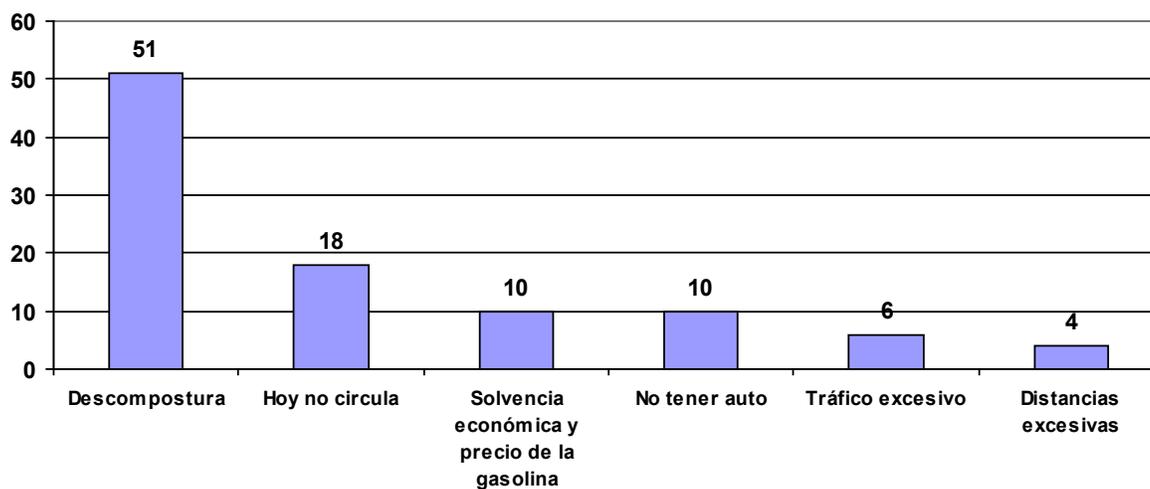
Gráfico 4. Gasto en transporte por hogar y por cuartil de ingreso (Porcentajes).



Fuente. “Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte”. Sondeo realizado por el IJ de la UNAM en octubre a noviembre de 2014 con cuestionarios aplicados en vivienda de todo el país a mayores de 15 años. Muestra de 1,200 cuestionarios.

En cuanto a las causas para dejar de usar el automóvil destacan que 51% lo haría en caso de una descompostura, 18% si aplica el programa “hoy no circula”, 10% lo dejaría de usar si no tuviera auto, entre otras respuestas (Gráfico 5).

Gráfico 5. Razones para dejar de usar el automóvil para viajar en otro medio de transporte.

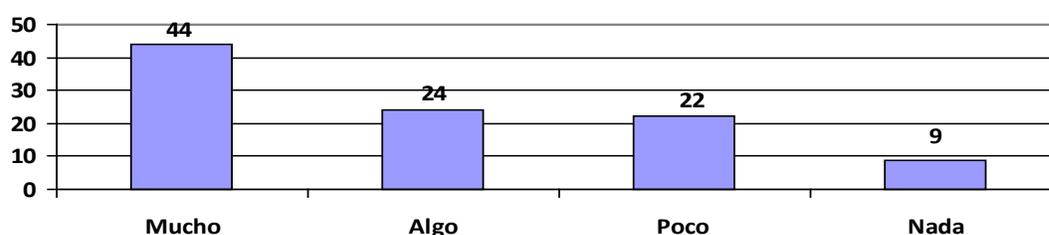


Fuente. “Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte”. Sondeo realizado por el IJ de la UNAM en octubre a noviembre de 2014 con cuestionarios aplicados en vivienda de todo el país a mayores de 15 años. Muestra de 1,200 cuestionarios.

En la gráfica 5 es notorio que razones como contar con un mejor transporte público no fueron mencionadas de forma mayoritaria para dejar de usar el automóvil.

Por su parte, el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) de la Cámara de Diputados informó que siete de cada diez encuestados (70%) afirmaron que en su ciudad existen problemas de tráfico vehicular, por 29% que señaló que no los hay (Gráfico 6).

