

Ciudad de México a 2 de septiembre de 2024

Diputada
MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA.
Presidenta de la Mesa Directiva
Congreso de la Ciudad de México
PRESENTE

El que suscribe, **Diputado Víctor Hugo Romo de Vivar Guerra** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena, de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo establecido por el artículo 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D, inciso a), 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXI, 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, me permito presentar la MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD Y GESTIÓN URBANA EN LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, por el que se reforman, el artículo 31 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; artículo 18, de la Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México y se adiciona una fracción I bis al artículo 2; un artículo 8 Bis; una fracción VIII Bis. al artículo 222; de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Atentamente



3 de septiembre de 2024
Congreso de la Ciudad de México

Planteamiento del problema

La Ciudad de México, por su complejidad, dinámica social y vinculación del espacio público, lleva tiempo desarrollando diversas estrategias, algunas veces aisladas para atender la problemática del desarrollo urbano y la movilidad, de la principal

megalópolis del mundo. La creación de una serie de reformas que permitan la MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD Y GESTIÓN URBANA EN LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, apoyados de metodologías y experiencia internacionales busca unir conceptos medioambientales, económicos, sociales, de la movilidad y participativos a través de una visión abierta y holística del desarrollo urbano.

La presente iniciativa se centra en la reforma de la de Movilidad y de Obras de la Ciudad de México, con el propósito de fortalecer la regulación de las actividades de los Centros de Transferencia Modal, incorporando un enfoque de actualización normativa. Con esta iniciativa nos proponemos mejorar la infraestructura y la gestión de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) en la Ciudad de México. Estos centros, vitales para la movilidad urbana, actualmente enfrentan problemas de saturación y deficiencias significativas que perjudican la eficiencia del transporte público, agravan la congestión vehicular y deterioran la calidad del servicio para los usuarios.

En ciudades como Bogotá, Colombia, y Curitiba, Brasil, se han implementado con éxito sistemas de transporte integrados con centros de transferencia altamente eficientes, lo que ha resultado en una reducción significativa en los tiempos de viaje y una mejora en la calidad de vida urbana. Estas experiencias internacionales demuestran que, mediante una planificación adecuada y la inversión en infraestructura, es posible transformar los CETRAMs en nodos eficaces de transporte que faciliten la movilidad sostenible.

Análisis retrospectivo de la evolución de los CETRAMs, en la Ciudad de México

La evolución de los CETRAMs en la Ciudad de México refleja un proceso de adaptación y mejora continua, impulsado por la necesidad de enfrentar los desafíos de movilidad en una de las ciudades más grandes del mundo. Desde su concepción en 1969 hasta la creación de la COCETRAM en 2010, y las recientes modernizaciones y adaptaciones frente a la pandemia, los CETRAMs han sido y continúan siendo fundamentales en la conectividad urbana. Sin embargo, persisten desafíos como la saturación, el deterioro de la infraestructura y la seguridad, lo que subraya la necesidad de una gestión proactiva y la implementación de políticas públicas que garanticen su operatividad y eficiencia a largo plazo.

Origen y Desarrollo Inicial (1969 - 2010)

Los Centros de Transferencia Modal (CETRAMs) en la Ciudad de México surgieron en 1969 como una respuesta a la creciente necesidad de integrar diferentes modos de

transporte público. Inicialmente, fueron concebidos como instalaciones complementarias a las terminales del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, con el objetivo de facilitar el movimiento eficiente de pasajeros entre autobuses, microbuses y el metro. Estos primeros centros fueron gestionados por distintas entidades gubernamentales, dependiendo de la administración en turno, lo que a menudo resultaba en una gestión fragmentada y variable en cuanto a la calidad del servicio.

Consolidación y Expansión (2010 - 2017)

A lo largo de las décadas siguientes, los CETRAMs se consolidaron como nodos esenciales en la infraestructura de transporte de la ciudad. Sin embargo, la falta de una administración centralizada y de un marco normativo claro condujo a problemas recurrentes, como la saturación, la inseguridad y el deterioro de la infraestructura.

