



Facultad de Economía

Universidad Nacional Autónoma de México



**Análisis del financiamiento al modelo de movilidad  
urbana de la CDMX de 2015 a 2019**

**TESIS**

Que para obtener el título de

**Licenciada en Economía**

**P R E S E N T A**

Roxana Erandy Lira Hernández

**DIRECTOR DE TESIS**

Mtro. Rafael Buendía García

Ciudad Universitaria, CDMX, 2022



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## Prólogo

---

Todo lo conocido por el hombre está en movimiento. Nosotros lo hacemos a 28.9 km/s con la Tierra, no podemos sentirlo, porque es una velocidad constante. La Tierra lo hace alrededor del Sol; el Sistema Solar lo hace en conjunto. El Sol se desplaza junto y alrededor de la Galaxia. La Galaxia se mueve en un vecindario de otras galaxias; este vecindario se mueve en un cúmulo, este cúmulo lo hace con un grupo de cúmulos que a su vez lo hace en el Universo. ¿Y el Universo? Bueno, está en expansión... Y en lo que leímos esta explicación recorrimos 3000 km. Esta reflexión nos lleva a pensar en la cinética cósmica y en la relación del movimiento como uno de los procesos más básicos. Si queremos invertir el tamaño el orden es el mismo: de la replicación del ADN a la interacción iónica, todo se basa en el movimiento.

Con el ser humano pasa casi igual: todas las interacciones que tiene con el mundo y los otros se basan en el movimiento. Se podría afirmar que, con el descubrimiento de la rueda se inició la gran era de los transportes terrestres. Esto ayudó y facilitó considerablemente el desarrollo de las sociedades humanas tal y como las conocemos ahora, sin ellos difícilmente se hubiera podido acceder a bienes y servicios básicos. Esto también fortaleció las relaciones económicas y la dinámica social. Así, la movilidad urbana ha existido casi desde que el hombre lo hace, solo que ha evolucionado hasta ser un concepto complejo y relativamente sofisticado que relaciona a múltiples disciplinas.

Todos nos movemos por motivaciones, y son ellas las que nos llevan a intentar acceder a bienes y servicios que satisfagan nuestras necesidades. Pero movimiento y movilidad no son sinónimos, el primero es una acción física y la segunda es una cualidad social.

¿Por qué sabemos que nos movemos? Porque medimos la trayectoria, es decir el espacio, y también lo que nos tardamos en recorrerla. En otras palabras, no solo lo hacemos en distancia, además lo hacemos en el tiempo. Esta relación genera un nuevo término, la velocidad, la cual define la distancia y el tiempo que usamos para trasladarnos. Si agregamos más tiempo a esta expresión, convertimos a la velocidad en aceleración, esto es la variación del movimiento por el cuadrado de la unidad de tiempo. Y aún más, si a esto le agregamos masa, convertimos la aceleración en ímpetu o momento, la medición de la masa en movimiento; pero también se convierte en impulso, la fuerza que se necesita para mover una cantidad de masa en el tiempo, o sea a un objeto. Llegar hasta aquí nos ayudará para, por último, entender la interacción entre impulso y momento. El teorema impulso- momento define la conexión

directa entre la acción de una fuerza sobre un objeto en el tiempo y el movimiento del objeto en el tiempo.

Dado que este es mi trabajo, me tomé toda la licencia poética posible para explicar estas relaciones físicas, que aunque parece que explican más sobre Astrofísica que sobre Economía, en realidad los economistas utilizan estos conceptos de manera inversa. Por ejemplo, si se habla de desestacionalizar una serie, lo que se hace es quitarle el efecto temporal para poder realizar un pronóstico; así que una y otra no están tan alejadas en realidad.

Cuando era niña y mi mamá estaba embarazada de mi hermana, a principios de la década de 1990, estaban construyendo la ampliación de Avenida Periférico Sur con la parte Oriente que conecta a Calzada Ignacio Zaragoza. Yo tenía 6 años, y mi mamá solía llevarme en las tardes a ver como hacían los trabajos de encarpetamiento, balizamiento y señalización. Desde ese momento, entendí que la importancia de la inversión en infraestructura urbana se traduce en progreso social. Fue en aquel momento que generé un vínculo especial con los automóviles y las avenidas. Asimismo, tengo varios recuerdos vividos de la adolescencia en los cuales iba camino a la escuela en el transporte público y me gustaba ver como se movían los automóviles afuera: solía ver las placas y tratar de encontrar patrones alfanuméricos, relacionar los modelos e intentar explicar cuál era el origen común de todos; algunas veces más, me subía a los puentes peatonales por las tardes cuando sabía que era el momento de mayor congestión, para observar la lentitud de la circulación, y al mismo tiempo la sincronía en que esto sucedía. Cuando tuve un automóvil, no me agobiaba estar en la congestión, lo que me estresaba era el bochorno que se producía por los automóviles juntos. Por otra parte, me gusta mucho caminar y no tengo inconveniente en recorrer distancias largas, porque mientras lo hago, veo el entorno. Es así como tengo una relación intrínseca con la movilidad.

Mientras estudiaba la Licenciatura, pensé en desertar y estudiar Física, pero encontré que en esta podían existir elementos que me ayudarían a entender mejor la manera en que las personas se mueven dentro de la Ciudad y sus motivaciones para hacerlo. Fue así como hallé que eso es la movilidad urbana, y a partir de allí empecé a buscar temas de mi interés y desarrollé este proyecto.

Mi tránsito por la Licenciatura no fue fácil, ya que la mayor parte tuve trabajos con horarios que me hacían imposible estudiar, por lo que tomé la difícil decisión de abandonar mi empleo para terminar mis estudios universitarios. Fue una situación extraña, porque mientras el común denominador es que primero se estudie y luego se trabaje, yo lo hice inversamente; así que cuando

esto pasó, fue como ser adolescente a los 30. Al usar esta expresión, hago énfasis en que no hubiera podido terminar sin el apoyo económico de mi familia.

Por eso quiero agradecer y dedicar este trabajo a mi mamá y a mi hermana, que a pesar de que su paciencia es un recurso escaso y mis necesidades son ilimitadas, siempre han sabido entenderme y apoyarme en todo lo que he necesitado. También, a la Mtra. María de Jesús Sánchez Reyes, que además de ser mi terapeuta, ha sido tan comprensiva conmigo como sus límites profesionales y personales le han permitido. Además a Emmanuel Zarate Ruíz, porque en mi estancia en la Facultad de Economía la mayor parte del tiempo no me sentía cómoda, y fue hasta que lo conocí, que encontré un compañero, un amigo y un cómplice de estudio. Y a mi asesor, el Mtro. Rafael Buendía García que, aunque sus responsabilidades laborales no le permitían estar al pendiente de mi proyecto, usó todos sus recursos para facilitar la programación de mi examen profesional.

Roxana Lira  
CDMX, febrero 2022

Una cosa acerca de los trenes: no importa a dónde se dirijan, lo importante es decidir subirse a ellos.

El conductor. *El Expreso Polar*.

Lo que no se puede medir no se puede controlar; lo que no se puede controlar no se puede gestionar; lo que no se puede gestionar no se puede mejorar.

Peter Drucker

Una ciudad avanzada no es en la que los pobres pueden moverse en carro, sino una en la que incluso los ricos utilizan el transporte público.

Enrique Peñalosa, ex Alcalde de Bogotá.

## Índice

<b>Introducción .....</b>	<b>1</b>
<b>Capítulo I. Conceptos Básicos de Economía del Transporte.....</b>	<b>7</b>
I.1 Microeconomía del Transporte: el Transporte de Pasajeros como un Servicio .....	9
I.2 Macroeconomía del Transporte: el transporte de pasajeros producido por el sector público .....	12
I.3 Infraestructura y crecimiento: los enfoques micro y macroeconómicos.....	15
<b>Capítulo II. Diagnóstico de la movilidad urbana en la CDMX.....</b>	<b>17</b>
II.1 Antecedentes del sistema de transporte público de pasajeros .....	17
II.2 Uso e interpretación de la información sobre transporte y movilidad urbana .....	22
<b>Capítulo III. Organismos del transporte en la CDMX .....</b>	<b>41</b>
II.1 Marco normativo .....	41
La movilidad como un derecho constitucional.....	41
III.1.1 Ley de Movilidad del Distrito Federal 2014 .....	43
III.1.2 Reglamento de la Ley de Movilidad 2014 .....	49
III.1.3 Plan Integral de Movilidad 2013- 2018 .....	55
III.2 Dependencias y Entidades del Transporte de la CDMX. ....	60
Órganos Centralizados: SEMOVI.....	61
Órganos Desconcentrados: ORT.....	62
Sector Paraestatal No Financiero. ....	62
RFC Propio: Metrobús, STC Metro, RTP (SM1), STE. ....	63
RFC del GDF: FONACIPE y FIFINTRA.....	67
<b>Capítulo IV. Análisis de la Información Presupuestal y Contable sobre la Recaudación de Ingresos Relacionados con Uso de Automóviles y de los Organismos del Transporte de la CDMX de 2015 a 2019 .....</b>	<b>70</b>
IV.1 Origen de los Recursos Económicos de la CDMX .....	70
IV.2 Comparación de los Ingresos Relacionados con Uso de Automóviles y del Ejercicio Presupuestario de los Organismos del Transporte en la CDMX de 2015 a 2019.....	71
IV.2.1 Información consolidada.....	73
<b>Conclusiones.....</b>	<b>85</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>91</b>
<b>Referencias .....</b>	<b>126</b>

## Introducción

---

La movilidad es una cualidad o atributo de los individuos que se refiere a una capacidad de movimiento. Ha sido una ventaja fundamental a través de la historia humana porque le permitió desarrollar sociedades, tecnología y fuerzas productivas. Desde la perspectiva histórica, hay que hacer algunas distinciones; la primera es con la migración, ya que esta requiere procesos particulares y contextos específicos. Desde 1950, se hicieron estudios relacionados con la movilidad de los trabajadores de las periferias a las grandes ciudades, clasificándola en regional e internacional. A su vez, se consideró la residencia -legal o ilegal-, donde los agentes económicos eran o no reconocidos en el contexto laboral regulado: a esto se le llamó *commuting* e implicaba cambios de ciudad con motivos socioeconómicos.

Un segundo contraste se genera cuando se considera movilidad como sinónimo de transporte. Si bien, hay una complementariedad entre ambos -ya que no hay movilidad sin transporte (excepto a pie), ni transporte sin movilidad-, la oposición se dirige a aclarar que la movilidad es un desplazamiento en el territorio y el transporte es el medio que realiza el desplazamiento. Una tercera malinterpretación es cuando se considera como un equivalente de infraestructura o equipamiento, lo cual está íntimamente relacionado con el transporte. Infraestructura se refiere al soporte que permite la circulación del transporte y equipamiento es el vehículo con el cual puede hacerse el desplazamiento.

