



II LEGISLATURA



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO SOLICITA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO REALICE LAS GESTIONES NECESARIAS ANTE EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, PARA QUE ACTUALICEN LOS MÓDULOS V Y VI DE LA ENCUESTA ORIGEN - DESTINO EN HOGARES DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (EOD) 2017.

DIPUTADO HÉCTOR DÍAZ POLANCO

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA

P R E S E N T E

Los que suscriben, **Diputado Royfid Torres González** y **Diputada Daniela Giecela Álvarez Camacho**, integrantes de la Asociación Parlamentaria Ciudadana del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, 21, 54, 56, tercer párrafo de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 56, 57, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100, 120 y 140 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someten a la consideración del Pleno, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO SOLICITA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO REALICE LAS GESTIONES NECESARIAS ANTE EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, PARA QUE ACTUALICEN LOS MÓDULOS V Y VI LA ENCUESTA ORIGEN - DESTINO EN HOGARES DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (EOD) 2017.**

ANTECEDENTES

- I. En la planeación urbana y del desarrollo, el transporte y la movilidad son sectores clave para el diseño e implementación de las políticas públicas que resuelvan los problemas de las personas. En la toma de decisiones públicas, la medición, el diagnóstico y la estadística son las herramientas más útiles para la comprensión de las dinámicas sociales

y económicas y definición de objetivos, conocer la viabilidad de nueva inversión o la definición de rutas.

- II. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), las encuestas de Origen - Destino (EOD) son una fuente de información sobre la movilidad espacial cotidiana cuyo objetivo es recopilar datos del volumen y dirección de los flujos diarios de población y proporcionan también una imagen detallada de los patrones de viaje (modos de transporte, horarios, fines de desplazamiento, etc.). Con estos estudios se genera información trascendental para la planeación de la infraestructura vial, la relación entre estructura urbana y desplazamientos, así como para el análisis de los vínculos entre características sociodemográficas y movilidad habitual.
- III. Las EOD son ejercicios de análisis estadístico e inferencial que se enfocan en desplazamientos cortos, diarios y cíclicos entre un lugar de origen y uno de destino, principalmente con fines de trabajo y estudio. Países como España, Chile, Colombia, Argentina y los Estados Unidos llevan a cabo este tipo de encuestas desde hace más de 30 años, y son usadas como herramientas para la planeación de las políticas públicas.
- IV. En 2017, a solicitud de los gobiernos de la Ciudad de México y el Estado de México el INEGI, junto con expertos del Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), acordaron realizar el levantamiento de la Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. El ejercicio tuvo como objetivo:
 - 1) Obtener información que permita conocer la movilidad cotidiana de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México y las características de los viajes que realizan;
 - 2) Estimar la cantidad de viajes que se generan en la ZMVM en un día entre semana (martes, miércoles o jueves) y el sábado;
 - 3) Estimar la población de 6 años y más que realiza viajes en los días señalados;
 - 4) Conocer los modos de transporte empleados para llegar al destino final del viaje (incluyendo el de caminar);



II LEGISLATURA



- 5) Detectar las horas de mayor afluencia de los viajes;
 - 6) Captar el motivo, duración, medios de transporte utilizados, tiempo y el costo de transportación, entre otros; y
 - 7) Relacionar las características sociodemográficas de los integrantes del hogar con los viajes que realizan.
- V. La EOD de 2017 tuvo una cobertura geográfica que abarcó las 16 alcaldías (entonces Delegaciones) de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo, en donde se aplicaron 66 mil 625 entrevistas en vivienda a personas de 6 o más años que cotidianamente realizan viajes. Además de características sociodemográficas, indagó acerca de los viajes realizados entre semana y en día sábado, para conocer: lugar de origen y destino, hora de inicio y término, dirección y propósito del viaje; modos de transporte, número de veces y orden en que usó los modos de transporte, costo del mismo, estación de descenso; si viajó en automóvil particular, número de personas en el vehículo, lugar de estacionamiento, entre otras variables.
- VI. En la Ciudad de México el sistema institucional de movilidad está conformado por diversos componentes. La Secretaría, es la encargada del desarrollo integral de la movilidad, el transporte, el control del autotransporte urbano, así como la planeación y la operación de vialidades. De la misma manera es responsable de la regulación del servicio de transporte individual de pasajeros, taxis, en su modalidad convencional o a través de aplicación, de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS) y de la regulación del transporte concesionado (microbús y vagonetas). También, se deben considerar los servicios concesionados para la operación del sistema de parquímetros, a cargo de ecoParq y de Servicios Metropolitanos (SERVIMET).
- VII. La administración de los distintos servicios de transporte público está a cargo de un conjunto de organismos desconcentrados que conforman el Sistema Integrado de Transporte Público. Cada uno de estos organismos está sectorizado a la Secretaría de Movilidad y cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propio. En este sentido, en 2019 se estableció la Red de Movilidad (MI), conformada por el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, la Red de transporte de Pasajeros (RTP), el Metrobús, el Órgano Regulador del Transporte (ORT; que incluye a los



II LEGISLATURA



Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y al nuevo sistema de transporte público Cablebús), así como el sistema de bicicletas públicas ECOBICI.