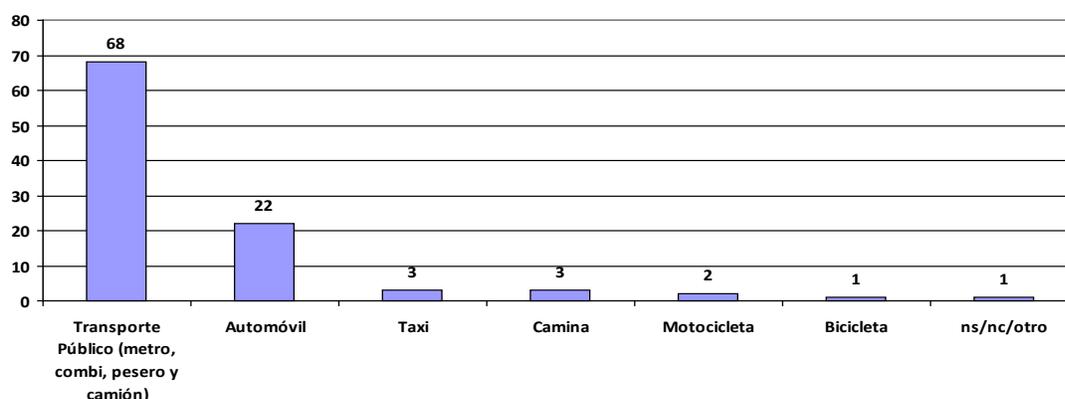
Gráfico 6. Percepción del tráfico en su ciudad (Porcentaje).



Fuente. "Encuesta telefónica sobre movilidad urbana". Sondeo realizado por el CESOP de la Cámara de Diputados. octubre de 2014 con entrevistas telefónicas en vivienda de todo el país a mayores de 18 años. Muestra de 603 cuestionarios.

En un contexto urbano, los encuestados por el CESOP señalaron que su movilidad se da principalmente en transporte colectivo como metro, camión, pesero o combi (68%); mientras que uno de cada cinco (22%) utiliza automóvil particular. Únicamente uno de cada diez eligió otras opciones para transportarse (Gráfico 7).

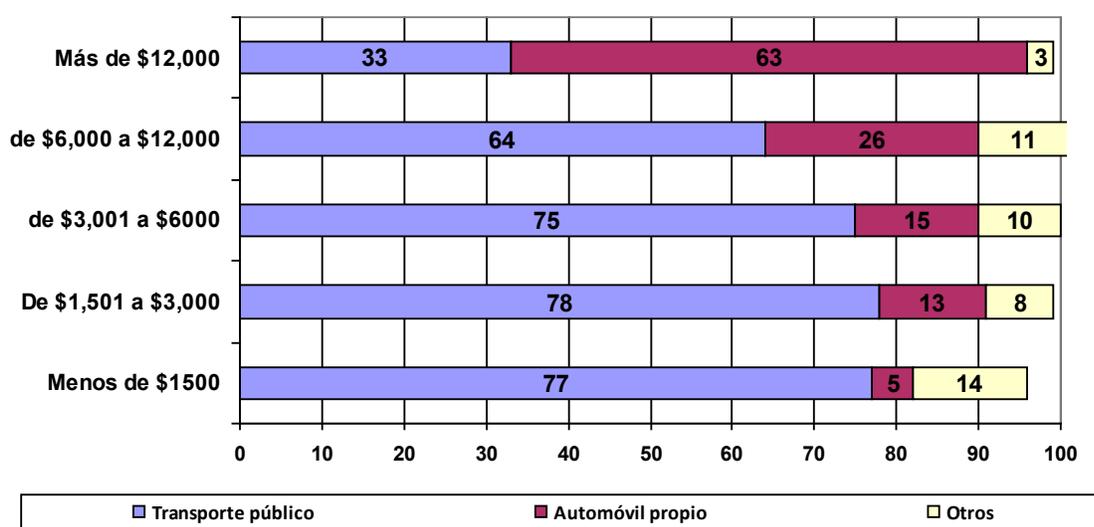
Gráfico 7. Principales medios de transporte utilizados para moverse en la ciudad (Porcentaje).



Fuente. "Encuesta telefónica sobre movilidad urbana". Sondeo realizado por el CESOP de la Cámara de Diputados. octubre de 2014 con entrevistas telefónicas en vivienda de todo el país a mayores de 18 años. Muestra de 603 cuestionarios.

El ingreso de los encuestados es una determinante para el uso de transporte público o automóvil particular, ya que a partir de un salario mayor a seis mil pesos disminuye las preferencias por usar metro, combi, pesero o autobús, para crecer en el vehículo privado (Gráfico 8).