La movilidad es un atributo de las personas y no de los lugares, denota que un cuerpo deja un lugar o espacio que ocupa y pasar ocupar otro; solamente puede ser sinónimo de desplazamiento, ya que tienen el mismo significado. El transporte está caracterizado como un sistema de medios que permite conducir a personas o cosas de un lugar a otro; su énfasis está en el vehículo que permite el desplazamiento mientras que el de movilidad está en el desplazamiento de personas que se mueven. La infraestructura se desarrolla a partir de una estrategia que favorece la movilidad y es el transporte el que permite alcanzarla.

Desde esta perspectiva, existen varios enfoques que definen al transporte y a la movilidad. La *Geografía Humana* se encamina al estudio de la movilidad de larga permanencia o largas distancias, es decir, como un fenómeno migratorio. La *Sociología*, se enfoca en la movilidad cotidiana y citadina, sosteniendo la visión material del territorio como un fenómeno urbano. El *enfoque teleológico* señala que la movilidad y el transporte involucran la satisfacción de necesidades y deseos de las personas, y no valores en sí mismos. La *condición ontológica* que une directamente a la movilidad y al transporte,



es el desplazamiento material de las personas y sus bienes entre lugares que requieren superar una distancia física a través del uso y apropiación del territorio mediante itinerarios; a esto se le denomina *viaje*.

La movilidad concebida como la *vinculación con los medios mecánicos de transporte*, subordinada a estos:

“... se limita a una relación de oferta y demanda expresada esquemáticamente, por un lado, en cantidad de infraestructuras y medios de transporte y, por el otro, en el número de desplazamientos por persona por día, según motivo, modo, itinerario, y tiempo...”. (Robayna, 2012)

El concepto de la *aceleración de la vida social* implica atender a la importancia de la movilidad como un fenómeno de la vida cotidiana de los habitantes urbanos. Ésta aparece como una consideración fundamental de una forma de experiencia sociocultural que pone a los habitantes de la ciudad, y por ende a sus prácticas y experiencias particulares, en el primer plano de cualquier formulación teórica y metodológica (Lange, 2011).

Se entiende por movilidad urbana la práctica social de trasladarse dentro de una ciudad mediante un transporte -dado un lugar de origen y otro de destino-, con la finalidad de acceder a bienes y servicios determinados<sup>1</sup>. Los estudios de movilidad urbana se encauzan al viaje entre objetos o lugares. El viaje es la unidad de estudio que puede definirse como el recorrido entre un fin y su satisfacción. La morfología del viaje es lineal, porque une dos puntos, es decir dos lugares. El número de viajes, la distancia, la duración y el costo -monetario o energético- son sus medidas típicas. La movilidad urbana puede mejorar aumentando o reduciendo el número de viajes.

La movilidad urbana cambia el paradigma del desplazamiento por el de traslado. Este segundo, implica un itinerario de viaje con una ruta de un lugar inicio- origen y un lugar final- destino. A este punto de vista, se le relaciona con la noción de *movilidad incorporada o motilidad*, que describe a la capacidad potencial, técnica, física y cultural que las personas tienen para desplazarse y la incidencia en la realización de un desplazamiento; trascendiendo a la concepción territorial de la movilidad.

---

<sup>1</sup> Esta definición es una creación original para la presente investigación.

Para Gutiérrez (2012), la movilidad y el transporte comparten un objeto de estudio: el desplazamiento territorial de las personas y sus bienes en un contexto social, espaciotemporal determinados. También comparten la unidad de estudio, el *viaje*. Pero no estudian el mismo universo de viajes. El pensamiento en movilidad se enfoca en la práctica social de viaje que expresa y contiene aspectos subjetivos y objetivos, materiales e inmateriales, materializables y materializados; su universo de estudio remite a los viajes realizados, los realizables y los concebidos. El pensamiento en transporte se enfoca en el medio de desplazamiento que concreta o realiza la movilidad; su universo de estudio remite a los viajes realizados. La movilidad expande las fronteras convencionales de estudio del transporte.

Cabe hacer una distinción más, cuando se habla de movilidad urbana como sinónimo de transporte, se tiene que diferenciar entre transporte público y privado, ya que comúnmente se tienen como formas homogéneas y generales. Esto crea condiciones concretas de desplazamiento. Dos ejemplos muy claros son los siguientes: 1) el uso de un taxi, en donde se accede a un tipo de transporte privado, pero no implica la propiedad sino su alquiler y 2) el uso de un autobús colectivo con un origen y destino específicos, por el cual se paga una cuota fija y determinada por el concesionario y el Estado, que revela al transporte público. La mayoría de los enfoques que estudian al transporte, lo hacen a través del uso público del mismo.

La movilidad urbana como fenómeno espacial y temporal involucra aspectos económicos, sociales, políticos y ambientales intrínsecamente relacionados. Una visión integral de la misma implica entender cómo afecta la vida cotidiana de las personas; requiere incluir las subjetividades de los que viajan e incorporar analíticamente a los que no viajan. En el caso de América Latina, las nuevas modalidades de expansión metropolitana, se manifiesta en fenómenos de ambientes suburbanos, centralización, polarización social, segregación residencial y fragmentación socio-territorial que, si bien no son novedosos, se han intensificado en los últimos años. Robayna (2012) dice que lo anterior se manifiesta en un contexto de constante incremento de la tasa de motorización y de crisis de los sistemas de transporte colectivos, tanto más, cuanto mayor haya sido su liberalización; algunas manifestaciones que se evidencian son el descenso en la demanda de transporte público, inestabilidad, deterioro de la oferta de servicios de transporte colectivo y surgimientos de servicios informales. En muchos casos, como en los que las personas se encuentran cautivas del transporte colectivo, las estrategias de movilidad se ven condicionadas por las características de la oferta de dichos servicios, ya que deben adaptarse a sus recorridos, tarifas y horarios fundamentalmente.

Para entender y reflexionar la importancia de la movilidad urbana y el transporte público en la Ciudad de México, se deben definir estos conceptos. Tanto la movilidad urbana como el transporte -a excepción del área de logística-, son campos poco desarrollados. Entenderemos por sistema de transporte público de pasajeros de la Ciudad de México, a todas las dependencias y entidades que tienen como función definida o designada administrar, sustentar o prestar servicios de transporte de pasajeros y que dependen total o parcialmente de la asignación presupuestal directa de recursos públicos de la CDMX. A su vez, se considerará como un modelo económico, ya que es una representación simplificada de un proceso<sup>2</sup> o fenómeno y permite entender la relación entre variables económicas, diagnosticar una situación o suceso en particular, pronosticar el comportamiento futuro de las variables y diseñar políticas públicas (Economipedia, 2018). Por esta razón, y dada su relación intrínseca con el concepto de movilidad urbana, al sistema de transporte público de la Ciudad de México se denominará modelo de movilidad urbana de la CDMX. El periodo de estudio elegido responde a la publicación de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en el 2014, y se busca ver su impacto financiero en el modelo.

Tanto el transporte como la movilidad son esenciales para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible, ya que pueden intensificar el crecimiento económico y mejorar las condiciones de acceso a bienes y servicios básicos. A pesar de los esfuerzos que se han realizado en México para mejorar y ampliar la red de transporte público, el parque vehicular sigue creciendo, inclusive a un ritmo mayor al crecimiento de la población. En el país, únicamente existe un sistema de transporte colectivo masivo como el Metro de la Ciudad de México. Por esto, el gobierno federal implementó en 2008 el Programa Federal de Apoyo al Transporte Urbano Masivo, que buscaba apoyar y financiar iniciativas para mejorar el transporte público. Pese a los esfuerzos mencionados, es necesaria la planeación de una movilidad urbana sustentable en todas las zonas urbanas del país y la implementación de programas para mejora y promoción de los servicios de transporte público, con el objetivo de disminuir el frecuente uso del automóvil. Aunado a ello, en nuestro país la situación de inseguridad incentiva el uso del automóvil, por lo que éste es un aspecto que también debe atenderse de manera inmediata; ello sabiendo que es a nivel local –municipal y estatal– donde mejor se puedan determinar las medidas necesarias para alcanzar una movilidad urbana sustentable (Rovaló, 2015).

---

<sup>2</sup> El proceso económico es el ciclo que recorren los agentes económicos a la hora de realizar actividades económicas con el objetivo de satisfacer necesidades, empezando con la producción y terminando con el consumo. *Proceso económico*. Economipedia.com. <https://economipedia.com/definiciones/proceso-economico.html>

Es fundamental que las políticas en esta materia tengan una perspectiva de derechos humanos, pues el acceso a bienes y servicios básicos es primordial para cualquier persona, particularmente de los que tienen menores recursos, que generalmente tienen menor acceso a servicios de transporte público o privado. Es importante que la toma de decisiones a este respecto sea más transparente, inclusiva y democrática, permitiendo un mayor acceso a la información, así como la directa y efectiva participación pública. La planificación del transporte se orienta a prever, solucionar u optimizar los recursos naturales, humanos, económicos, tecnológicos y espaciales que forman parte del sistema de transporte. La misma, tiene el desafío estratégico de satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios y económicas de los operadores, así como también, mitigar los efectos de las externalidades sobre el ambiente y el resto de la sociedad civil. Consiste en mejorar la calidad de vida de la población, a través de asegurar el efectivo derecho a su movilidad, y con ella, acceder en plenitud a la vida urbana (Robayna, 2012).

Los antecedentes en México sobre la investigación de la movilidad urbana son escasos. Los pocos estudios que se realizan son encuestas de origen y destino o recuentos oficiales centrados en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Para realizarlos, se han utilizado herramientas de la Ingeniería del Transporte con datos agregados desde una perspectiva estadística. Ninguno de estos analiza la utilización de los recursos económicos suministrados por el Estado o los ingresos recaudados en el contexto del uso de vehículos automotores ni su impacto en la mejora del funcionamiento de esta.

El crecimiento acelerado del parque vehicular y su uso en la CDMX ha provocado que aumenten los ingresos derivados de estas actividades en los ejercicios fiscales del periodo 2015 al 2019. Sin embargo, la asignación presupuestal a los Organismos del Transporte de la CDMX no ha sido proporcional y consistente, lo que ha generado ineficiencia en el financiamiento al modelo de movilidad urbana de la CDMX durante estos años. Por este motivo, esta investigación acercará al conocimiento detallado de los ingresos derivados del uso de automóviles, los ingresos obtenidos y los egresos de los Organismos del Transporte en la CDMX del 2015 al 2019, ya que la información estadística y presupuestaria disponibles no están relacionadas y ninguna emplea el uso de herramientas económicas para la elaboración de políticas públicas; además hará un diagnóstico y propuestas de mejora al modelo de movilidad urbana involucradas con el financiamiento del periodo. Así, buscará analizar la información estadística sobre los registros de vehículos en la CDMX del 2015 al 2019 y establecer con la revisión de los informes de la Cuenta Pública de la CDMX, que aumentaron los

ingresos fiscales derivados de la utilización y uso de estos en la CDMX; corroborar que, a pesar de que se incrementaron los ingresos derivados del crecimiento en el registro y uso de vehículos en la CDMX del 2015 al 2019, no existió una relación directa en la asignación presupuestal a las entidades del transporte de la CDMX; y comparar la recaudación obtenida de 2015 a 2019 con la asignación presupuestal a las entidades del transporte de la CDMX y lo dispuesto en la Ley de Movilidad respecto a presupuestación para determinar el modo de financiamiento del modelo de movilidad en la CDMX.