En 2010, se dio un paso significativo con la creación de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal (COCETRAM), un órgano desconcentrado adscrito a la Secretaría de Movilidad del entonces Distrito Federal. Esta entidad fue responsable de centralizar la administración, supervisión y mejora de los CETRAMs, marcando un punto de inflexión en la gestión de estos centros. Se empezaron a publicar licitaciones públicas para la construcción, renovación y mantenimiento de los CETRAMs, garantizando una mayor transparencia y eficiencia en las obras realizadas.

Por ejemplo, la licitación pública nacional No. 30102017-013-10 en octubre de 2010 detalla la supervisión de la construcción del CETRAM Tláhuac, que incluía bahías, equipamiento, vialidades complementarias, y un puente vehicular. La obra fue planificada para iniciar el 8 de noviembre de 2010 y concluir el 31 de julio de 2011. Esto muestra un enfoque en la expansión y modernización de las instalaciones, adaptándolas a las crecientes necesidades de movilidad de la ciudad.

Enfoque en Mantenimiento y Mejora Continua (2016 - 2020)

A partir de 2016, el enfoque de la gestión de los CETRAMs comenzó a desplazarse hacia la conservación y el mantenimiento de las instalaciones existentes, reconociendo que la infraestructura envejecida y el creciente número de usuarios demandaban atención constante. Un ejemplo es la licitación No. 30102017-006-10 para la conservación y mantenimiento del CETRAM Mixcoac, que abarcó la rehabilitación integral del centro.

La importancia de la modernización de los CETRAMs se subraya en licitaciones posteriores, como la del 14 de junio de 2017, donde se lanzaron proyectos para la renovación y mejoramiento integral de centros clave como Indios Verdes, Tacuba, Huipulco, y Barranca del Muerto. Estos proyectos no solo incluyeron mejoras

estructurales, sino también la integración de nuevas tecnologías para mejorar la seguridad y eficiencia operativa.

En el caso del CETRAM Pantitlán, que es uno de los más congestionados, la Coordinación de los CETRAM lanzó una licitación en 2017 para un proyecto de modernización integral. Este proyecto tenía como objetivo la construcción de nuevas áreas comerciales, oficinas y zonas de abordaje, buscando no solo aliviar la saturación sino también mejorar la experiencia del usuario.

Retos y Modernización Reciente (2020 - Presente)

La pandemia de COVID-19 trajo nuevos retos para la operación de los CETRAMs, obligando a la implementación de medidas sanitarias y la digitalización de trámites. Documentos de 2020 mencionan la adaptación de los CETRAMs para cumplir con las nuevas normativas de salud pública, así como la ampliación del CETRAM Pantitlán para mejorar la conectividad de la Línea 4 del Metrobús.

En 2021, la gestión administrativa y operativa de los CETRAMs continuó evolucionando con la inscripción de nuevos trámites en el Registro Electrónico de Trámites y Servicios, lo que refleja un esfuerzo por mejorar la eficiencia y accesibilidad de estos centros para los usuarios.

Continuidad con la Transformación Progresista¹

La iniciativa se alinea con la visión progresista de la Ciudad de México, que ha sido reconocida como un ejemplo de avance social y equidad. Tanto por el actual Jefe de Gobierno, el C. Martí Batres Guadarrama, como por la Jefa de Gobierno electa, C. Clara Brugada, quienes han destacado la importancia de proyectos que mantengan a la capital como una ciudad "de avanzada" y "progresista". El enfoque de la iniciativa en mejorar la sostenibilidad y la equidad urbana refuerza esta trayectoria, haciendo hincapié en una ciudad que prioriza los derechos sociales, la igualdad y la justicia ambiental.

Fomento de la Movilidad Sostenible

El mejoramiento de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) propuesto en la iniciativa se conecta directamente con uno de los objetivos centrales de la Jefa de Gobierno electa, quien ha señalado que se busca *“mejorar la movilidad en la ciudad. Esto contribuirá a reducir la congestión vehicular, mejorar el transporte público y*

¹ <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/continuara-la-transformacion-en-la-ciudad-de-mexico-afirman-clara-brugada-y-marti-batres>

fomentar prácticas más sostenibles, alineándose con los principios de movilidad eficiente que ya han sido establecidos por las administraciones anteriores”.

