



CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 42 C fracción I de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, en relación con lo previsto en el Artículo 44 de su Estatuto Orgánico, el Consejo de Evaluación del Desarrollo Social, formula el siguiente:

DICTAMEN DEL CUMPLIMIENTO DE LA RECOMENDACIÓN 9.01/2012 DERIVADA DE LA EVALUACIÓN EXTERNA DEL DISEÑO E INSTRUMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS (TPCP) EN EL DISTRITO FEDERAL

Evaluación Externa	Evaluación Externa del Diseño e Instrumentación de la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajeros (TPCP) en el Distrito Federal
Recomendación	Recomendación 9.01/2012: Incluir el transporte público, la movilidad y el Derecho a la Ciudad como una esfera prioritaria en la política social de la Ciudad y concretar esa perspectiva en sus diferentes programas.
Autoridad a la que está dirigida	Secretaría de Transporte y Vialidad (ahora Secretaría de Movilidad, de conformidad con lo establecido en el Decreto por el que se Reforman Diversas Disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Local del Distrito Federal, en su Transitorio Tercero, en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 14 de Julio de 2014). (Aceptada, mediante oficio STV/OS/0128/12) Secretaría de Desarrollo Social (Aceptada, mediante oficio SDS/DJ/261/2012)
Información presentada para dar cumplimiento	<p>SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL</p> <p>SDS/DJ/261/2012. La Secretaría de Desarrollo Social acepta las recomendaciones que nos ocupan en los términos expresados para el cumplimiento de las mismas.</p> <p>SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD STV/OS/0128/12. Se acepta la recomendación e informa que ya existen avances al respecto. Podemos señalar que el Programa Integral del transporte y Vialidad 2007-2012 se rige por 4 Líneas Estratégicas que dirigen la política de movilidad del D.F. y se derivan las acciones y subprogramas.</p> <p>Información recabada por Evalúa CDMX:</p> <p>La Secretaría de Movilidad emitió el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal No. 1965 Bis, de fecha 15 de octubre de 2014, bajo las características señaladas en la recomendación.</p> <p>Objetivo del Programa La política de movilidad tiene por objeto mejorar la calidad de los viajes para todas las personas que habitan y visitan el Distrito Federal, así como la eficiencia del sistema de movilidad.</p>

(Handwritten signatures and marks on the right side of the page)





Este programa tiene como fin último garantizar la movilidad de las personas, considerando el acceso universal e igualitario al conjunto de bienes y servicios públicos a las personas con discapacidad (física, intelectual o sensorial) y en situación de vulnerabilidad en condiciones de igualdad y no discriminación en el espacio público y el transporte, mediante la ejecución de las acciones delineadas bajo los seis ejes estratégicos – políticas públicas del PIM y un trabajo articulado entre los diferentes entes del gobierno, la Ciudad de México logre para 2018:

1.- Mejorar la experiencia de viaje de todas las personas usuarias, independientemente del modo de transporte que elijan.

2. Conservar el reparto modal actual, donde 7 de cada 10 tramos de viaje son realizados en transporte eficiente (caminar, andar en bicicleta o hacer uso del transporte público), desincentivando los traslados en automóvil particular.

Estos objetivos son el marco de actuación y coordinación del sector y de toda la administración pública, planteados con base en los beneficios de seguridad vial, ambientales, económicos, de salud, de eficiencia energética y de equidad social en el uso del espacio público.

Lo anterior bajo el precepto de que todas las personas que habiten en la Ciudad de México deben poder gozar de todos los derechos humanos, entre otros del Derecho al transporte público y a la movilidad urbana para lograr la construcción de una ciudad incluyente.

El Programa Integral de Movilidad 2013-2018 se estructura bajo seis ejes estratégicos:

- Eje estratégico 1: Sistema Integrado de Transporte (SIT)

Metas

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

- Eje estratégico 2: Calles para todos

Metas

- Completar nuestras calles.
- Reducir la velocidad en calles locales.
- Garantizar cruces accesibles y seguros.
- Eficientar la circulación para todas y todos.
- Diseñar obras viales incluyentes.