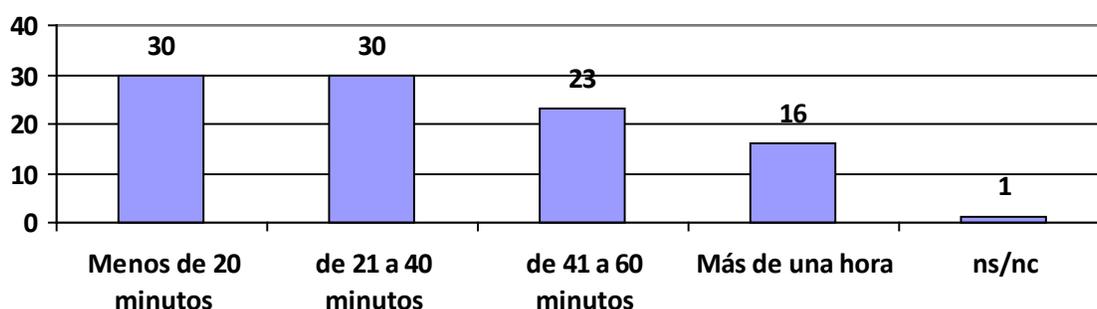
Gráfico 8. Comparación de respuestas entre tipos de transportes utilizados y rango de ingresos a escala nacional.



Fuente. “Encuesta telefónica sobre movilidad urbana”. Sondeo realizado por el CESOP de la Cámara de Diputados, octubre de 2014 con entrevistas telefónicas en vivienda de todo el país a mayores de 18 años. Muestra de 603 cuestionarios.

En cuanto a los tiempos de recorrido entre los diferentes trayectos, la encuesta del CESOP destaca que la tercera parte de los encuestados (30%) invierten menos de 20 minutos para trasladarse de su casa a la actividad principal, como lo es el trabajo o la escuela. Una cantidad similar (30%) ocupa de 21 a 40 minutos; mientras que 23% necesita de 41 a 60 minutos y 16% más de una hora (Gráfico 9).

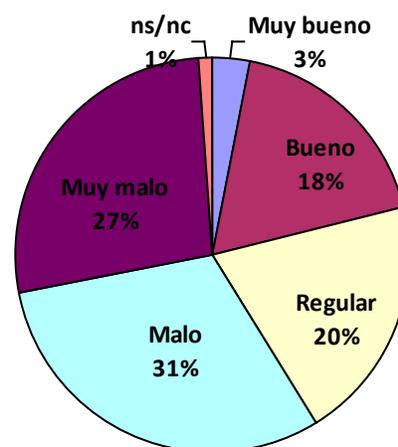
Gráfico 9. Tiempo de traslado entre la casa a la actividad principal del encuestado, como trabajo o estudios (Porcentaje).



Fuente. “Encuesta telefónica sobre movilidad urbana”. Sondeo realizado por el CESOP de la Cámara de Diputados. octubre de 2014 con entrevistas telefónicas en vivienda de todo el país a mayores de 18 años. Muestra de 603 cuestionarios.

Seis de cada diez consultados (58%) evaluaron como malo o muy malo el mantenimiento y pavimentación de calles y avenidas de su ciudad; dos de diez (20%) lo calificaron como regular, cifra similar (21%) que contestaron como bueno o muy bueno (Gráfico 10).

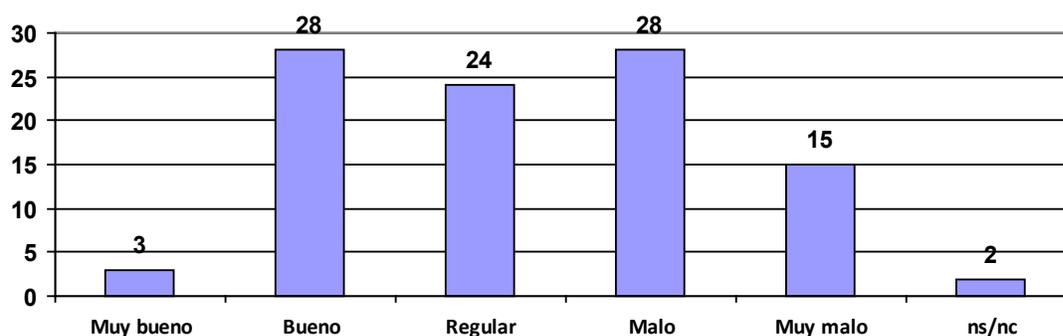
Gráfico 10. Evaluación del mantenimiento y pavimentación de calles y avenidas en su ciudad.



Fuente. “Encuesta telefónica sobre movilidad urbana”. Sondeo realizado por el CESOP de la Cámara de Diputados. octubre de 2014 con entrevistas telefónicas en vivienda de todo el país a mayores de 18 años. Muestra de 603 cuestionarios.

En cuanto a la evaluación del transporte público en la ciudad donde vive el encuestado, 31% lo considera bueno o muy bueno; en contraste, 43% contestó que es malo o muy malo, por 24% que lo definió como regular (Gráfico 11).