Innovación en Infraestructura Verde y Equidad Social

Esta iniciativa puede apalancarse en el compromiso de la Jefa de gobierno electa, de trabajar en áreas prioritarias como la vivienda y el agua, aspectos que son esenciales para mejorar la calidad de vida de las comunidades marginadas.

El sistema de monitoreo continuo basado en tecnologías avanzadas (geolocalización, plataformas digitales) incluido en la iniciativa ayudará a asegurar la transparencia y eficiencia en los proyectos de desarrollo urbano y movilidad. Este enfoque apoya la promesa de un gobierno transparente y progresista, que la Cuarta Transformación ha defendido como parte de su gestión, desde la gestión de la Doctora Claudia Sheinbaum Pardo.

La propuesta para mejorar la integración de programas y políticas urbanas para los CETRAMS refleja el compromiso de MORENA, en avanzar en una legislación con visión de planificación estratégica.

Los Centros de Transferencia Modal (CETRAMs) son piezas fundamentales en la infraestructura de movilidad urbana de la Ciudad de México y su área metropolitana, gestionando el tránsito diario de aproximadamente 9.25 millones de personas. Esta red de transporte intermodal no solo facilita la conexión entre distintos modos de transporte público, sino que también es esencial para la integración social y económica de una de las regiones metropolitanas más grandes del mundo.

Entre los CETRAMs más concurridos, Pantitlán se destaca con aproximadamente un millón de usuarios diarios, seguido por Indios Verdes con 800,000 y Cuatro Caminos con 500,000. Estos números reflejan no solo la magnitud de la demanda que estos centros deben gestionar diariamente, sino también la presión constante sobre sus infraestructuras y servicios.

El volumen de usuarios en los CETRAMs de la Ciudad de México, que asciende a 7.1 millones de personas cada día, junto con los 2.15 millones de usuarios en el área metropolitana del Estado de México, subraya la importancia crítica de estos nodos de transporte.

Dado el papel crucial de los CETRAMs en la movilidad urbana y los desafíos que enfrentan, es imperativo llevar a cabo una reforma normativa que aborde estas problemáticas. La alta concentración de usuarios y las condiciones operativas

actuales exigen una revisión de las políticas existentes para garantizar un entorno seguro, eficiente y accesible para todos.

Esta reforma no solo busca mejorar la infraestructura y la seguridad, sino también optimizar la operación y la gestión de estos centros, asegurando que puedan cumplir con la creciente demanda de manera sostenible y efectiva. A continuación, se enlistan el número de usuarios diarios aproximados, que de la bibliografía consultada.

Ciudad de México

1. Pantitlán	~1 millón de usuarios.
○	
2. Indios Verdes	~800,000 usuarios.
○	
3. Chapultepec	~350,000 usuarios.
○	
4. Observatorio	~400,000 usuarios.
○	
5. Cuatro Caminos	~500,000 usuarios.
○	
6. Taxqueña	~250,000 usuarios.
○	
7. Constitución de 1917	~300,000 usuarios.
○	
8. Universidad	~200,000 usuarios.
○	
9. El Rosario	~250,000 usuarios.
○	
10. Zaragoza	~150,000 usuarios.
○	
11. Politécnico	~120,000 usuarios.
○	
12. Tasqueña	~250,000 usuarios.
○	
13. Caminero	~150,000 usuarios.
○	
14. Mixcoac	~100,000 usuarios.
○	
15. Tacubaya	~450,000 usuarios.
○	
16. Balderas	~100,000 usuarios.
○	
17. Centro Médico	~120,000 usuarios.
○	
18. Chabacano	

○	~200,000 usuarios.
19. Pino Suárez	
○	~150,000 usuarios.
20. Buenavista	
○	~300,000 usuarios.
21. La Raza	
○	~180,000 usuarios.
22. Martín Carrera	
○	~100,000 usuarios.
23. Santa Anita	
○	~80,000 usuarios.
24. Hidalgo	
○	~250,000 usuarios.
25. Ermita	
○	~120,000 usuarios.
26. Revolución	
○	~100,000 usuarios.
27. San Lázaro	
○	~300,000 usuarios.
28. Tepalcates	
○	~150,000 usuarios.
29. Xochimilco	
○	~70,000 usuarios.
30. UAM-Iztapalapa	
○	~80,000 usuarios.
31. Coyoacán	
○	~150,000 usuarios.