- Eje estratégico 3: Más movilidad con menos autos

Metas

- Aumentar el uso de la bicicleta.
- Gestionar el estacionamiento.
- Impulsar la movilidad eficiente.
- Reducir y regular el uso del automóvil.

- Eje estratégico 4: Cultura de movilidad

Metas

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

- Eje estratégico 5: Distribución eficiente de mercancías

Metas

- Planear la distribución de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.
- Mejorar la integración del transporte de carga con la vida urbana.
- Actualizar la regulación del transporte de carga.

- Eje estratégico 6: Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)

Metas

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

El Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018 también incorpora y se fundamenta en las tendencias identificadas en el Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018 elaborado por el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la Universidad Nacional Autónoma de México, así como en las necesidades sociales y acuerdos ciudadanos referidos en el documento «Ciudadanos con Visión. Acuerdos para la movilidad», los cuales fueron entregados y retomados por el Jefe de Gobierno.

Los seis ejes estratégicos – políticas públicas del PIM y las áreas de oportunidad del PGDDF se vinculan directamente para dar respuesta a las necesidades de movilidad, sociales, ambientales y de desarrollo que plantea el proyecto de ciudad que se estipula desde el PGDDF 2013-2018.



Áreas de oportunidad y objetivos dentro del PGDDF 2013–2018 relativos a la política de movilidad

Eje	Áreas de oportunidad	Objetivos
<p>4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura</p>	<p>1. Patrón de ocupación territorial. El territorio de la Ciudad de México presenta un patrón de ocupación ineficiente, desarticulado e inequitativo que provoca un consumo de recursos excesivo, una distribución desigual de los equipamientos, infraestructura y servicios urbanos, así como la subutilización y deterioro de los mismos.</p>	<p>a zonas que combinen los diversos usos del suelo, mejore la infraestructura pública, aproxime el empleo y los hogares a las redes de transporte público y propicie la equidad territorial.</p> <p>Objetivo 2. Regenerar y redensificar zonas localizadas tanto en áreas centrales con potencial de reciclamiento, como en las áreas que pueden captar población adicional, tener un uso más intenso y diverso del suelo y ofrecer condiciones de sustentabilidad y rentabilidad.</p> <p>Objetivo 3. Impulsar la coordinación interinstitucional que, con una visión interdisciplinaria y metropolitana, consolide la funcionalidad administrativa de la relación entre las dependencias y entidades vinculadas al desarrollo territorial, para ofrecer un servicio eficiente, transparente y expedito al ciudadano, sustentado en un marco normativo congruente que inhiba la corrupción y potencie el desarrollo de la Ciudad.</p>
	<p>2. Espacio público. La insuficiencia y deterioro del espacio público en la Ciudad de México, aunado a la falta de integración en su forma, función, uso y accesibilidad, inciden en la ruptura y debilitamiento de circuitos económicos, tejido social, imagen urbana y seguridad pública en los entornos donde éstos se encuentran.</p>	<p>Objetivo 1. Crear, recuperar y mantener los espacios públicos emblemáticos, las áreas verdes urbanas a diferentes escalas y en diferentes zonas de la Ciudad y las calles como elementos articuladores del espacio público, a fin de generar encuentros, lazos de convivencia, apropiación social, sentido de pertenencia y ambientes de seguridad para los habitantes y visitantes.</p> <p>Objetivo 2. Establecer un sistema coordinado de la gestión del espacio público que integre a todas las dependencias y entidades de la administración central, a las delegaciones políticas, a las instituciones académicas y culturales, así como a los organismos de la sociedad civil, para potenciar los esfuerzos bajo la misma perspectiva del derecho a la ciudad.</p> <p>Objetivo 3. Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de «Calles completas» en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.</p>
		<p>Objetivo 1. Avanzar hacia un Sistema Integrado de Transporte público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como desde el punto de vista de la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas</p>

[Handwritten signatures and marks on the right margin]