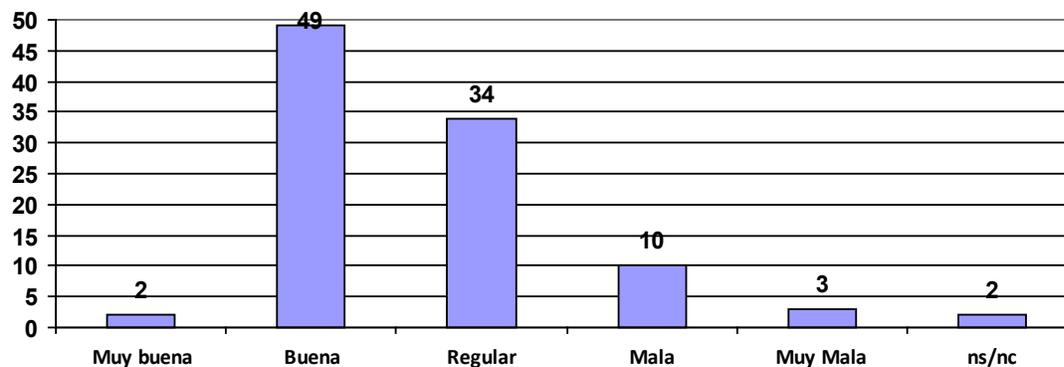
Gráfico 11. Evaluación del transporte público en la ciudad del encuestado (Porcentaje).



Fuente. "Encuesta telefónica sobre movilidad urbana". Sondeo realizado por el CESOP de la Cámara de Diputados, octubre de 2014 con entrevistas telefónicas en vivienda de todo el país a mayores de 18 años. Muestra de 603 cuestionarios.

Por su parte, la encuestadora *Parametría* presentó un estudio elaborado en la Ciudad de México que evalúa el servicio de taxi. En ese sentido, 51% señaló que la opinión es muy buena o buena, 34% contestó regular y 13% la consideró como mala o muy mala (Gráfico 12).

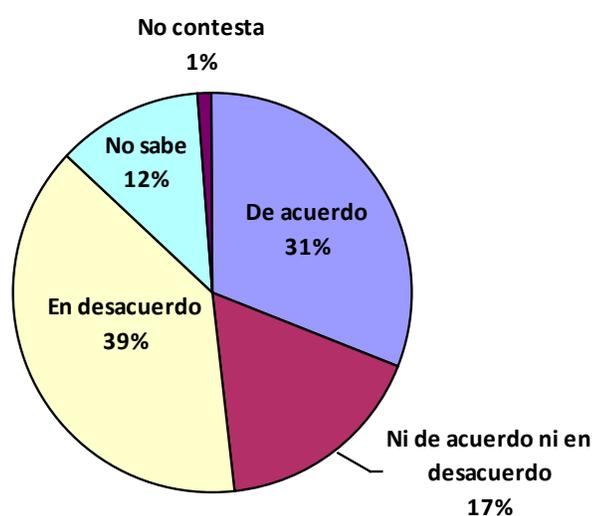
Gráfico 12. Evaluación del servicio de taxi en la Ciudad de México (Porcentaje).



Fuente. "Capitalinos apoyan regular tarifas de Uber". Sondeo realizado por *Parametría* del 16 al 21 de abril de 2016 con entrevistas telefónicas en el Distrito Federal. Muestra de 400 cuestionarios.

Como parte de la dinámica de movilidad en la Ciudad de México se ofrece el servicio de Uber. Al respecto, 31% de los usuarios encuestados está a favor de que el precio de un viaje en esta modalidad pueda variar dependiendo de la demanda del servicio; 17% no están ni acuerdo ni en desacuerdo; 39% en desacuerdo, entre otras respuestas (Gráfico 13).

Gráfico 13. Percepción de la variación del costo de un viaje en Uber dependiendo la oferta y demanda.



Fuente. "Capitalinos apoyan regular tarifas de Uber". Sondeo realizado por Parametría del 16 al 21 de abril de 2016 con entrevistas telefónicas en el Distrito Federal. Muestra de 400 cuestionarios.

Iniciativas presentadas en la LXIII Legislatura en materia de movilidad

En la LXIII Legislatura se han presentado 21 iniciativas para el tema de movilidad en sus diferentes modalidades, de las cuales ninguna se ha aprobado, 19 están pendientes de revisión y discusión, una tuvo dictamen negativo y otra fue retirada. La Tabla 3 enumera las características de dichas iniciativas.

Tabla 3. Iniciativas y puntos de acuerdo presentadas en las LXIII Legislatura para el tema de movilidad.