Área Metropolitana (Estado de México)

1. Ciudad Azteca	
○	~350,000 usuarios.
2. Tlalnepantla	
○	~200,000 usuarios.
3. Nezahualcóyotl	
○	~250,000 usuarios.
4. Coacalco	
○	~150,000 usuarios.
5. Ecatepec	
○	~500,000 usuarios.
6. Los Reyes La Paz	
○	~200,000 usuarios.

7. San Juan de Aragón	○	~100,000 usuarios.
8. Ojo de Agua	○	~80,000 usuarios.
9. Tecámac	○	~70,000 usuarios.
10. Valle de Chalco	○	~150,000 usuarios.
11. Texcoco	○	~100,000 usuarios.

Problemática que la iniciativa atiende

Conforme lo anterior, se estima que los Centros de Transferencia Modal (CETRAMs) son nodos críticos en la infraestructura de movilidad urbana de la Ciudad de México y su área metropolitana. Sin embargo, una serie de problemáticas recurrentes ha sido identificada en estos centros, lo que afecta tanto la calidad del servicio como la seguridad de los usuarios. Con base en un análisis exhaustivo de las condiciones actuales, se justifica la necesidad de una reforma normativa que aborde y mitigue estas deficiencias. A continuación, se detallan las problemáticas más recurrentes que fundamentan la propuesta de cambios normativos:

Inseguridad

La inseguridad es la problemática más prevalente en los CETRAMs. Los usuarios se enfrentan a robos, acoso y otros actos delictivos, exacerbados por la falta de vigilancia y la insuficiencia de infraestructura tecnológica para la seguridad, como cámaras y sistemas de monitoreo. Este contexto de inseguridad desincentiva el uso del transporte público y pone en riesgo la integridad de los ciudadanos, justificando la implementación de medidas más estrictas de seguridad y la inversión en tecnología avanzada.

Deterioro y Deficiencia de la Infraestructura

La infraestructura de muchos CETRAMs se encuentra en condiciones deficientes o deterioradas, afectando tanto la movilidad como la seguridad de los usuarios. La falta de mantenimiento y actualización de las instalaciones conduce a un deterioro que compromete la experiencia del usuario y la eficiencia operativa de estos centros. Es imperativo establecer normas más rigurosas para el mantenimiento y la mejora continua de la infraestructura, con sanciones para el incumplimiento de los estándares establecidos.

Saturación y Sobresaturación

La saturación es un problema recurrente en la mitad de los CETRAMs analizados. La capacidad de estos centros se ve sobrepasada, especialmente en horas pico, lo que genera congestión, desorden y reduce la efectividad del sistema de transporte público. La falta de una planificación adecuada y la creciente demanda exigen la creación de regulaciones que aseguren la expansión de la capacidad operativa de los CETRAMs y la optimización de los flujos de pasajeros.

Desorganización y falta de Coordinación

La desorganización en la operación y gestión de los CETRAMs contribuye significativamente al caos y a la saturación. La ausencia de sistemas de gestión eficientes para el ascenso y descenso de pasajeros, así como la falta de coordinación entre los diferentes tipos de transporte, requieren la implementación de políticas normativas que mejoren la coordinación y organización dentro de los CETRAMs.

Comercio informal y uso indebido del espacio público

El comercio informal es un problema que no solo afecta la movilidad dentro de los CETRAMs, sino que también deteriora la infraestructura y contribuye a la inseguridad. La ocupación ilegal de áreas destinadas al tránsito de pasajeros debe ser abordada mediante regulaciones más estrictas que controlen y ordenen el uso del espacio público, asegurando que los CETRAMs sean lugares seguros y funcionales para todos los usuarios.

Accesibilidad limitada

Las dificultades de accesibilidad, especialmente para personas con movilidad reducida, son una deficiencia significativa en varios CETRAMs. La falta de instalaciones adecuadas limita la equidad en el acceso al transporte público y debe ser corregida mediante normativas que obliguen a la inclusión de infraestructura accesible en todos los CETRAMs.