Si bien el conjunto de estos organismos públicos y servicios concesionados están subordinados a la SEMOVI, estos todavía no conforman un sistema integrado en términos operativos, financieros o físicos. Cada servicio de transporte público o concesionado opera con su propio sistema tarifario y de recaudo.

- VIII. Derivado de la pandemia por COVID-19, los sistemas de transporte de la Ciudad de México han tenido que cambiar su estrategia al momento de brindar los servicios, para evitar la propagación del contagio de los usuarios. Pero dado al aumento de casos por contagios, se necesitan tener estudios recientes e información actualizada para poder tomar decisiones adecuadas que realmente ayuden a la sociedad y así poder evitar el aumento de la propagación del virus.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

De acuerdo con datos de la Organización de las Naciones Unidas, el COVID-19 hizo que la movilidad urbana cambiara. La demanda de viajes se redujo en respuesta directa al confinamiento y al trabajo remoto; se observó un impulso sin precedentes para los viajes no motorizados, y el uso del transporte público fue asociado con la amenaza potencial de contagio incluso cuando estudios iniciales que sugieren que, en las condiciones adecuadas, el transporte público sigue siendo uno de los medios más seguros y esenciales para moverse por las ciudades.

A partir de marzo de 2020, en la Ciudad de México pudo observarse una alteración de los patrones de movilidad tanto de personas viajeras como de trabajadoras del transporte. Sin embargo, la ciudad no detuvo sus actividades esenciales y, de hecho, con el paso de los meses, continuó a tal grado, que el tráfico siguió siendo casi el mismo previo a la pandemia. Lo que sí fue notorio - cuando menos empíricamente - fue el cambio de horarios, días de tránsito, horas pico, entre otros fenómenos.

Con la reapertura económica y la reactivación de actividades sociales, se hace necesario que la Ciudad de México, ofrezca una alternativa para moverse fácilmente entre el hogar y el lugar de trabajo, al tiempo que se eleven los estándares de seguridad sanitaria.



II LEGISLATURA



Para ello, el Gobierno de la Ciudad y las y los ciudadanos, necesitamos allegarnos de los elementos estadísticos óptimos para la mejor toma de decisiones.

La mala comunicación y falta de estrategias, aunado con la combinación de diversas visiones y metodologías de trabajo en las organizaciones, demuestran su falta de organización y entorpecen la comunicación interinstitucional, los cuales son encargadas de tener su información actualizada y relevante acerca de la movilidad en la Ciudad de México, para que se puedan tomar decisiones en beneficio de la ciudadanía, los datos que se obtengan de las dependencias involucradas para elevar los niveles de bienestar en colectivo para la sociedad, siendo adaptables y flexibles, de manera que respondan a los actuales escenarios en los que se está viviendo por la pandemia de COVID-19.

La gestión y presentación de datos actualizados para poder hacer la Encuesta Origen - Destino lograrán evidenciar la dinamicidad y simultaneidad con la que deberían de estar trabajando las instancias y que rompa la inercia de trabajo desorganizado e improvisado y procure apegarse, de manera responsable.

El estudio de movilidad cotidiana, se tiene que tener siempre actualizado, ya que es de suma importancia para la planeación de infraestructura vial, la relación entre estructura urbana y desplazamientos, así como para el análisis de los vínculos entre características sociodemográficas y movilidad habitual.

Se requiere actualización de datos ya que:

1. El levantamiento de la Encuesta Origen - Destino se tenía contemplado para el 2016 y debido a la contingencia ambiental de la Ciudad de México y a cambios en el programa Hoy no circula, se suspende y se pospone para realizarla en el periodo del 23 de enero al 3 de marzo del 2017.
2. La última Encuesta Origen - Destino realizada fue en el año 2017, han pasado 5 años y no se tiene actualización de datos.