Denominación del asunto y fecha de presentación	Presentada por	Objetivo	Estatus
Que adiciona un capítulo V bis a la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. 13 de septiembre de 2016.	Dip. Ana María Boone Godoy	La iniciativa tiene por objeto crear afiches vehiculares de discapacidad. Entre lo propuesto, destaca: 1) indicar que los gobiernos de los estados, a través de sus órganos encargados del control vehicular, crearán dichos afiches a efecto de garantizar el acceso de las personas con discapacidad a los estacionamientos designados y a cualquier otro derecho de movilidad urbana; 2) precisar que éstos se expedirán a aquellas personas cuya condición lo amerite, según diagnóstico de un médico; 3) determinar que los datos de identificación de la persona deberán obrar en la parte no visible del afiche, a fin de servir de identificación para las autoridades en materia de vialidad que soliciten confirmación de la persona que lo amerita; 4) señalar que tendrán una vigencia no mayor a tres meses en el caso de incapacidad temporal, o de un año en caso que esta sea permanente y, 5) referir que su costo será determinado por cada autoridad de control vehicular.	Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen
Que adiciona y reforma la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. 1 de diciembre de 2015	PVEM PRD PAN Senado Sen. Lilia Guadalupe Merodio Reza	La iniciativa tiene por objeto fortalecer los derechos y garantizar la inclusión de personas con discapacidad. Entre lo propuesto, destaca: ...6) garantizar la movilidad personal con la mayor independencia; ...	Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen

Denominación del asunto y fecha de presentación	Presentada por	Objetivo	Estatus
<p>Que expide la Ley General de Desarrollo Metropolitano.</p> <p>28 de abril de 2016</p>	<p>Dip. Salvador Zamora Zamora</p>	<p>Establecer los criterios de coordinación para el desarrollo metropolitano en el país. Entre lo propuesto, destaca: 1) precisar y diferenciar diversos conceptos en la material, tales como zona metropolitana, municipio central y municipio exterior, entre otros; 2) señalar el procedimiento que deberá seguirse para la delimitación de zonas metropolitanas; 3) determinar que dichas zonas celebrarán convenios de coordinación metropolitana a fin de que las entidades federativas y los municipios convengan libremente su planeación y regulación conjunta y coordinada; 4) crear el Consejo para el Desarrollo Metropolitano como el órgano colegiado que definirá los objetivos, prioridades, políticas y estrategias para el desarrollo de cada zona metropolitana; 5) instituir un Fondo Metropolitano, cuyos recursos se destinarán a acciones, obras de infraestructura y equipamiento; 6) normar las acciones y medidas que habrán de implementarse en materia de movilidad, obras de infraestructura y planeación metropolitana; 7) referir los sujetos responsables de velar por la transparencia y rendición de cuentas en la materia; y, 8) estipular las sanciones que serán aplicables en la materia.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>
<p>Que expide la Ley General de Transporte Sustentable Urbano y Suburbano; se adiciona una fracción IV al artículo 2ºA de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios; y se adiciona una fracción XI al artículo 2 de la Ley de Coordinación Fiscal.</p> <p>31 de agosto de 2016</p>	<p>Dip. Sofía González Torres</p>	<p>Expedir la legislación para fomentar y apoyar la inversión en transporte sustentable urbano y suburbano. Entre lo propuesto destaca: 1) ampliar y mejorar la infraestructura de vialidades para mejorar la fluidez y garantizar la movilidad; 2) asegurar la integridad de los usuarios vulnerables de la vía pública; 3) crear la Comisión Nacional de Transporte Sustentable Urbano y Suburbano misma que será una instancia de coordinación de acciones entre los tres órdenes de gobierno; 4) precisar las atribuciones, integración y forma de trabajo de la Comisión; 5) puntualizar que el secretario técnico de la Comisión será designado por el Ejecutivo federal con el carácter de servidor público federal; 6) establecer el Fondo Nacional de Inversiones para el Transporte Urbano y Suburbano, el cual se constituirá como un fideicomiso en el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos con diversas aportaciones; 7) precisar su integración, así como los tipos de proyectos de inversión que podrán recibir apoyo del Fondo; 8) determinar lo relativo a las regulaciones al transporte urbano y suburbano; y, 9) facultar al Ejecutivo federal para emitir normas o disposiciones para reducir la contaminación y la emisión de gases de efecto invernadero del transporte. Asimismo propone precisar los mecanismos de recaudación para monetizar el Fondo.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>