En resumen, la reforma normativa propuesta tiene como objetivo mejorar la seguridad, infraestructura, organización y accesibilidad de los CETRAMs, con el fin de garantizar un servicio de transporte público más seguro, eficiente y accesible. Estas modificaciones no solo responden a las problemáticas identificadas, sino que también buscan promover un entorno de movilidad urbana que sea equitativo, seguro y sostenible para todos los usuarios.

Modificaciones propuestas

A continuación, se indican propuestas de cambios legislativos a efecto de avanzar en la capacidad institucional y regulación normativa que permita solucionar las problemáticas identificadas.

De la denominación de los CETRAMs en la norma.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

La falta de una definición normativa de los CETRAMs, provoca que estos centros no se identifiquen de manera específica ni se reconozcan sus necesidades de infraestructura y servicios auxiliares, como bahías de autobuses, estacionamientos, áreas comerciales y servicios básicos para los usuarios, por lo que se estima necesario su definición en la Ley de Movilidad, para permitir una mejor categorización normativa que redunde en reducir los tiempos de traslado y la congestión vehicular.

Se adiciona una fracción I bis, al artículo 2, para incluir la definición de Centro de Transferencia Modal, de conformidad con lo siguiente: ***“El espacio físico que forma parte de la infraestructura urbana, donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros, destinados a facilitar a las personas el transbordo de un modo a otro para continuar su viaje, estableciendo como origen-destino el servicio público de transporte de pasajeros en cualquiera de sus modalidades.”***

La Coordinación de los Centros de Transferencia Modal (COCETRAM) fue creada como un órgano desconcentrado adscrito a la Secretaría de Movilidad del entonces Distrito Federal en 2010. Esta coordinación tiene como objetivo centralizar la administración, operación y supervisión de los CETRAMs en la Ciudad de México, sin embargo, dicho órgano de la administración pública no cuenta con un asiento normativo en la Ley de Movilidad, por lo que se propone su inclusión como un mecanismo clave para la movilidad urbana.

Se adiciona un artículo 8 Bis., a efecto de que la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México, se integre al Sistema Integrado De Transporte Público, conforme se señala a continuación:

Artículo 8 Bis. La Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad es un órgano desconcentrado adscrito a la Secretaría de Movilidad que contará con las atribuciones que le otorga la Ley, así como aquellas que le confiera la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de

México. Una vez instalado, deberá emitir las Reglas de Operación que normarán su funcionamiento.

Seguridad Pública.

La inseguridad en los CETRAMs afecta gravemente a los usuarios, con una alta incidencia de robos, acoso y otros delitos, exacerbados por la falta de vigilancia y la insuficiencia de infraestructura tecnológica.

Con la presente iniciativa se busca que la Secretaría de Movilidad a través del Centro de Gestión de la Movilidad amplie sus atribuciones a efecto de que, en los CETRAMs, como parte de los organismos de la Administración Pública, puedan implementar sistemas avanzados de vigilancia y monitoreo en tiempo real, con el objeto de establecer un protocolo de actuación para las autoridades de los diferentes niveles de gobierno, en caso de emergencias. Para tal efecto se propone adicionar una fracción VIII bis., al Artículo 222 de la Ley de Movilidad, de conformidad con lo siguiente:

VIII Bis. Implementar sistemas avanzados de iluminación, vigilancia y monitoreo en tiempo real, con el objeto de establecer un protocolo de actuación para las autoridades de los diferentes niveles de gobierno, en caso de emergencias. Así como implementar senderos seguros para las mujeres, niñas, niños y adolescentes, usuarios de la infraestructura.

Incorporación a la Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México, conceptos de movilidad, la denominación de Centros de Transferencia Modal y lenguaje inclusivo de las personas con discapacidad.