3. De acuerdo con la Encuesta Origen - Destino, dentro de la información que se recaba, se realiza el análisis y el reforzamiento de las capacidades de los entes involucrados con la gestión de movilidad y seguridad vial. De acuerdo a las secciones:

V. Viajes realizados entre semana. Viajes realizados entre semana: total de viajes, lugar de origen y destino, hora de inicio y término, dirección y propósito del viaje; modos de transporte, número de veces y orden en que usó los modos de transporte, costo del mismo, estación de descenso; si viajó en automóvil particular, número de personas en el vehículo, lugar de estacionamiento, entre otras variables.

VI. Viajes realizados en sábado. Viajes realizados en sábado. Mismos datos sobre viajes entre semana. Adicionalmente se indaga si la persona fue entrevistada personalmente y si llenó sus tarjetas de viajes.

Sin embargo, la pandemia por coronavirus ha alterado sustantivamente la movilidad y la vida de sus habitantes y en especial, su forma de moverse en la Ciudad. Al inicio de la emergencia por COVID-19, existió una disminución del flujo de personas en el Sistema de Transporte debido a las restricciones impuestas por el confinamiento. De las primeras medidas que se tenían que cumplir fué conservar una distancia de al menos 1.5 metros, un aumento considerable en la limpieza de todas las unidades y el uso obligatorio de cubrebocas. Si bien, es cierto, la Ciudad de México no detuvo sus actividades esenciales, y con el paso de los meses y el cambio del semáforo epidemiológico, continuó a tal grado que el tráfico siguió siendo casi el mismo previo a la pandemia. Si le sumamos a este contexto que el flujo de vehículos particulares sería una mejor opción frente al transporte público. Es decir, el viaje en transporte público implica no respetar en la mayoría de los casos las medidas de prevención sugeridas por las autoridades sanitarias.

En la CDMX es cercano al 70% y en los municipios conurbados, la proporción es de poco más de la mitad. De los viajes en transporte privado, se estima que en un día se realizan 6.60 millones de viajes en automóvil. El promedio de ocupantes por auto es de 1.5 personas (considerando el inicio de los viajes) y es entre las 6:00 y las 8:59 horas cuando se aprecia la mayor actividad de viajes hacia el trabajo. Más de 4 millones de viajes se realizan entre las 7:00 y las 7:59 de la mañana, del total de viajes de los municipios conurbados, cerca de 2.25 millones (12.6%) se realizan hacia la CDMX. Del total de viajes



II LEGISLATURA



de la CDMX, 2.16 millones (13.3%) se realizan hacia los municipios conurbados. Estos datos se obtienen de la Encuesta Origen - Destino del año 2017, donde han habido cambios en temas de movilidad, derivados de la pandemia.

Por miedo al contagio muchos prefieren viajar en su automóvil, por lo que se deben evaluar las medidas que se implementaran con datos actualizados para poder lograr reducir el uso de vehículos, reducir tiempos de traslado y los beneficios al medio ambiente. El uso del auto repercute en la calidad del aire, aumenta los tiempos de traslados para el resto de la población, disminuye la velocidad dentro de la movilidad y en general afecta la calidad de vida de las personas. En contraste con esto, también es importante resaltar que el uso de la bicicleta se ha extendido como una forma de transporte importante en la ciudad, pero tampoco tienen las mejores condiciones en cuanto a ciclovías.

CONSIDERACIONES

PRIMERA. De acuerdo al artículo 178 de la Ley de Movilidad, la red vial se clasifica en los siguientes tipos:

1. **Vías primarias:** Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos.
2. **Vías de acceso controlado:** Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones. La incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos.
3. **Vías secundarias:** Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo. Sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos.



II LEGISLATURA



Además, la Ley de Movilidad y su Reglamento establecen en sus artículos 26 y 9 respectivamente, que la Comisión de Clasificación de Vialidades.¹ Es el órgano colegiado responsable de asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en la ciudad de acuerdo a sus características físicas y operacionales. La Comisión se instaló el 8 de abril de 2019 y desde entonces ha sesionado en dos ocasiones de manera extraordinaria y cuatro de manera ordinaria.

SEGUNDA. La clasificación de acuerdo a la Ley de Movilidad del agregado de entidades y sistemas que estructuran la oferta de transporte en la ciudad es la siguiente:

- Transporte masivo: Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros “Metrobús” y el Servicio de Transportes Eléctricos en su modalidad de Tren Ligero.
- Transporte colectivo: Servicio de Transportes Eléctricos en sus modalidades de Trolebús, Nochebús y taxis eléctricos, la Red de Transporte de Pasajeros y los servicios de transporte concesionado que opera rutas de vagonetas, microbuses y autobuses, taxis y servicios de taxi mediante aplicación.
- Transporte individual: Sistema de Bicicletas Públicas ECOBICI y Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS) que engloba a bicicletas y monopatines eléctricos sin anclaje.
- Transporte complementario: Abarca los servicios de transporte individual de pasajeros en motocicletas - mototaxi y bicicletas - bicitaxi.