Esta investigación está compuesta de cinco apartados. El Capítulo I, explicará desde la visión de la Teoría Económica, las funciones microeconómica y macroeconómica del transporte, la importancia de hacerlo de esta manera y el punto en que ambas se unen. El Capítulo II, tiene dos subtemas: el primero hará un breve relato de la historia del sistema de transporte público de la CDMX, y el segundo presentará la información estadística referente a temas de transporte y movilidad de la Ciudad en el periodo de estudio. El Capítulo III analizará el marco normativo de movilidad existente en la CDMX, comenzando con la Ley de Movilidad, seguida del Reglamento de la Ley de Movilidad y después el Programa Integral de Movilidad. El capítulo IV examinará la información contable y financiera de los Organismos del Transporte de la CDMX, separándola por rubro de ingresos y egresos, y hará algunas comparaciones entre la información recabada. Finalmente, la Conclusión presentará un diagnóstico sobre el modelo de movilidad urbana de la CDMX y propondrá mejoras al mismo. La información adicional se presentará en tres Anexos: en el I las tablas con la información contable y financiera específica; en el II los estados financieros del Consolidado Transporte por año y en el III la evidencia de las peticiones de información realizadas a través del Sistema Nacional de Transparencia a la SEMOVI y a la SAF.

## Capítulo I. Conceptos Básicos de Economía del Transporte

---

La Economía del Transporte es fundamentalmente análisis microeconómico. El transporte tiene un comportamiento particular: responde primordialmente a la demanda. No se genera una oferta inicial del servicio, esta se va planeando de acuerdo con las necesidades del mercado.

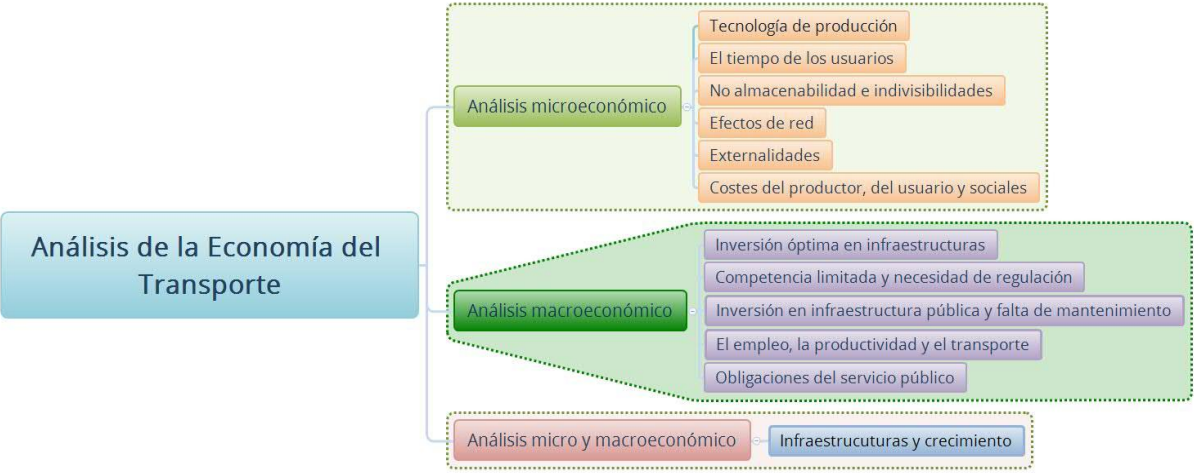
La Economía del Transporte es la rama de la Teoría Económica que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes y su contribución a la vida económica y social (Duque, 2007).

Hay dos tipos de actividades de transporte distintas: algunas empresas se dedican a la construcción, mantenimiento y operación de infraestructura; mientras que otras mueven y operan vehículos que utilizan la infraestructura para brindar servicios. El grado de integración entre la infraestructura y los vehículos varía según el modo. Sin embargo, no depende de la tecnología sino de cuestiones estratégicas. La diferencia entre infraestructura y equipamiento móvil es uno de los factores que determina la política de transporte, pues las características especiales de los vehículos y la infraestructura requerida establecen la organización de cada mercado y el grado de competencia viable en el mismo. En general, la infraestructura de transporte es menos susceptible a la competencia directa que los servicios prestados por empresas que poseen o alquilan equipo, emplean factores laborales y utilizan la infraestructura proporcionada por terceros para transportar pasajeros o mercancías (De Rus y Campos, 2005).

La demanda de transporte es una demanda derivada. Esto significa que el propósito de los desplazamientos de personas y cargas no es el de la realización del viaje en sí mismo, sino el de alcanzar un determinado destino. La demanda de transporte no es un solo tipo de servicio, se compone de varias modalidades y calidades. La diferencia comienza con el tipo de transporte -personas o mercancías-, modo y alcance -ciudad o país-, tiempo de viaje, momento, motivo, comodidad, etc. (Girardotti, 2003). La oferta de transporte está representada por infraestructura -planta fija-, material rodante -planta móvil- y sistemas de control. Estos factores juntos determinan el costo de transporte y el nivel de servicio. Se considera servicio público toda actividad pública o privada regulada por la ley, cuyo fin es satisfacer de manera más o menos regular y continuada las necesidades colectivas. A veces, se piensa que todas las formas de transporte son servicios públicos, especialmente el transporte urbano de pasajeros, por lo que deben ser regulados (Girardotti, 2003). Para poder hablar de una rama

especializada de la Teoría Económica dedicada al análisis del transporte, se deben que sintetizar los puntos fundamentales de esta, tal como se muestra en la Figura 1.

**Figura 1**  
*Elementos de Análisis de la Economía del Transporte*



*Nota.* Con información adaptada de De Rus, et. al (2003), Izquierdo, et. al (2018) y Yañez-Pagans, et. al (2019).

## **I.1 Microeconomía del Transporte: el Transporte de Pasajeros como un Servicio**

Cuando se habla de aspectos microeconómicos de una actividad específica, nos referimos al comportamiento de los individuos en el mercado y sus efectos en los cambios de la oferta y la demanda. Hay que considerar que cualquier bien y servicio es producido por una empresa -sin importar si es privada o pública-; de esta forma, el análisis de las actividades económicas relacionadas con el transporte se vuelve esencialmente microeconómico ya que este es un servicio.

Es importante considerar a la Economía del Transporte desde este enfoque, resaltando los elementos más relevantes de la misma como la tecnología de la producción, el tiempo de los usuarios, la no almacenabilidad e indivisibilidad del servicio, los efectos de red, externalidades y los costes del productor, del usuario y sociales. Para facilitar la comprensión de estos, se desarrollarán a continuación cada uno.

**Tecnología de producción: la infraestructura y los servicios.** El transporte se puede definir como el movimiento de personas y mercancías por el espacio físico. La industria del transporte está integrada por todas las empresas dedicadas a esta actividad, y se puede asumir *a priori* que estas empresas deben constituir grupos más o menos similares porque brindan el mismo tipo de servicios. La diferencia entre los distintos modos de transporte se debe principalmente a razones tecnológicas. (De Rus *et. al*, 2003).

**Un input básico: el tiempo de los usuarios.** El segundo elemento clave del análisis económico de las actividades de transporte es la existencia de un insumo básico: el tiempo del usuario. En el transporte, la relevancia del tiempo es determinante; en la toma de decisiones de individuos y empresas, el tiempo es más trascendental que los costos monetarios. En este sentido, el transporte es totalmente diferente a otros bienes. Como el tiempo de desplazamiento no es fijo, el usuario puede elegir entre varias alternativas para realizar un viaje, por lo que el tiempo de cada opción puede verse afectado por el número de usuarios que utilizan un modo de transporte al mismo tiempo. En segundo lugar, el transporte no es un bien de consumo final, sino un producto intermedio. El usuario se mueve entre el inicio y el final del viaje para realizar otras actividades. Desea dedicar el menor tiempo posible durante el viaje, por lo que el tiempo de viaje es inútil. Además de la tarifa, el tiempo de cada modo de transporte afectará la decisión de la demanda de transporte (De Rus *et. al*, 2003).



**Características de los servicios: no almacenabilidad e indivisibilidades.** Otra característica básica del transporte es que es imposible almacenar el servicio. Cuando una empresa pone en circulación un vehículo, la oferta debe consumirse cuando es generada, de lo contrario se perderá inevitablemente. Esto crea un desajuste entre oferta y demanda, además de que afecta el tamaño de la flotilla de la empresa. La demanda de transporte generalmente no es uniforme; esto significa que, para evitar un problema de desabasto a los usuarios, las empresas deben tener suficientes vehículos para satisfacer su demanda máxima. En el caso de baja demanda, algunos de estos vehículos no operarán, pero la empresa deberá asumir el costo fijo de la flota durante el día completo. Por otro lado, la prestación de servicios de transporte es diversa, dependiendo del tamaño de los vehículos disponibles. Cuando la empresa no puede aumentar continuamente la producción en una categoría particular, se generará indivisibilidad. En términos de transporte, si  $n$  vehículos no pueden cubrir toda la demanda, porque hay un usuario adicional que excede la capacidad, se utilizarán  $n+1$  vehículos, aunque el último vehículo este en realidad vacío. Cuando se utilizan varios vehículos, la frecuencia entre uno y otro será mayor, por lo que el tiempo de espera para los usuarios será más corto que cuando se utilizan vehículos grandes (De Rus *et. al*, 2003).

**Efectos de red.** Otra característica importante de la industria del transporte es la existencia de efectos de red. Cuando la utilidad de un producto depende del número total de consumidores o usuarios que lo usan, hablamos de economías o efectos de red. En los servicios de transporte se pueden identificar algunos efectos de red que se resultan de la ventaja de tener un gran número de usuarios. En el transporte convencional, a medida que aumenta el número de pasajeros, la empresa responde introduciendo vehículos en una periodicidad mayor, lo que permite a todos los usuarios reducir su tiempo de espera y ajustar mejor la oferta según las preferencias sus necesidades. Esta forma de externalidad positiva se denomina *efecto Mohring*, en memoria del autor que analizó por primera vez el entorno del tránsito urbano. En la industria del transporte, existen otras economías de red que afectan las decisiones de las empresas que producen servicios y a los usuarios finales. Al diseñar una red de línea regular del tipo radial centro- radial (*hub and spoke*), también hay un nodo principal (*hubs*). A través de esta estructura de red, la empresa intenta beneficiarse de utilizar vehículos grandes, que solo se puede hacerse en un alto volumen de tránsito. Los usuarios solicitarán mayoritariamente el nodo principal, pero los nodos secundarios deben completar la demanda del nodo principal. En general, los viajeros se beneficiarán de esto porque la configuración centro radial permite frecuencias

más altas, pero al mismo tiempo serán afectados por la conexión obligatoria con el nodo principal, debido al uso de más tiempo de viaje. (De Rus *et. al*, 2003).