Denominación del asunto y fecha de presentación	Presentada por	Objetivo	Estatus
<p>Que modifica y adiciona los artículos 6o. y 9o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.</p> <p>20 de julio de 2016</p>	<p>Dip. Jesús Sesma Suárez</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto regular el desarrollo de manifestaciones. Para ello propone: 1) establecer que las autoridades competentes deberán armonizar la libre manifestación de ideas y de reunión con el derecho a la movilidad, a la salud y a un medio ambiente sano, para lo cual deberá emitirse una Ley General en la materia; y, 2) precisar que no se podrá coartar el derecho de asociarse o reunirse, salvo que violente otros derechos fundamentales.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>
<p>Que reforma el artículo 17 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.</p> <p>15 de octubre de 2015</p>	<p>Dip. Erika Irazema Briones Pérez</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto enlistar las medidas que deberán implementar los tres órdenes de gobierno para garantizar a las mujeres la erradicación de la violencia. Para ello propone indicar que éstos deberán de:... 2) generar políticas públicas que garanticen el transporte público una forma segura de movilidad para las mujeres, así como coadyuvar en el establecimiento de procedimientos de sanción de los actos de violencia que se susciten al interior de sus unidades y de sus instalaciones;...</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara Revisora</p>
<p>Que reforma el artículo 2-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.</p> <p>29 de octubre de 2015</p>	<p>Dip. Claudia Edith Anaya Mota</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto establecer que se aplicará la tasa del 0% en la enajenación de ayudas a la movilidad, dispositivos técnicos y tecnologías de apoyo, incluidas nuevas tecnologías, así como otras formas de asistencia y servicios e instalaciones de apoyo que usen las personas con discapacidad....</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>
<p>Que reforma el artículo 90 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos.</p> <p>22 de diciembre de 2015</p>	<p>PRD PAN PVEM Senado Sen. Anabel Acosta Islas</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto crear la comisión legislativa ordinaria de Movilidad.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>

Denominación del asunto y fecha de presentación	Presentada por	Objetivo	Estatus
<p>Que reforma el artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático.</p> <p>15 de diciembre de 2015</p>	<p>Dip. Mirza Flores Gómez</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto considerar como actividades prioritarias las relacionadas con la incorporación de programas de movilidad sostenible, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales.</p>	<p>Dictamen negativo aprobado en Cámara de origen</p> <p>29-abr-2016</p>
<p>Que reforma los artículos 4º y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.</p> <p>18 de febrero de 2016.</p>	<p>Dip. Verónica Delgadillo García</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto establecer que toda persona tendrá derecho a la movilidad. Para ello propone: 1) indicar que el Estado garantizará este derecho bajo un sistema integral de calidad, aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita un efectivo desplazamiento para la satisfacción de las necesidades y pleno desarrollo de toda persona; y, 2) facultar al Congreso para expedir las leyes generales en la materia, así como de seguridad vial.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>
<p>Que reforma los artículos 8º y 9º de la Ley General de Cambio Climático.</p> <p>9 de febrero de 2016.</p>	<p>Dip. Ruth Noemí Tiscareño Agoitia</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto facultar a las entidades federativas y los municipios en materia de movilidad sustentable.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>
<p>Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Coordinación Fiscal.</p> <p>29 de octubre de 2015</p>	<p>Dip. Ariadna Montiel Reyes</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto crear el Fondo de Aportaciones para la Atención de los Costos de Capitalidad. Entre lo propuesto, destaca: 1) indicar que dicho Fondo será administrado por el gobierno del D.F.; 2) señalar que éste se determinará anualmente en el PEF con recursos federales; 3) detallar los elementos que deberán considerarse para la asignación de recursos; y, 4) precisar que las aportaciones con cargo al Fondo referido deberán destinarse a seguridad pública, movilidad, medio ambiente, servicios públicos, infraestructura y espacio público, cuyos proyectos deberán contener la opinión emitida por las delegaciones del D.F.</p> <p>Para tal fin modifica los artículos 25, 47-A y 47-B de la Ley de Coordinación Fiscal.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>