TERCERA. En la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se hace mención en el Artículo 6. La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

¹ La Comisión de Clasificación de Vialidades, está integrada por las dieciséis alcaldías de la Ciudad de México, cuatro dependencias de gobierno central y es presidida por la Secretaría de Movilidad.



II LEGISLATURA



Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.

CUARTA. Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

- I. **Seguridad.** Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;
- II. **Accesibilidad.** Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;
- III. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.
- IV. **Igualdad.** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;



II LEGISLATURA



V. **Calidad.** Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

VI. **Resiliencia.** Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VII. **Multimodalidad.** Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

VIII. **Sustentabilidad y bajo carbono.** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

IX. **Participación y corresponsabilidad social.** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y

X. **Innovación tecnológica.** Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

QUINTA. Como se ha visto, complejo sistema de movilidad y transporte de la Ciudad de México debe implementar políticas desde una visión de seguridad, igualdad, inclusión y sustentabilidad es fundamental, sin embargo, para tomar buenas decisiones y plantear soluciones a los problemas actuales, es vital tener información actualizada y precisa, sobre todo ahora que las



II LEGISLATURA



diferentes dinámicas de movilidad han cambiado derivado de nuevos estilos de vida y organización a raíz de la pandemia.

Únicamente con información veraz, objetiva y clara, podemos entender las diferentes condiciones de la movilidad en la ciudad, de las personas que se trasladen en la ciudad y el tipo de traslados que hacen, solo así podemos pensar en políticas vigentes y que, más que pilar superficialmente un problema, pueda atender las causas de fondo.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración del Pleno la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

ÚNICO. EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO SOLICITA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO REALICE LAS GESTIONES NECESARIAS ANTE EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, PARA QUE SE ACTUALICEN LOS MÓDULOS V Y VI DE LA ENCUESTA ORIGEN - DESTINO EN HOGARES DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (EOD) 2017.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 19 de enero de 2022.

Atentamente

Royfid Torres

DIPUTADO ROYFID TORRES GONZÁLEZ

Daniela Alvarez

**DIPUTADA DANIELA GICELA ÁLVAREZ
CAMACHO**

**Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura
Enero de 2022**

TÍTULO	Asuntos para Inscripción (versión final)
NOMBRE DEL ARCHIVO	024. PdA SEMOVI EOD .pdf and 2 others
ID. DEL DOCUMENTO	e42ed4a4295fe48af3437db50c18fcc148a1f0a2
FORMATO FECHA REG. AUDIT.	MM / DD / YYYY
ESTADO	● Completada

Historial del documento

**01 / 17 / 2022**
22:20:29 UTC

Enviado para firmar a Royfid Torres (royfid.torres@congresocdmx.gob.mx) and Daniela Álvarez (gicela.alvarez@congresocdmx.gob.mx) por royfid.torres@congresocdmx.gob.mx.
IP: 138.186.28.87

**01 / 17 / 2022**
22:20:58 UTC

Visto por Daniela Álvarez (gicela.alvarez@congresocdmx.gob.mx)
IP: 189.147.51.25

**01 / 17 / 2022**
22:21:25 UTC



Visto por Royfid Torres (royfid.torres@congresocdmx.gob.mx)
IP: 138.186.28.87

**01 / 17 / 2022**
22:21:27 UTC

Firmado por Daniela Álvarez (gicela.alvarez@congresocdmx.gob.mx)
IP: 189.147.51.25

TÍTULO	Asuntos para Inscripción (versión final)
NOMBRE DEL ARCHIVO	024. PdA SEMOVI EOD .pdf and 2 others
ID. DEL DOCUMENTO	e42ed4a4295fe48af3437db50c18fcc148a1f0a2
FORMATO FECHA REG. AUDIT.	MM / DD / YYYY
ESTADO	● Completada

Historial del documento

 FIRMADO	01 / 17 / 2022 22:21:57 UTC	Firmado por Royfid Torres (royfid.torres@congresocdmx.gob.mx) IP: 138.186.28.87
 COMPLETADO	01 / 17 / 2022 22:21:57 UTC	Se completó el documento.