**Externalidades negativas.** Otra de las características que distingue al transporte es la existencia de externalidades negativas. Existen principalmente tres tipos en los servicios de transporte: contaminación atmosférica, ruido y accidentes. De los dos primeros, su costo recae en alguien que produce el efecto. Si bien parte del costo que conlleva el accidente corre directamente a cargo del agente correspondiente y debe ser pagado a un tercero, existen otros costos adicionales que afectan a toda la sociedad. Existe una última externalidad relevante en la industria del transporte y su naturaleza es muy diferente a las anteriores, esta es provocada por los usuarios del transporte: la congestión de la infraestructura o saturación específica. Este es un fenómeno que ocurre con el uso de automóviles privados, aunque también ocurre en los otros modos. El motivo es que cuando un usuario decide utilizar la carretera, solo considera el costo de tiempo que dedicará al viaje más el costo monetario de usar el vehículo, pero no considera que conducir su automóvil puede reducir el flujo de tránsito. Por lo tanto, el último usuario que ingresa a la carretera congestionada impone un costo en horas extra para los autos restantes en la carretera donde el usuario no paga. Arthur Pigou<sup>3</sup> analizó la congestión, mostrando que cuando las carreteras congestionadas pueden utilizarse libremente sin pagar costos sociales marginales, el tránsito aumentará más allá de las expectativas y la inversión en capacidad a menudo aumentará excesivamente y reaparecerán los atascos anteriores. Esto se debe a que el costo marginal privado de utilizar este camino dependerá de la toma de decisiones personales. Si se paga el costo social marginal, solo se realizarán viajes con un valor social al menos igual al costo social de estos viajes. (De Rus *et. al*, 2003).

**Costes del productor, costes de usuario y costes sociales.** En la producción de cualquier servicio de transporte se generan tres tipos de costos: costos de productor, costos de usuario y costos externos. En política económica del transporte, la decisión sobre cómo pagar estos costos es una de las decisiones más importantes. Hay dos métodos: uno enfatiza la recuperación de costos y el otro enfatiza la eficiencia en la utilización de recursos. Observando los tres componentes del costo total y

---

<sup>3</sup> Los impuestos pigouvianos buscan corregir una externalidad negativa y/o positiva. Es llamado así en honor del economista británico Arthur Pigou, quien fue el primero en proponer que se enfrentaran las externalidades de esta manera. El efecto del impuesto es lograr que el costo marginal privado -lo que le cuesta al productor producir-, más el impuesto sea igual al costo marginal social -lo que le cuesta a la sociedad y al productor que se produzca-. Este impuesto no genera una pérdida en la eficiencia de los mercados, dado que internaliza los costos de la externalidad a los productores o consumidores, en vez de modificarlos. Muchos países han adoptado estos impuestos como forma de solucionar los fallos de mercados, por ejemplo, la contaminación o productos dañinos. También existen otros métodos de solución a los fallos de mercados: los bonos y/o permisos transables. Muchos estados han complementado los impuestos con estos otros métodos. *Impuestos pigouvianos*. Wikipedia. [https://es.wikipedia.org/wiki/Impuesto\\_pigouviano](https://es.wikipedia.org/wiki/Impuesto_pigouviano)

comenzando por los costos externos, podemos ver que no es muy difícil internalizar estos costos. El uso de impuestos y otras medidas correctivas es una forma de que los precios recuperen su papel de asignación de recursos de manera efectiva. El coste del usuario correrá a cargo del agente a través del tiempo utilizado para trasladarse. Cuando ocurre una congestión, parte de los costos internos del sistema no serán pagados por la persona que causó el problema. De esta manera, si se utiliza principio de tarificación basada en el costo marginal se introducirán tarifas de congestión, aumentando el precio y teniendo en cuenta los costos impuestos a otros usuarios. El costo de los productores de servicios de transporte incluye los costos de uso de infraestructura, los costos variables de personal y energía, y los costos fijos incurridos por la operación de la flota. Para las empresas que operan en un mercado competitivo, a largo plazo los precios tenderán a igualar los costos marginales, por lo que el principio de tarificación óptima se cumple. En un mundo donde la capacidad real de la infraestructura rara vez coincide con la capacidad óptima, la decisión de elegir el costo marginal a corto o largo plazo tiene un impacto económico en la generación de congestión y en quién asumirá el costo real del transporte (De Rus *et. al*, 2003).

## **I.2 Macroeconomía del Transporte: el transporte de pasajeros producido por el sector público**

Al hacer referencia a la macroeconomía, se habla del funcionamiento global de la economía como un conjunto; es decir, no se centra en las relaciones de los agentes del mercado, sino en un valor agregado -por ejemplo, la producción de una empresa sería un valor individual mientras que el PIB revela el valor total de la producción de un país-. De esta forma, se crean agregados económicos para poder evaluar el comportamiento de la economía como el nivel de precios, el desempleo, el crecimiento económico, etc., los cuales son muy útiles porque permiten entender la manera de lograr los objetivos de un país. Sabido lo anterior, los gobiernos utilizan la política económica, que es un conjunto de herramientas para alcanzar estas metas y también para intervenir directa o indirectamente en actividades productivas y en la generación de bienes y servicios a través del presupuesto público y del marco legal.

Por eso algunas actividades económicas, dadas las necesidades de participación financiera y regulación, son consideradas obligadamente gubernamentales; tal es el caso de las relacionadas con el transporte público como la inversión óptima en infraestructura, la necesidad de regulación y la competencia limitada, las obligaciones del servicio público, la inversión en infraestructura pública y falta de mantenimiento, y la productividad y el empleo. Cada una será revisada en seguida.

***Inversión óptima en infraestructuras.*** Una parte importante de la investigación en Economía del Transporte se refiere a las características de la infraestructura y los temas que plantea la decisión de determinar cómo debe ser su capacidad óptima y cómo financiar sus costos. Las razones están relacionadas con el alto costo de construcción, el impacto ambiental que causa en el entorno, la influencia del tiempo de viaje de los usuarios y el balance resultante entre la distribución de viajeros entre diferentes modos y su efecto en la economía del país. En cuanto a los diferentes elementos de los servicios, la infraestructura de transporte se caracteriza por tener costos fijos no recuperables, debido a que estos activos solo pueden ser utilizados para objetivo de construcción, esto es definido en teoría económica como costos hundidos. Debido a que los activos tienen una larga vida útil, y la mayoría de sus costos se incurren durante la etapa inicial de construcción, el costo de mantenimiento de los activos durante su vida útil es relativamente bajo, aunque considerando su duración, no son insignificantes. Estas son las razones por las que la mayor parte de la infraestructura de transporte público es construida por el sector público en la mayoría de los países. No necesariamente tiene que financiarse a través de impuestos, el sector público puede introducir tarifas y peajes, que serán pagados por los usuarios. Los criterios básicos para la expansión de la capacidad de la infraestructura deben evaluar todos los beneficios y costos de la infraestructura que se construirá solo cuando el beneficio neto sea positivo (De Rus *et. al*, 2003).

***Competencia limitada y necesidad de regulación.*** Un elemento típico de la infraestructura de transporte es la necesidad de que varios vehículos compartan el mismo espacio. Este factor limita la existencia de empresas competidoras que brinden el mismo tipo de servicio. Debido a la pérdida de eficiencia provocada por este comportamiento y a que la generación del servicio del transporte son las necesidades básicas de muchos individuos, la sociedad cree que el sector público debe regular a las empresas que gozan de beneficios en el mercado. La industria del transporte ha exagerado la necesidad de supervisión en muchas ocasiones, por lo que durante la mayor parte del siglo XX la intervención gubernamental fue muy intensa. Algunas veces resultó que, en comparación con el mercado abierto, las tarifas y los niveles de servicio del mercado regulado fueron peores. El diseño de mecanismos reguladores siempre debe partir del principio de existencia de asimetrías de información entre el regulador y el operador (De Rus y Campos, 2005).

***Obligaciones del sector público.*** Los gobiernos a menudo se desvían de fijar precios basados en reglas de costos marginales recurriendo a argumentos basados en estándares de equidad. El transporte es un servicio esencial para todas las personas, por lo que contar con transporte público es muy importante,

especialmente para las personas de bajos ingresos. Por lo tanto, algunas personas creen que, para modos de transporte como el metro o los autobuses urbanos, la tasa de utilización debe ser menor que el costo marginal, para promover el uso del transporte público en lugar del automóvil privado, pero también como mecanismo de distribución de ingresos. Cuando el precio resultante de la adopción de estándares de eficiencia se considera injusto, o su costo político se considera inaceptable, se pueden encontrar soluciones para lograr una combinación de tarifas y niveles de servicio deseados socialmente. Esto hace que, tarde o temprano, se impongan obligaciones del Estado a las empresas de transporte reguladas. Estas incluyen la prestación de servicios a precios muy bajos, buses o rutas que pueden ser comercialmente no rentables -pero se considera que deben existir-, provocando un impacto negativo en el balance financiero de las empresas. Consecuentemente, se debe buscar mecanismos de compensación para que las empresas brinden estos servicios a la sociedad. Hay dos opciones: 1) subsidios directos, que pueden ser efectivos siempre que el gobierno cuente con fondos, aunque implica transferir los costos del transporte a la sociedad en su conjunto, y 2) la autorización de empresas de transporte reguladas cuando las restricciones presupuestarias impiden el uso de subsidios directos, creando subsidios cruzados. Con ellos, los precios de los servicios prestados por una misma empresa se fijarán de acuerdo con diferentes reglas, por lo que algunos de ellos serán más bajos que los costos de producción, mientras que otros serán más altos. La segunda fórmula transfiere el costo del servicio deficitario al usuario del servicio rentable; se debe tener precaución en la aplicación de estos, ya que producirán un efecto de redistribución regresivo (De Rus *et. al*, 2003).

***Inversión en infraestructura pública y la falta de mantenimiento.*** La inversión en infraestructura tiene las características de bien público porque tiene externalidades y efectos de red. El sistema de transporte urbano debe conectarse con las líneas principales y las ramas para proporcionar un acceso conveniente al lugar de trabajo y al hogar. Aunque el sector privado participa cada vez más en inversiones relacionadas con la infraestructura, el sector público todavía aporta dos tercios. Si el plan de desarrollo de infraestructura es inadecuado, la eficiencia de los servicios prestados por el activo será muy baja. Otro tema preocupante es el mantenimiento. Este es una condición necesaria para que los activos de infraestructura brinden servicios consistentes con los estándares definidos durante el diseño y la construcción. La depreciación de los activos de infraestructura no es lineal y, por lo general, solo es visible antes de que el mantenimiento regular ya no pueda eliminar el daño. El mantenimiento inadecuado aumentará el costo de los proveedores de infraestructura. Políticamente hablando, la construcción es más atractiva que el mantenimiento, los ciudadanos parecen prestar menos atención

a los proyectos de mantenimiento, mientras la prensa se centra en nuevos proyectos o espera la tragedia para llamar la atención sobre el aplazamiento del mantenimiento. El mantenimiento adecuado puede ayudar a aprovechar al máximo los activos existentes (Izquierdo *et. al*, 2018).