Denominación del asunto y fecha de presentación	Presentada por	Objetivo	Estatus
<p>Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Vivienda, de la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores y de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.</p> <p>4 de noviembre de 2015</p>	<p>Dip. Juan Manuel Celis Aguirre</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto garantizar que las personas adultas mayores y personas con discapacidad puedan tener acceso a una vivienda adaptada. Para ello propone: ...4) precisar que las normas mexicanas aplicables al diseño arquitectónico de la vivienda y los prototipos constructivos deberán considerar los espacios interiores y exteriores que faciliten la movilidad de sus habitantes;...</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>
<p>Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos.</p> <p>20 de septiembre de 2016</p>	<p>Sen. Martha Angélica Tagle Martínez</p>	<p>Establecer las bases y criterios para la planificación, regulación y gestión de la movilidad urbana sustentable como un elemento del desarrollo urbano de los asentamientos humanos. Entre lo propuesto destaca: 1) precisar las características que deberá tener un sistema de movilidad urbana, destacando la eficiencia, calidad, accesibilidad, disponibilidad y seguridad; 2) homologar la legislación al incorporar el término -Ciudad de México- ; 3) asesorar y apoyar a los gobiernos de los tres órdenes de gobierno en la planeación, financiamiento de inversión y la operación de los sistemas de movilidad urbana sustentable; 4) puntualizar que los diversos gobiernos llevarán a cabo acciones coordinadas en las zonas metropolitanas para efectos de contar con regulaciones e implementar políticas públicas que cumplan con los estándares mínimos en la materia; 5) obligar a que todo nuevo fraccionamiento o conjunto urbano deberá estar conectado a través de infraestructura vehicular, ciclista y peatonal a la red vial de la ciudad y al sistema de transporte público; 6) promover la movilidad urbana sustentable en los planes y programas que correspondan; 7) constituir el Programa de Impulso de la Movilidad Urbana Sustentable para contribuir a consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes, seguras y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes; 8) establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas, planes y programas de movilidad urbana sustentable; 9) facultar a la Federación para realizar cada 5 años un estudio nacional de movilidad urbana en las conurbaciones y zonas metropolitanas del país, con el objetivo de conocer el estado que guarda la movilidad en las ciudades; y, 10) promover en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de hechos de tránsito encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>

Denominación del asunto y fecha de presentación	Presentada por	Objetivo	Estatus
<p>Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos</p> <p>21 de abril de 2016</p>	<p>Diputados</p> <p>PVEM</p> <p>PRD</p> <p>Dip. Jonadab Martínez García</p>	<p>Establecer las bases, directrices y criterios para la planificación, regulación y gestión de la movilidad urbana sustentable. Entre lo propuesto, destaca: 1) indicar que las atribuciones en materia de ordenamiento territorial de asentamientos humanos y de desarrollo urbano de los centros de población deberán ser ejercidas en coordinación con los tres órdenes de gobierno, incluyendo a la demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; 2) señalar que dichas autoridades deberán de llevar a cabo acciones sistematizadas en las zonas metropolitanas con el objetivo de contar con sistemas metropolitanos eficientes que garanticen la seguridad vial y permitan el ejercicio del derecho a la movilidad; 3) determinar que todo nuevo fraccionamiento o conjunto urbano deberá estar conectado a través de infraestructura vehicular, ciclista y peatonal a la red vial de la ciudad y al sistema de transporte público; 4) otorgar prioridad a peatones y ciclistas en la utilización del espacio vial; 5) priorizar la inversión pública en infraestructura y operación de transporte urbano dirigida a sistemas de movilidad urbana sustentable; 6) crear los siguientes instrumentos de financiamiento público: i) Programa Federal de Apoyo al Transporte Urbano Masivo; ii) Programa de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable; iii) Fondo Nacional de Seguridad Vial; y, iv) fondos federales previstos en el PEF que pueden financiar infraestructura y operación de sistemas de transporte urbano; 7) implementar los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) como instrumentos de planeación a nivel urbano y metropolitano; y, 8) enlistar y detallar los criterios para el diseño de la infraestructura vial, así como las normas de circulación.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>
<p>Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos.</p> <p>28 de abril de 2016</p>	<p>Dip. Pablo Basáñez García</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto precisar diversos aspectos en materia de desarrollo metropolitano. Entre lo propuesto, destaca: ...3) determinar que el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población deberá propiciar el desarrollo sustentable de zonas metropolitanas, la movilidad y la planeación estratégica y revitalización;... Para tan fin modifica diversos artículos Ley General de Asentamientos Humanos.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>
<p>Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos.</p> <p>17 de agosto de 2016</p>	<p>PVEM Senado</p> <p>Sen. Yolanda De la Torre Valdez</p>	<p>Implementar mecanismos para la movilidad y accesibilidad de personas con discapacidad. Entre lo propuesto destaca: ..., 4) establecer que la participación social en materia de asentamientos humanos comprenderá el desarrollo y ejecución de proyectos enfocados al diseño universal del entorno físico, en comunidades que consideren la accesibilidad necesaria para garantizar el libre tránsito y seguridad de personas con discapacidad y adultos mayores.</p> <p>Para ello modifica los artículos 3, 7, 33, y 49 de la ley.</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen</p>