Se propone modificar el término "discapacitados" que centra la discapacidad como una característica definitoria de la persona, lo que puede reforzar estigmas y percepciones negativas. En cambio, incorporar en la norma el concepto de "personas con discapacidad" es una expresión que sigue el modelo de "personas primero", el cual pone énfasis en la humanidad y dignidad de la persona, reconociendo que la discapacidad es solo una parte de su identidad y no la define en su totalidad. Este cambio en la terminología, que actualiza la progresividad de los derechos, es coherente con los principios de derechos humanos y con las recomendaciones internacionales, como las de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, que abogan por un enfoque basado en el respeto a la diversidad y la igualdad de oportunidades.

Además, adoptar un lenguaje inclusivo y respetuoso es crucial para avanzar en la eliminación de barreras, no solo físicas, sino también sociales y culturales, que enfrentan las personas con discapacidad. Al cambiar la manera en que nos referimos

a ellos, contribuimos a un cambio de actitud en la sociedad, promoviendo una cultura de inclusión y respeto en todos los ámbitos, incluidos el laboral, educativo, y de acceso a servicios. Por lo que se propone la modificación de conformidad con lo siguiente:

Artículo 18.- - Las dependencias, órganos desconcentrados, alcaldías y entidades estarán obligadas a prever los efectos sobre el medio ambiente y el medio urbano que pueda causar la ejecución de la obra pública, con sustento en los estudios de impacto ambiental, impacto urbano, **movilidad** y los referentes a la materia de protección civil, previstos en las Leyes aplicables en la materia. Los proyectos deberán incluir las obras necesarias para que se preserven o restauren las condiciones ambientales cuando éstas pudieran deteriorarse, y se dará la intervención que corresponda a las dependencias, órganos desconcentrados, alcaldías y entidades con atribuciones en la materia. En cuanto a impacto urbano, se deberán prever los trabajos de restauración de monumentos arqueológicos, históricos y artísticos, así como que se tengan en cuenta los aspectos básicos sobre factibilidad de dotación de servicios, vialidad y facilidades para **las personas con discapacidad**, atendiendo las leyes y reglamentos respectivos, debiéndose evitar las barreras arquitectónicas que se pudieran producir con los proyectos.

Cuando se trate de obra pública en monumentos, predios colindantes a estos o zonas de monumentos arqueológicos, artísticos o históricos se dará intervención a las instituciones competentes en los términos de la Ley de la materia.

Cuando se trate de obra pública en Centros de Transferencia Modal, se dará intervención a las instituciones competentes en los términos de la Ley de la materia.

La iniciativa busca atender la necesidad de contar, en la Secretaría de Movilidad con un análisis regular de la capacidad operativa de los CETRAMs, con planes de expansión y mejoras en infraestructura que aseguren una capacidad suficiente para la demanda proyectada, para ello se propone modificar el artículo 31 de conformidad con lo siguiente:

Artículo 31.- Las bases de datos de los Sistemas desarrollados por la Secretaría en coordinación con las autoridades competentes, concentrará la información suficiente y necesaria referente a la vialidad, zonificación, sitios patrimoniales e históricos, **Centros de Transferencia Modal**, rutas de los diferentes servicios de transporte público, restricciones de construcción, información geográfica, geoestadística, topográfica, de limitaciones y riesgos naturales, limitaciones del uso de suelo y aprovechamiento de los predios, **capacidad operativa de los**

sistemas, así como de la información necesaria para garantizar una adecuada movilidad de personas, **personas con discapacidad**, a través de los diferentes medios disponibles, además de información general y específica sobre el medio ambiente, entre otros.

Esta iniciativa se fundamenta en lo dispuesto por los artículos 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México y 1, 2 y 3 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, por lo que se presenta la iniciativa de MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD Y GESTIÓN URBANA EN LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

CONFORME A LO ANTERIORMENTE EXPUESTO SE PRESENTA EL SIGUIENTE Proyecto de Decreto

Artículo Primero: Se reforman, el artículo 31 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; artículo 18, de la Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México, de conformidad con lo siguiente:

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Artículo 31.- Las bases de datos de los Sistemas desarrollados por la Secretaría en coordinación con las autoridades competentes, concentrará la información suficiente y necesaria referente a la vialidad, zonificación, sitios patrimoniales e históricos, **Centros de Transferencia Modal**, rutas de los diferentes servicios de transporte público, restricciones de construcción, información geográfica, geoestadística, topográfica, de limitaciones y riesgos naturales, limitaciones del uso de suelo y aprovechamiento de los predios, **capacidad operativa de los sistemas**, así como de la información necesaria para garantizar una adecuada movilidad de personas, personas con discapacidad, a través de los diferentes medios disponibles, además de información general y específica sobre el medio ambiente, entre otros.