***El empleo, la productividad y el transporte.*** En teoría, el papel de la infraestructura de transporte en el desempleo y el trabajo informal se debe a dos factores principales. El primer factor es la hipótesis del desajuste espacial, que cree que el aislamiento geográfico de las minorías de bajos ingresos de los lugares de trabajo calificados reducirá la asequibilidad de la búsqueda de empleo y los viajes al trabajo, aumentando así la tasa de desempleo, volviéndose más dependientes al transporte. El segundo factor es el supuesto del salario de reserva, que establece que cuanto mayor es el costo de transporte, mayor será el salario que una persona demandará por trabajo. El aumento de los costos de transporte limitará el alcance geográfico de las oportunidades de empleo. Para los trabajadores poco calificados con salarios más bajos, los costos de transporte tienen el mayor impacto. Recientemente, una nueva hipótesis dice que, los solicitantes de empleo que están condicionados monetariamente establecen su intensidad de búsqueda óptima, haciéndola igual a la relación entre el costo marginal de consumo al que renuncian debido a los costos de su búsqueda con la ganancia marginal de una mayor posibilidad de encontrar un buen trabajo. En este caso, es muy complicado para las personas más pobres enfocar su búsqueda porque sus costos marginales de búsqueda son mucho más altos. Según esta hipótesis, la reducción del costo a través de subsidios al transporte aumentará la intensidad y duración de las actividades de búsqueda de empleo a través de los siguientes tres canales: 1) efecto de los precios, cambiando el precio relativo de buscar empleo cuando se conceden subsidios al transporte; 2) efecto de la riqueza, aminorando el gasto total de búsqueda, aliviando así las limitaciones monetarias, reduciendo la desutilidad marginal de más búsquedas y evitando la disminución de los ahorros; 3) efecto de tiempo, si se mitiga la necesidad de dinero se puede estrechar la necesidad de que los desempleados opten por un empleo temporal, lo cual impondrá una restricción de tiempo que puede reducir su capacidad para buscar un mejor empleo (Yañez-Pagans *et. al*, 2019).

### **1.3 Infraestructura y crecimiento: los enfoques micro y macroeconómicos.**

La dependencia de la sociedad actual a la movilidad de personas y mercancías explica la importancia del transporte en la Economía. Las personas requieren transporte desde su lugar de residencia hasta el trabajo, estudiar, el ocio o visitar a amigos y familiares; estos han determinado que el transporte sea uno de los elementos básicos de la vida diaria y la estructura productiva del país. El transporte no es

una demanda final, sino un medio para satisfacer otras necesidades. Los servicios que brinda la construcción y operación de infraestructura de transporte están estrechamente relacionados con el desarrollo de la producción nacional y su composición en el área total y el volumen de tráfico asignado por modalidad. Muchas infraestructuras básicas son construidas y operadas por el sector público y no cobran por los servicios que brindan a empresas y particulares. La infraestructura de transporte se considera capital social y no se han evaluado las diferentes opciones de su regulación y operación. El funcionamiento eficiente del sistema de transporte significa que el producto con el menor costo técnico posible se produce al precio más bajo, cuando el precio se fija para reflejar el costo social marginal y la cantidad de producción que necesita la sociedad. Es necesario invertir en capacidad de infraestructura de la mejor manera posible, porque una capacidad excesiva o insuficiente obstaculizará la producción al menor costo. Los sistemas de transporte generalmente deben cumplir con ciertas condiciones de equidad, aunque en muchos casos los principios de justicia social se reducen a simples estándares de aceptabilidad política. Cuando la inversión pública en infraestructura reduce los costos de transporte, el equilibrio entre la motivación de las empresas para estar cerca de los consumidores y para apoyar la proximidad con otras empresas puede cambiar; esto lleva a una deslocalización de la actividad económica en las zonas pobres y la utilización de las zonas ricas por las mismas, generando lo que se conoce como economía de aglomeración (De Rus *et. al*, 2003).

## Capítulo II. Diagnóstico de la movilidad urbana en la CDMX

---

Las actividades económicas relativas al Sector Transporte en todas sus modalidades son notables en todo el proceso de producción. En México, según la Matriz Insumo Producto Base 2013, el Transporte es una de las cinco actividades económicas que interactúan con todos los sectores productivos (INEGI, 2018c).

El Transporte y los servicios relacionados con esta actividad reflejan el estado general de la economía. Por un lado, representa la distribución de los insumos de producción, y por otro la distribución de la producción entre los consumidores finales; por ejemplo, en lo que al turismo se refiere, es un indicador directamente relacionado, por lo que el estudio del Sector 48-49 del SCIAN<sup>4</sup> proporciona un elemento nodal para comprender la situación y la estructura operativa del país (INEGI, 2020a).

A continuación, se hablará de la historia del transporte y las entidades relacionadas a partir de la segunda mitad del siglo XX en la Ciudad de México; esto ayudará a entender el contexto actual del sistema de transporte público. Posteriormente, se hará un análisis a manera de diagnóstico de la información existente sobre movilidad y transporte, y su relevancia para la creación de políticas públicas.

### II.1 Antecedentes del sistema de transporte público de pasajeros

En la primera mitad del siglo XX se creó una segmentación entre el transporte público y el privado. Se sabe que, en el gobierno de Ruiz Cortines, se hizo el primer estudio para conocer las posibilidades de introducir un tren subterráneo en la Ciudad de México.

Según Alcantar (2018), después de 1950, surgen figuras que pretenden proporcionar las distintas modalidades del transporte urbano en la Ciudad de México. En primer lugar, las concesiones, que no eran un modelo nuevo y se heredaban del ferrocarril y de los servicios urbanos. En segundo lugar, los reglamentos, que aspiraban establecer límites normativos para que el sector privado y los gobiernos locales cumplieran con sus derechos y obligaciones al proporcionar el servicio de transporte.

---

<sup>4</sup> Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte 2018. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/app/scian/#>



El desafío para los gobiernos locales fue proporcionar a los nuevos participantes las reglas para este nuevo programa.

Además, a principios de la década de 1960, había dos problemas obvios en el transporte de la Ciudad de México: debido a la congestión de automóviles privados en las rutas de transporte urbano, las rutas se hicieron cada vez más largas y los camiones y vehículos de transporte no eran suficientes para proveer el servicio debido al crecimiento desmedido de la Ciudad. Ernesto Uruchurtu, Jefe de Gobierno del Distrito Federal desde 1952, declaró su oposición a la expansión urbana impulsada por el transporte propuesta por los gobiernos anteriores -Ruiz Cortines-, y la encontró cara, inflexible y que generaba ciertas dependencias tecnológicas y económicas con el extranjero. La controversia se dio cuando la Comisión de Planificación de la Ciudad de México presentó una propuesta de reconstrucción urbana en 1958 y el jefe de gobierno la apoyó, esperando que se abandonara la idea de introducir un subterráneo en la capital. Al mismo tiempo, el proyecto tenía críticas en todas partes; como resultado, el plan fue rechazado a principios de la década de 1960 y la relación entre los gobiernos federal y local cambió. Fue hasta 1965 que el equipo de Ingenieros Civiles Asociados (ICA) propuso un Metro para la Ciudad de México a la autoridad del Distrito Federal con base en un estudio iniciado en 1958. En este estudio, analizaron los trenes subterráneos de varios países subrayando su eficiencia, capacidad y costo (Alcantar, 2018).

La obra del Metro formó parte del gran plan de grandes obras públicas delineado por el presidente Díaz Ordaz, que buscaba tener una amplia trascendencia. Sus planes incluían tres proyectos de obras públicas a gran escala: 1) expandir la red de agua potable y el sistema de drenaje profundo, 2) embellecer la ciudad y 3) construir una enorme red de transporte de pasajeros. Para Díaz Ordaz, el Metro no era una obra pública más, significaba su imagen de cara al capitalismo, su visión de la ciudad y al mismo tiempo la promoción de una nueva forma de desarrollo impulsado desde la capital del país (Alcantar, 2018).

Por decreto presidencial, el 29 de octubre de 1967 se creó el Sistema de Transporte Colectivo Metro y comenzó su planeación y construcción. De esta forma, se estableció un organismo descentralizado con la finalidad de operar en el futuro un transporte subterráneo; este sería un tren de tracción eléctrica y rodamiento neumático. Así, en 1969, se inauguró la Línea 1 del Metro con una extensión de 12.5 km y 16 estaciones que comprendían el tramo Zaragoza- Chapultepec. 21 años

después -en 1981-, el Metro había transportado a más de 100 millones de usuarios, es decir, 3 millones de usuarios diario en promedio (SEMOVI, 2016).

Después de una década de que el sistema fuera creado con ayuda francesa, se desarrolló poco. En la década de 1980 el Metro de la Ciudad de México creció notablemente en kilómetros y cobertura, hasta alcanzar 140.4 km en 1988. Este crecimiento se dio justo en medio de una crisis económica – *la década perdida*–, continuó irregularmente hasta el 2000, alcanzando 201.4 km con líneas que unieron a varios municipios de la zona metropolitana y consolidó la configuración que actualmente tiene (Medina, 2016). En la década de 1990, se inauguraron dos líneas más: la línea 8 de Constitución de 1917 a Garibaldi y la línea B de Buenavista a Ciudad Azteca (SEMOVI, 2016). La última gran ampliación realizada a la red fue la construcción de la Línea 12 de Tláhuac a Mixcoac, que empezó a gestarse en 2008 y terminó en 2012.

Como complemento del servicio del Metro, en la década de 1960, operaron servicios como los *peseros*, que eran automóviles tipo sedán con capacidad máxima de 5 personas y un itinerario fijo. Se les llamó así, porque cobraban la tarifa de \$1. Posteriormente, en los noventa, evolucionaron a furgonetas tipo *combi*, pero no demostraron ser capaces de adaptarse a nuevos sistemas de organización y a la modernización continua y tecnológica de su infraestructura. Para marzo de 1975, empezaron a circular los primeros autobuses -conocidos como delfines-, que podían trasladar a 70 pasajeros (Suárez y Delgado, 2014; SEMOVI, 2016).