Eje	Áreas de oportunidad	Objetivos
<p>4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura</p>	<p>3. Transporte público. Persisten desarticulaciones, inaccesibilidad e ineficiencia en el transporte público, lo que genera excesivos tiempos de traslado, una mala experiencia de viaje, contaminación ambiental, exclusión social y un impacto negativo en la economía familiar y en la competitividad urbana.</p>	<p>emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.</p> <p>Objetivo 2. Impulsar una transformación del transporte público concesionado que propicie la conformación de empresas prestadoras del servicio que cumplan con estándares establecidos por la autoridad y que funcionen en el marco de una clara regulación, control y transparencia, privilegiando la eficiencia, bajas emisiones, accesibilidad, confiabilidad, seguridad, comodidad e integración con otros modos de transporte.</p> <p>Objetivo 3. Adecuar los instrumentos normativos de control y de planeación integral para garantizar la calidad en la prestación del servicio público de transporte, así como estructurar y poner en funcionamiento las instancias institucionales necesarias para la planeación, gestión y control del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México.</p>
	<p>4. Transporte automotor. Prevalece un rápido crecimiento del transporte automotor individual y de carga en la capital y la Zona Metropolitana del Valle de México, aunado a la falta de controles efectivos sobre su uso y gestión racional y de otras alternativas de transporte.</p>	<p>Objetivo 1. Establecer políticas públicas de reducción del uso del automóvil, para garantizar una mejor calidad de vida y reducir las externalidades negativas asociadas a su uso.</p> <p>Objetivo 2. Mejorar y ampliar las alternativas de movilidad eficiente, con la finalidad de incrementar el orden y la seguridad vial.</p> <p>Objetivo 3. Desarrollar una gestión eficiente del transporte de carga, así como de la distribución de bienes y mercancías al interior de la capital.</p>




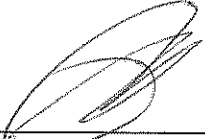

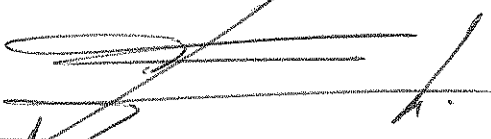
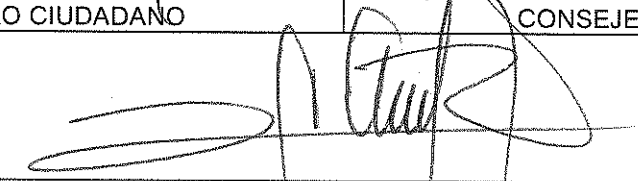
[Handwritten signatures and initials on the right margin]

Con base en la información proporcionada por el Ente Recomendado, así como la obtenida por EVALÚA-CDMX, en la **XXIX Sesión Ordinaria 2015**, el Comité de Evaluación y Recomendaciones dictamina el **CUMPLIMIENTO TOTAL** de la **Recomendación 9.01/2012** derivada de la Evaluación Externa del Diseño e Instrumentación de la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajeros (TPCP) en el Distrito Federal.





POR EL CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL

INTEGRANTES	
 DRA. ÁNGELA BEATRIZ MARTÍNEZ GONZÁLEZ CONSEJERA CIUDADANA	 DRA.(c) ERÉNDIRA VIVEROS BALLESTEROS CONSEJERA CIUDADANA
 DR. IGNACIO DE LOYOLA PERROTINI HERNÁNDEZ CONSEJERO CIUDADANO	 DR. OSCAR ALFONSO MARTÍNEZ MARTÍNEZ CONSEJERO CIUDADANO
 DR. HUMBERTO RÍOS BOLÍVAR CONSEJERO CIUDADANO	 DR. KRISTIANO RACCANELLO CONSEJERO CIUDADANO
 MTRO. JOSÉ ARTURO CERÓN VARGAS SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ Y DIRECTOR GENERAL DEL CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL	

LAS FIRMAS QUE ANTECEDEN FORMAN PARTE DEL DICTAMEN DEL CUMPLIMIENTO DE LA RECOMENDACIÓN 9.01/2012 DERIVADA DE LA EVALUACIÓN EXTERNA DEL DISEÑO E INSTRUMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS (TPCP) EN EL DISTRITO FEDERAL.