Ley de obras públicas de la Ciudad de México

Artículo 18.- Las dependencias, órganos desconcentrados, alcaldías y entidades estarán obligadas a prever los efectos sobre el medio ambiente y el medio urbano que pueda causar la ejecución de la obra pública, con sustento en los estudios de impacto ambiental, impacto urbano, **movilidad** y los

referentes a la materia de protección civil, previstos en las Leyes aplicables en la materia. Los proyectos deberán incluir las obras necesarias para que se preserven o restauren las condiciones ambientales cuando éstas pudieran deteriorarse, y se dará la intervención que corresponda a las dependencias, órganos desconcentrados, alcaldías y entidades con atribuciones en la materia. En cuanto a impacto urbano, se deberán prever los trabajos de restauración de monumentos arqueológicos, históricos y artísticos, así como que se tengan en cuenta los aspectos básicos sobre factibilidad de dotación de servicios, vialidad y facilidades para **las personas con discapacidad**, atendiendo las leyes y reglamentos respectivos, debiéndose evitar las barreras arquitectónicas que se pudieran producir con los proyectos.

Cuando se trate de obra pública en monumentos, predios colindantes a estos o zonas de monumentos arqueológicos, artísticos o históricos se dará intervención a las instituciones competentes en los términos de la Ley de la materia.

Cuando se trate de obra pública en Centros de Transferencia Modal, se dará intervención a las instituciones competentes en los términos de la Ley de la materia.

Artículo Segundo: Se adiciona una fracción I bis al artículo 2; un artículo 8 Bis; una fracción VIII Bis. al artículo 222; de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México relacionados con las mismas de la Ciudad de México, de conformidad con lo siguiente:

Artículo 2.-

I. ...

I BIS. Centros de Transferencia Modal: El espacio físico que forma parte de la infraestructura urbana, donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros, destinados a facilitar a las personas el transbordo de un modo a otro para continuar su viaje, estableciendo como origen-destino el servicio público de transporte de pasajeros en cualquiera de sus modalidades.

II. ... a XXX. ...

Artículo 8.- ...

Artículo 8 Bis. La Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad es un órgano desconcentrado adscrito a la Secretaría de Movilidad que contará con las atribuciones que le otorga la Ley, así como aquellas que le confiera la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México. Una vez instalado, deberá emitir las Reglas de Operación que normarán su funcionamiento.

Artículo 9.- ...

Artículo 222.- ...

I. ... a VIII. ...

VIII Bis. Implementar sistemas avanzados de iluminación, vigilancia y monitoreo en tiempo real, con el objeto de establecer un protocolo de actuación para las autoridades de los diferentes niveles de gobierno, en caso de emergencias. Así como implementar senderos seguros para las mujeres, niñas, niños y adolescentes, usuarios de la infraestructura.

IX. ...

Artículos Transitorios

Primero. Remítase el presente decreto a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Segundo. A efecto de atender la adición del artículo 8 Bis de la Ley de Movilidad, la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad, deberá emitir las Reglas de Operación que normarán su funcionamiento a los 180 días, de haber sido publicado el presente ordenamiento.

Tercero. A efecto de atender las modificaciones al artículo 31 de la Ley de Movilidad, la Secretaría de Movilidad, deberá en el marco de la glosa del informe de gobierno presentar un apartado en el informe al Congreso de la Ciudad de México sobre la capacidad operativa de los Centros de Transferencia Modal a efecto de prever posibles adecuaciones normativas o presupuestales que se requieran para el mejoramiento de la infraestructura de la Ciudad.