Para 1976 se crearon el Plan Maestro del Metro (Figura 2), el Plan de Vialidad y el Sistema de Transporte de Superficie, que buscaban definir las rutas de autobuses e integrarlas a un plan de construcción de Ejes viales, que iniciaría su trazo ese mismo año y generaría un Sistema Integral de Transporte estructurado, con una red de rutas directas que evitarían transbordos y conectarían los viajes de Norte a Sur y de Poniente a Oriente. Los antecedentes de las funciones de regulación y control aplicadas al Sistema de Transporte por un organismo gubernamental se ubican entre 1975 y 1976, con la instauración de la Comisión de Vialidad y Transporte (COVITUR) como un organismo descentralizado. Entre 1975 y 1984, la COVITUR fue perdiendo funciones y en 1984 la Coordinación General de Transporte (CGT) vio la luz pretendiendo diseñar las políticas de transporte público e integrando a los modos y organismos de transporte en el D.F. Entre 1984 y 1990, las funciones de la CGT fueron parecidas a las de la actual SEMOVI: elaboraba el Programa Integral de Transporte y Vialidad y estudios

sobre eficiencia del uso de los servicios y la infraestructura, supervisión de operaciones, marco legal para prestación de servicios y autorizaciones de tarifas (SEMOVI, 2016).

Fue en 1981 que los avances en la red del Metro y la construcción de Ejes viales necesitó un complemento para satisfacer el servicio de transporte. Carlos Hank González -Regente del Distrito Federal-, consideró que el gobierno podría prestar servicios de transporte urbano e instituyó al organismo Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100. Entre finales de 1981 y principios de 1982, se ajustó la red de rutas directas y los servicios alimentadores de demanda. Miguel De la Madrid decretó la constitución de la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal en los años ochenta, que pretendía adoptar medidas administrativas y operativas relacionadas con la problemática de transporte público y tránsito en el D.F. y la zona conurbada del Estado de México. Así, en 1986, una de sus primeras medidas fue concebir un abono quincenal que cubría el costo del viaje en el Sistema de Transporte Colectivo durante 15 días. También, instauró el Tren Ligero, que comenzó a operar con las partes de viejos tranvías PCC (SEMOVI, 2016).

Ruta 100 interrumpió su servicio en 1989, por lo que se declaró de utilidad pública la conservación del servicio público de pasajeros y se adjudicaron administrativamente todos los bienes y derechos del organismo; en 1995 fue declarado en quiebra y, en el 2000, se emitieron los decretos de disolución del organismo y declaración como patrimonio del D.F. Con esto, inició operaciones la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), conectando a las zonas periféricas de escasos recursos con el Sistema de Transporte Colectivo Metro (SEMOVI, 2016). En 2004, se creó el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal- Metrobús y, un año después, el organismo público descentralizado Metrobús. Para la operación de este nuevo modo de transporte, fue necesario confinar el carril izquierdo de cada sentido para su uso exclusivo en las avenidas donde circularía y modificaciones al Reglamento de Tránsito vigente (SEMOVI, 2016).

En 1991, se constituyó el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM), el cual se transformaría en 1994 en la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI). A través de los gobiernos federal y locales del D.F. y Estado de México, buscaba atender los problemas de transporte de la ZMVM. A finales de diciembre de 1994, derivado de una modificación a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, se extinguió la CGT y se instauró la Secretaría de Transporte y Vialidad que adscribió a nuevas unidades administrativas. En 1999 fue reestructurada

nuevamente y, entre algunos cambios, transfirió la Dirección de Centros de Transferencia Modal (CETRAM) a la Dirección General de Planeación y Vialidad (SEMOVI, 2016).

Finalmente, 14 de junio del 2014 se sometió a cambios estructurales la legislación y los organismos de transporte de la Ciudad de México. Se decretó la nueva Ley de Movilidad del Distrito Federal, sustituyendo a la anterior de Transporte y Vialidad. Con esta Ley se buscó -entre otras cosas-, cambiar las facultades administrativas de la SETRAVI, convirtiéndola en la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), y dando por hecho que la movilidad en el D.F. era un derecho, pero también una obligación de los ciudadanos -esto como parte de la nueva cultura de movilidad, provista por la Ley-. Algunos de los cambios importantes fue la categorización de la movilidad no motorizada como prioridad -caminar y andar en bicicleta-, y en último rango el uso del automóvil. Asimismo, estableció la importancia del Plan Integral de Movilidad y la revisión de sus avances cada tres años; la creación de un Órgano Regulador del Transporte que se encargaría administrativamente del transporte público gubernamental y concesionado; y la evolución del Reglamento de Tránsito y Vialidad al Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal en lo pertinente al establecimiento normativo de la Ley de Movilidad.

**Figura 2**  
*Plan Maestro del Metro*



*Nota.* De *El Plan Maestro del Metro que nunca se llevó a cabo*, de Alejandro Nájera, 2017 (<https://mxcity.mx/2017/09/el-plan-maestro-del-metro-que-nunca-se-llevo-a-cabo/>).

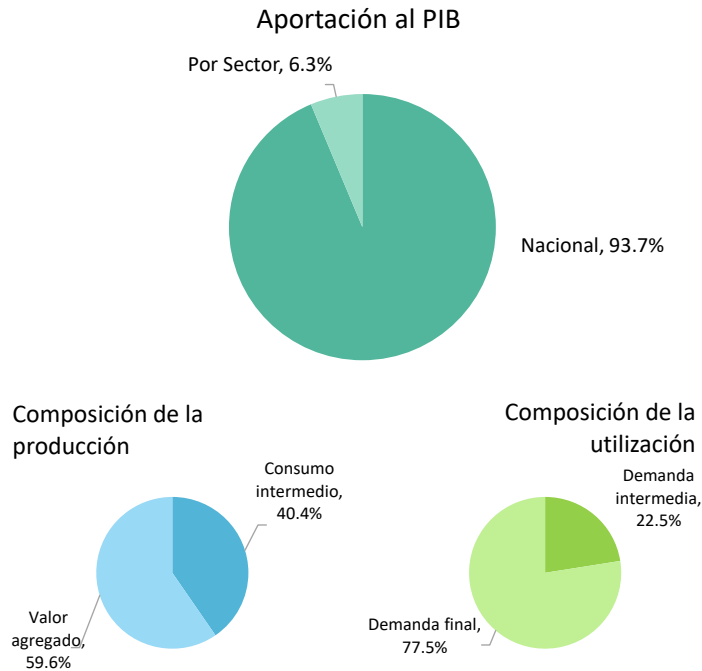
## **II.2 Uso e interpretación de la información sobre transporte y movilidad urbana**

Como se revisó, el Plan Maestro del Metro fue diseñado para satisfacer la demanda total de una ciudad creciente en la segunda mitad del siglo XX. Actualmente, los modos de transporte en la ciudad se encuentran distorsionados y desintegrados. El Metro, los autobuses y los trolebuses, es decir la red de transporte de alta capacidad, deberían ser la columna vertebral, mientras que el servicio concesionado de microbuses debería estar enfocado a la alimentación de esta. En su lugar ocurre que esta no está trazada según el origen-destino de los viajes y que los servicios concesionados compiten, se sobreponen y provocan una oferta excedente de servicios en varios casos. (Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación en el Distrito Federal, 2007.) La movilidad urbana es un tema en constante evolución y debe cambiar con las necesidades de la población y sus requerimientos de desplazamiento. Por ende, las políticas públicas en este tema deben reflexionar los cambios en las rutas origen-destino de los ciudadanos (Aguirre, 2017).

Retomando la mención del inicio de capítulo, el Transporte es una de las cinco actividades económicas más importantes en México. Según la Matriz Insumo Producto Base 2013, el Sector Transporte aporta el 6.3% del PIB total promedio, el equivalente a \$1.2 billones en el 4to. Trimestre del 2019, como se observa en la Figura 3 (INEGI, 2018d, 2020a y 2021a). El Sector Transporte tiene un comportamiento procíclico: si la economía crece, el sector superará al PIB nacional; si la economía se desacelera o retrocede, el sector se estancará o declinará más que el total nacional (Redacción El Economista, 2019), tal como lo señala la Figura 4.

**Figura 3**

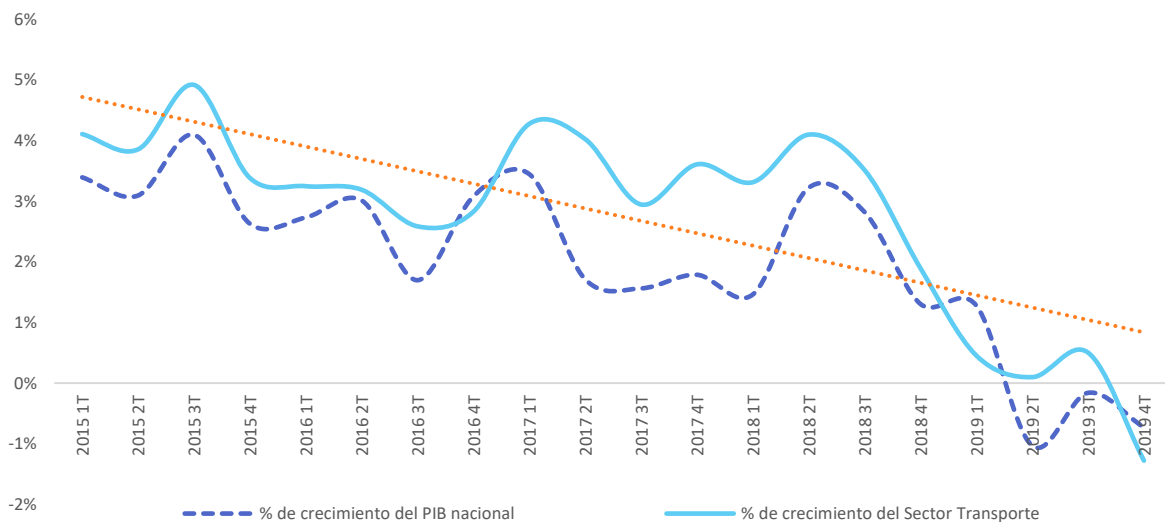
*Comportamiento Económico del Sector Transporte*



*Nota.* Cuando se hace referencia a la composición de la producción y la composición de la utilización del Transporte, se debe considerar que, al ser un servicio y una demanda derivada, no se describe la transformación neta de insumos en manufacturas por este, sino la aportación del sector a la producción agregada. Adaptado de *Matriz de Insumo Producto*, por INEGI, 2018d, ([https://www.inegi.org.mx/temas/mip/#Informacion\\_general](https://www.inegi.org.mx/temas/mip/#Informacion_general)).

**Figura 4**

*Comparación del crecimiento del PIB nacional y del Sector Transporte del 2015 al 2019*



*Nota.* Adaptado de *Sector transporte resiste, pero perfila tendencia a la baja en el PIB*, por Redacción El Economista, 2019 (<https://www.eleconomista.com.mx/economia/Sector-transporte-resiste-pero-perfila-tendencia-a-la-baja-en-el-PIB-20191107-0050.html>).