Denominación del asunto y fecha de presentación	Presentada por	Objetivo	Estatus
Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Desarrollo Social. 27 de septiembre de 2016	Dip. Claudia Edith Anaya Mota	La iniciativa tiene por objeto fortalecer los mecanismos de inclusión y movilidad de grupos vulnerables. Entre lo propuesto, destaca: ...2) incluir la accesibilidad y movilidad para las personas con discapacidad en los indicadores para la medición de la pobreza; y, 3) facultar a la Comisión Nacional de Desarrollo Social para proponer acciones destinadas a la inclusión al desarrollo social de las personas con discapacidad a través de la accesibilidad en sus comunidades y la movilidad en el transporte público. Para tal fin modifica los artículos 3, 11, 14, 36 y 50 de la Ley General de Desarrollo Social.	Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen
Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Desarrollo Social. 10 de marzo de 2016	Dip. Claudia Edith Anaya Mota	La iniciativa tiene por objeto establecer medidas encaminadas a fortalecer los derechos de las personas con discapacidad. Entre lo propuesto, destaca: ...2) precisar que las políticas públicas considerarán su condición de vulnerabilidad, añadiendo recursos presupuestales compensatorios y promoviendo su incorporación al desarrollo económico a través de acciones en materia de movilidad, accesibilidad e inclusión educativa y laboral;... ...4) resaltar que los programas y obras de infraestructura en materia de accesibilidad universal y movilidad en el transporte público para dichas personas serán prioritarios y de interés público; 5) incluir como indicador para que el CONEVAL establezca la definición, identificación y medición de la pobreza a la accesibilidad y movilidad para las personas en comento; y, 6) facultar a la Comisión Nacional de Desarrollo Social para: i) proponer acciones destinadas a la inclusión al desarrollo social de éstas a través de la accesibilidad en sus comunidades y la movilidad en el transporte público;...	Retirada 22 de junio de 2016
Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de la Infraestructura Física Educativa y de la Ley General de Prestación de Servicios para la Atención, Cuidado y Desarrollo Integral Infantil. 24 de agosto de 2016	Sen. Yolanda De la Torre Valdez	La iniciativa tiene por objeto garantizar la accesibilidad y movilidad de niños, niñas y personas con discapacidad dentro de planteles educativos y de cuidado infantil...	Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen
Que reforma y adiciona diversos artículos de la Ley de Vivienda y de la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores. 16 de marzo de 2016	Sen. Raúl Morón Orozco	La iniciativa tiene por objeto garantizar una vivienda para adultos mayores de acuerdo a sus condiciones y necesidades. Entre lo propuesto destaca: ...3) señalar que la Política Nacional de Vivienda tendrá como fin promover el diseño, financiamiento, dotación, autoconstrucción y construcción de viviendas acordes a las condiciones de accesibilidad y movilidad de los adultos mayores;...	Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen

Fuente. Secretaría de Gobernación. Sistema de Información Legislativa. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx> (fecha de consulta: 11 de octubre de 2016).

Comentarios finales

La movilidad urbana en diferentes partes del orbe representa un reto a las políticas públicas subnacionales, a escala país y en el rubro internacional a fin de mejorar la calidad de vida de la población que requiere desplazarse para realizar sus actividades, a bajo costo, menor tiempo, eficiencia ecológica y seguridad.

Dirección General de Análisis Legislativo

Dr. Alejandro Navarro Arredondo
Investigador
Mtra. Gabriela Ponce Sernicharo
Investigadora
Mtro. Cornelio Martínez López
Investigador
Dr. Itzkauhtli Benedicto Zamora Saenz
Investigador
Mtra. Irma del Rosario Kánter Coronel
Investigadora
Mtro. Christian Uziel García Reyes
Investigador
Mtra. Carla Angélica Gómez Macfarland
Investigadora
Mtra. Lorena Vázquez Correa
Investigadora
Lic. María Cristina Sánchez Ramírez
Investigadora
Mtro. Israel Palazuelos Covarrubias
Investigador

Serie Cuaderno de Investigación No.30

“Movilidad urbana en México”

Elaborado por:
Dr. Juan Pablo Aguirre Quezada

Diseño editorial: Ana Laura Díaz Martínez

Este documento no expresa de ninguna forma la opinión de la Dirección General de Análisis Legislativo, del Instituto Belisario Domínguez ni del Senado de la República.
Cuadernos de Investigación es un trabajo académico cuyo objetivo es apoyar el trabajo parlamentario.

Números anteriores de la serie Cuadernos de Investigación:
<http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/1870>

 @IBDSenado  IBDSenado  www.senado.gob.mx/ibd/



[Donceles No. 14, Centro Histórico,](#)
[C.P. 06020, Del. Cuauhtémoc,](#)
[Ciudad de México](#)