Ciudad de México, a 3 de septiembre de 2024

Diputado Víctor Hugo Romo de Vivar Guerra
Grupo Parlamentario Morena

REFERENCIAS

1. Domínguez Pacheco, J. (2014). CETRAM Universidad: Centro de Transferencia Multimodal Metro Universidad. Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura.
2. Gobierno de la Ciudad de México. (2014, 21 de abril). Descripción de los CETRAMs y su evolución administrativa. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
3. Gobierno de la Ciudad de México. (2015, 28 de diciembre). Trámite para la solicitud de acceso vehicular al CETRAM. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
4. Gobierno de la Ciudad de México. (2016, 17 de agosto). Renovación y mantenimiento del CETRAM Tacubaya. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
5. Gobierno de la Ciudad de México. (2016, 30 de septiembre). Supervisión y mejoras del CETRAM Tacubaya (Fase 2). Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
6. Gobierno de la Ciudad de México. (2017, 10 de agosto). Supervisión y control de calidad del Proyecto Integral de Modernización del CETRAM Pantitlán. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
7. Gobierno de la Ciudad de México. (2017, 14 de junio). Licitaciones públicas para la supervisión y mejoramiento de los CETRAMs en Indios Verdes, Tacuba, Huipulco y Barranca del Muerto. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
8. Gobierno de la Ciudad de México. (2017, 19 de septiembre). Licitación para la supervisión de las obras de rehabilitación y modernización del CETRAM El Rosario. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
9. Gobierno de la Ciudad de México. (2018, 20 de agosto). Reestructuración y mantenimiento de varios CETRAMs. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
10. Gobierno de la Ciudad de México. (2018, 30 de mayo). Proyecto integral para la construcción del CETRAM Tláhuac. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
11. Gobierno de la Ciudad de México. (2018, 5 de junio). Supervisión de obras en CETRAM Tláhuac, Tacubaya e Indios Verdes. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
12. Gobierno de la Ciudad de México. (2020, 12 de noviembre). Normativas y procedimientos administrativos en los CETRAMs. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
13. Gobierno de la Ciudad de México. (2020, 6 de julio). Ampliación del CETRAM Pantitlán como parte del proyecto de la Línea 4 del Metrobús. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
14. Gobierno de la Ciudad de México. (2021, 30 de noviembre). Gestión administrativa y operativa de los CETRAMs en la Ciudad de México. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

15. Gobierno del Distrito Federal. (2010, 21 de octubre). Conservación y mantenimiento del CETRAM Mixcoac. Gaceta Oficial del Distrito Federal. Documento No. 30102017-006-10.
16. Gobierno del Distrito Federal. (2010, 22 de octubre). Construcción del CETRAM Tláhuac. Gaceta Oficial del Distrito Federal. Documento No. 30102017-015-10.
17. Gobierno del Estado de México. (2016). *Reglamento de Operación de la Estación de Transferencia Modal Cuatro Caminos*. Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de México.
18. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). *Estadísticas de movilidad urbana*. Recuperado de [sitio web o documento específico].
19. Instituto Politécnico Nacional. (2016). Diagnóstico del CETRAM Chapultepec. Instituto Politécnico Nacional, Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura.
20. Martínez, L. (2021). Problemáticas en los CETRAM de la Ciudad de México. Tesis de Licenciatura, Universidad Autónoma Metropolitana.
21. Ordaz Ortiz, U. R. (2014). Comercio informal y su impacto en los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal y Estado de México (1995-2014). Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de [nombre del documento].
22. Ordaz Ortiz, U. R. (2014). *Comercio informal y su impacto en los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal y Estado de México (1995-2014)*. Universidad Nacional Autónoma de México.
23. Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2023). *Datos de movilidad en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM)*. Recuperado de [sitio web o documento específico].
24. Universidad Iberoamericana. (2022). Análisis Urbano Arquitectónico del CETRAM Pantitlán. Universidad Iberoamericana.
25. Universidad Nacional Autónoma de México. (2014). CETRAM Caminero: Diagnóstico y Propuesta de Mejoramiento. Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura. Gobierno del Distrito Federal. (2010, 22 de octubre). *Supervisión y construcción del CETRAM Tláhuac*. Gaceta Oficial del Distrito Federal. Documento No. 30102017-013-10.
26. Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2023). *Datos de movilidad en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM)*. Recuperado de sitio web.