Algunos centros de investigación siguen la pista de temas relativos con movilidad urbana y transporte. Por ejemplo, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) realizó dos trabajos -el *Índice de Movilidad Urbana* y *El costo de la Congestión*-, en los cuales estudió a las ciudades mexicanas más importantes y concluyó que, por la congestión producida del uso excesivo de automóviles en las horas de mayor tránsito, una bicicleta puede ser más rápida que un automóvil; es decir, un automóvil puede tardar de 26 a 65 min en recorrer 9 km, mientras una bicicleta a una velocidad constante de 15 km/h tardaría 34 minutos. Así en la ciudad de México, la velocidad promedio es de 6.42 km/h, pues existen cuatro automóviles por habitante (IMCO, 2019b). Además, el 26% de la población dejó de usar alguno o todos los tipos de transporte público por inseguridad. A pesar de esto, el Valle de México fue evaluado con los mejores resultados y la movilidad fue catalogada como adecuada, ya que el 76% de la población considera suficiente la cobertura de transporte público en la CDMX. Sin embargo, la congestión no solo provoca estancamiento sino pérdidas económicas intangibles a causa del tiempo invertido en los traslados, ineficiencia del transporte público y deterioro en la calidad de vida de los habitantes en las ciudades. El IMCO considera que anualmente se pierden en promedio \$94 mil millones, de los cuales \$25 mil millones son trasladables al uso del automóvil y \$69 mil millones al uso de transporte público; ya que, el 39% de la población urbana usa el transporte público y solo 24% usa automóvil para trasladarse comunmente. Las disparidades también se reflejan en los montos de inversión directa, mientras el 47% de presupuesto federal se invierte en infraestructura que favorece el uso de los vehículos, solo se invierte el 1.2% en transporte público (IMCO, 2019a). La Figura 5 expone información complementaria al tema.

**Figura 5**

*El Costo Económico de la Congestión a Nivel Nacional y en el Valle de México*



*Nota.* Con información adaptada de IMCO (2019a y 2019b).

Si consideramos una de las premisas del IMCO, la cual asegura que la población en los últimos 25 años ha crecido en menor proporción que el registro de vehículos, tendríamos que agregar tres perspectivas más para entenderlo mejor en el periodo que estamos analizando: los nacimientos netos vs. los automóviles nuevos registrados en la CDMX, la migración de otros estados hacia la CDMX y la población económicamente activa del Valle de México.

Ha habido en los últimos años una tendencia de los detractores del uso del automóvil, la cual afirma que, en la década de 2010, se registraban más automóviles que nacimientos en proporciones considerables; algunos afirmaron que la relación era de 3:1 y otros 5:1. Esta comparación es interesante tomando en cuenta que los automóviles ocupan más espacio físico que las personas y que generan más perjuicios que beneficios sociales -si consideramos que en la CDMX los impuestos relativos a la posesión de automóviles están condicionados a características específicas-. La realidad es que, si hubo un aumento considerable del parque vehicular en la CDMX y el Valle de México, pero las proporciones no se comportan de manera constante. El aumento de los automóviles en la región está más relacionado con la actividad de la industria manufacturera automotriz, el acrecentamiento de los instrumentos financieros que permiten la adquisición de vehículos con mayor facilidad y el aumento relativo de los ingresos per cápita. La Tabla 1 concentra los datos del 2015 al 2019 sobre registros de nacimientos, nuevos automóviles en la CDMX y su proporción porcentual, la Figura 6 incorpora la tendencia de crecimiento y la Figura 7 refleja la evolución de los vehículos por tipo de servicio en la CDMX en el periodo de estudio.

**Tabla 1**

*Relación de Nacimientos Registrados y Vehículos Automotores Registrados en la CDMX de 2015 a 2019*

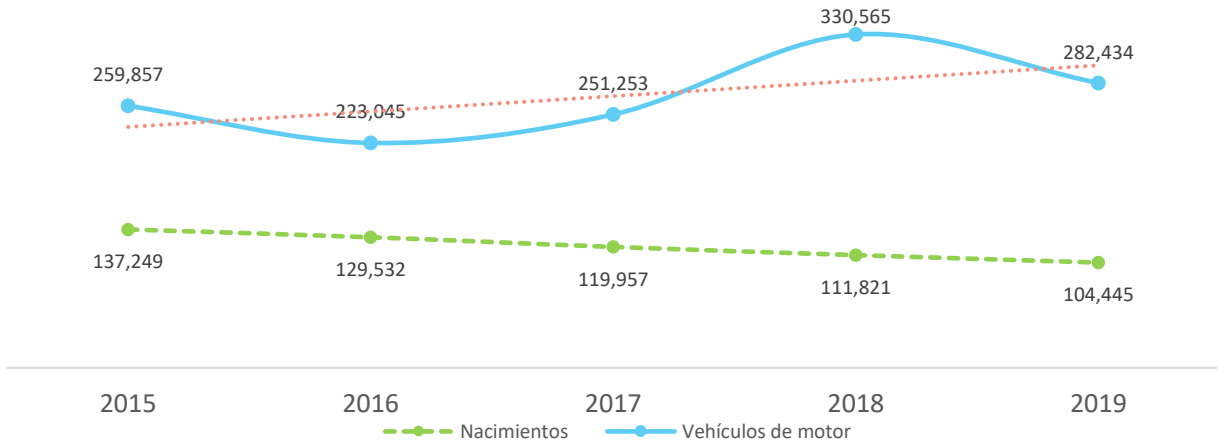
Año	2015	2016	2017	2018	2019	
Tipo	Nacimientos	137,249	129,532	119,957	111,821	104,445
Vehículos de motor	259,857	223,045	251,253	330,565	282,434	
Proporción	1.9	1.7	2.1	3.0	2.7	

*Nota.* Con información adaptada de INEGI (2020c y 2021c).



**Figura 6**

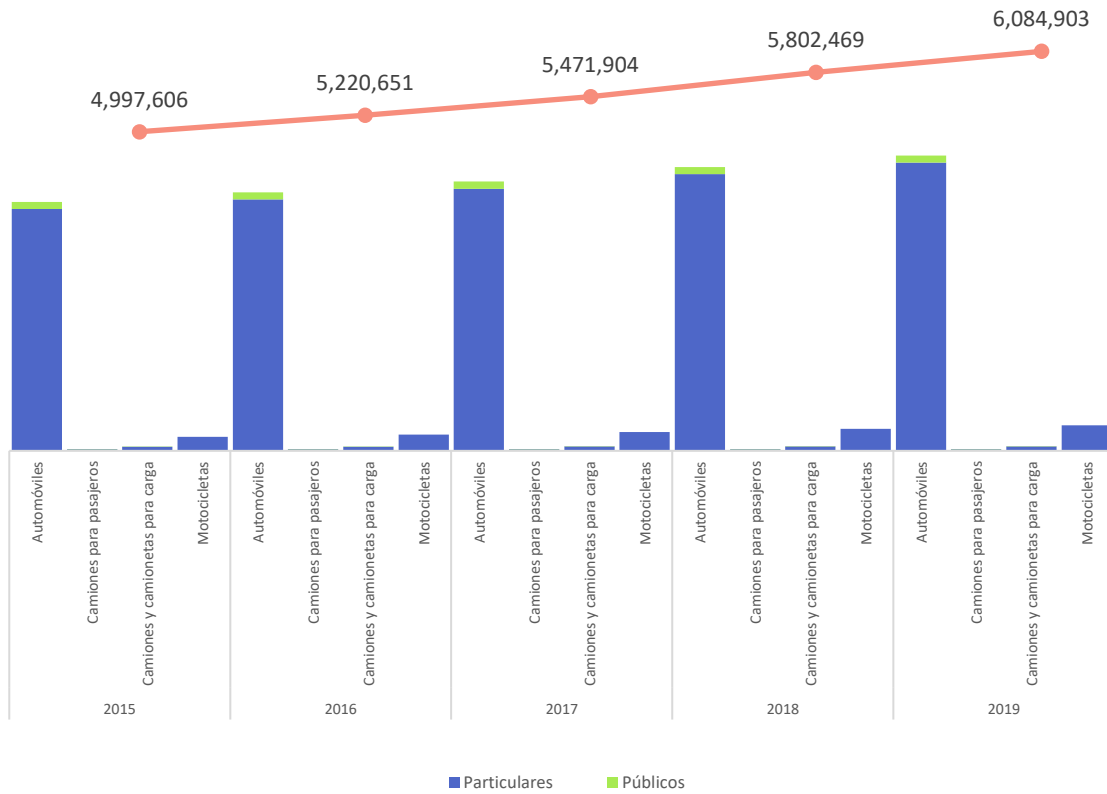
*Nacimientos Registrados vs Vehículos Automotores Registrados en la CDMX de 2015 a 2019*



*Nota.* La curva superior representa el crecimiento de los automóviles y la línea roja punteada que la atraviesa es la tendencia que debería de seguir, mientras que la línea inferior verde muestra el descenso paulatino de los nacimientos en la CDMX en el mismo periodo. Con información adaptada de INEGI (2020c y 2021c).

**Figura 7**

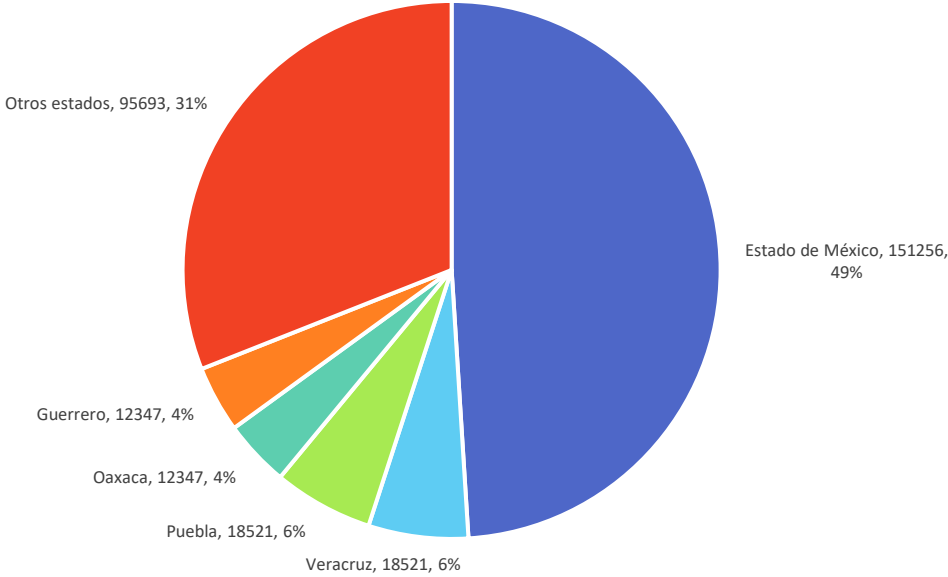
*Proporción de Vehículos de Motor Registrados en Circulación en la CDMX por Tipo y Servicio de 2015 a 2019*



*Nota.* Con información adaptada de INEGI (2021a, 2021d, 2021e y 2021g).

Otra consideración al tema es la migración de otros estados a la CDMX y el Valle de México. Esto es relevante, no solo porque aumenta la población interna, sino también la demanda de bienes y servicios en la misma. Históricamente, la CDMX ha sido la ciudad que recibe más migración tanto nacional como internacional en México, lo cual genera cambios sociales y económicos casi inmediatos. La Figura 8 ostenta los datos sobre los estados expulsores de mayor población a la CDMX y el porcentaje de migración de cada uno a nivel nacional.

**Figura 8**  
*Migración de Otros Estados a la CDMX de 2015 a 2019*

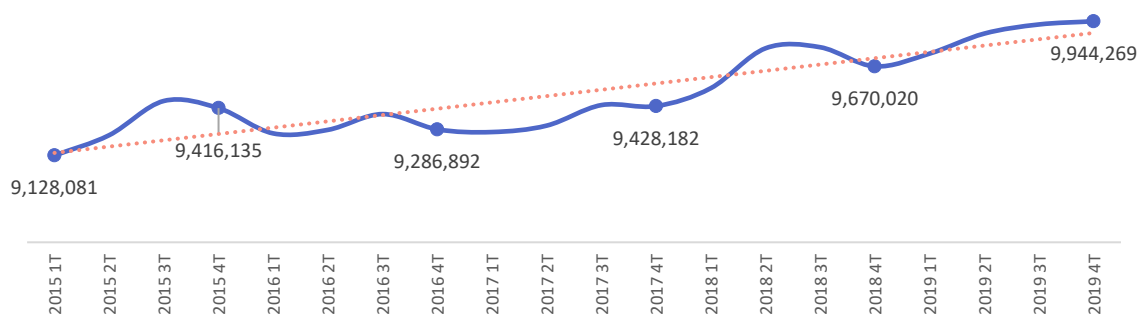


*Nota.* Con información adaptada de INEGI (2020d).

Anticipadamente dicho, la población económicamente activa (PEA) también está relacionada con el incremento de automóviles, ya que si la población en edad de trabajar -mayormente entendido así-, empieza a tener más posibilidades de ingreso, aumentará la demanda de bienes y servicios, no solo para satisfacción de sus necesidades, sino para las actividades que estén indirectamente relacionadas con su interacción con el mercado laboral; es decir, si la población en edad productiva aumenta, se necesitarán más fuentes de transporte privadas o públicas para trasladarla a su destino. La Figura 9 exhibe el comportamiento de la PEA de 2015 a 2019.

**Figura 9**

*Población Económicamente Activa en el Valle de México del 2015 a 2019*



*Nota.* La información que se presenta, son estimaciones del INEGI a partir de las proyecciones proporcionadas por CONAPO en abril de 2013. Adaptado de INEGI (2021a y 2021b).

Adicional a las tres condiciones anteriores, existen otras dos consideraciones que motivan el uso de vehículos automotores y el uso de transporte público en sentido inverso: el bajo costo fiscal de tener un automóvil propio y los precios de los servicios de transporte público.

Hablando del bajo costo fiscal de tener un automóvil, cuando la Ley del Impuesto sobre la Propiedad o el Uso de Vehículos de 1980<sup>5</sup> (LISTUV) fue derogada mediante el decreto emitido en diciembre del 2007<sup>6</sup>, los estados pudieron recaudar un impuesto local sobre la propiedad o el uso de vehículos e integrarlos a sus propias haciendas. A pesar de haber un aumento en el cobro de impuestos vehiculares, el impulso se debe más al crecimiento del parque automotor que a la ambición de recaudación sobre la tenencia o refrendo. Cuando la potestad de recolección se transfirió del régimen mixto – esto es de la Federación y los estados, en el cual la propiedad del impuesto era federal pero los estados podían cobrarlo por conceptos que federalmente no se hacían (1995-2011)-, a integrarse totalmente al régimen estatal – hecho por los estados (2012-presente)-, la recaudación se debilitó. Así, lo que sería una forma de preparar a los estados para que tomaran medidas fiscalmente adecuadas, en realidad fue un mal diseño de transición (Figuras 10 y 11). Actualmente, la recaudación de tenencia equivale al 0.1% del PIB, y la CDMX a pesar de ser el estado que más automóviles tiene registrados según el INEGI, es la que menos percibe en pesos promedio por automóvil. Se calcula que la Ciudad

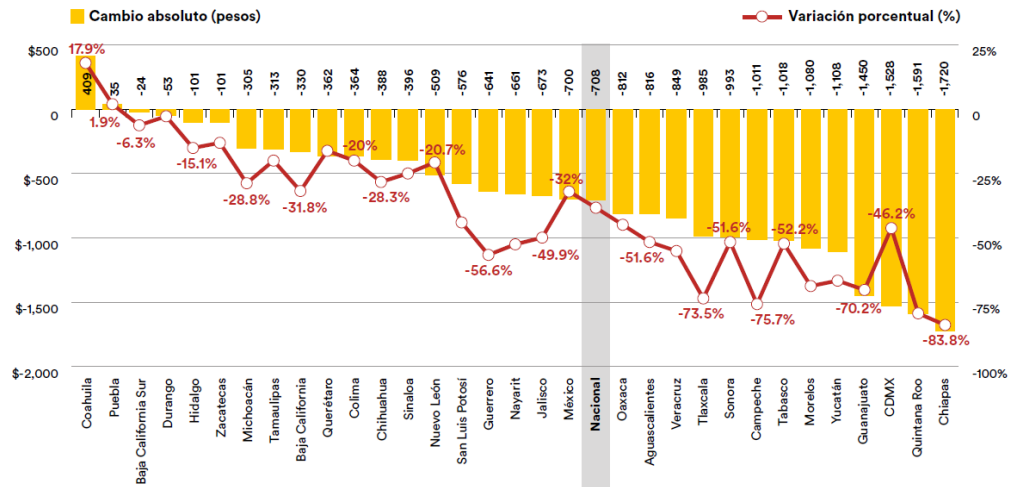
<sup>5</sup> Ley del Impuesto sobre la Propiedad o el Uso de Vehículos. [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/listuv/LISTUV\\_abro.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/listuv/LISTUV_abro.pdf)

<sup>6</sup> Decreto por el que se reforman, adicionan, derogan y abrogan diversas disposiciones de la Ley de Coordinación Fiscal, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5011094&fecha=21/12/2007](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5011094&fecha=21/12/2007)

tiene un potencial de recaudación adicional de tenencia entre \$12 mil millones de pesos (MMP) y \$20.5 MMP (México Evalúa, 2021).

**Figura 10**

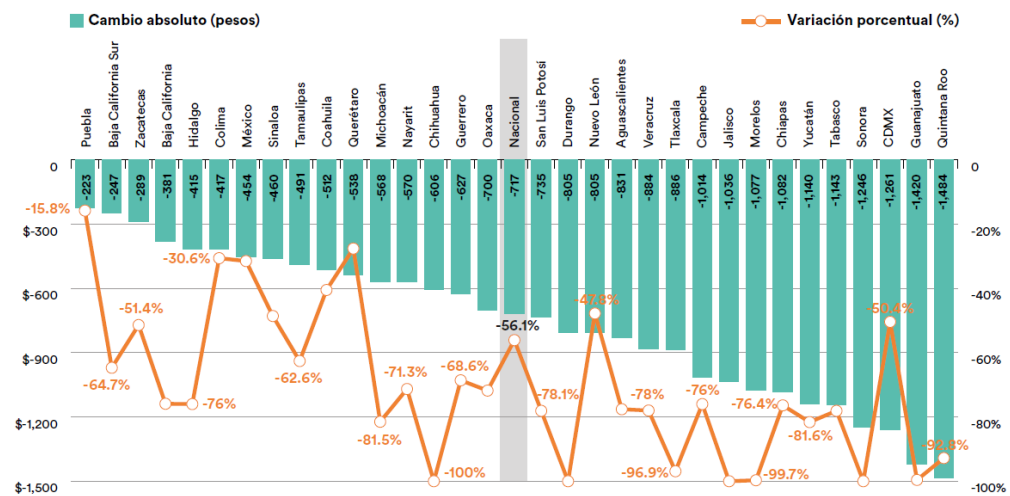
*Cambio Absoluto y Variación Porcentual en la Recaudación Promedio de Ingresos Vehiculares por Vehículo Régimen Mixto vs. Régimen Estatal (Pesos y Porcentaje)*



Nota. De Ingresos vehiculares y tenencia: hacia el fortalecimiento de la independencia fiscal local, de México Evalúa, 2021 (<https://www.mexicoevalua.org/mexicoevalua/wp-content/uploads/2021/12/tenencia-6-diciembre-final.pdf>).

**Figura 11**

*Cambio Absoluto y Variación Porcentual en la Recaudación Promedio del Impuesto Sobre Tenencia por Vehículo Régimen Mixto Vs. Régimen Estatal (Pesos y Porcentaje)*

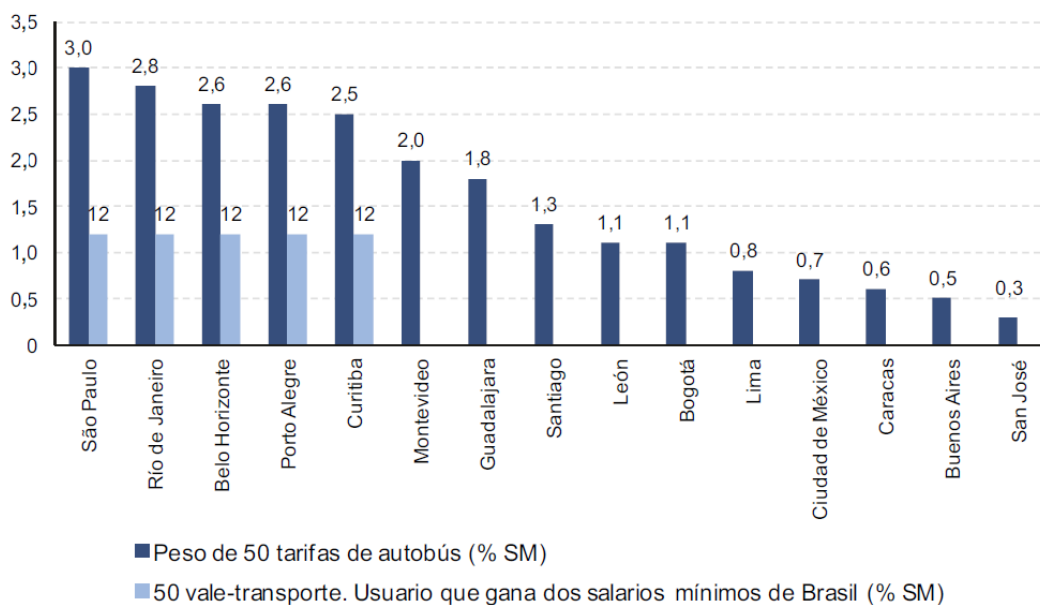


Nota. De Ingresos vehiculares y tenencia: hacia el fortalecimiento de la independencia fiscal local, de México Evalúa, 2021 (<https://www.mexicoevalua.org/mexicoevalua/wp-content/uploads/2021/12/tenencia-6-diciembre-final.pdf>).

El otro elemento que ocasiona el uso masivo de automóviles son las tarifas del servicio de transporte público, por el tiempo de viaje relacionado con estas y los subsidios al valor de los viajes, ya que muestran grandes diferencias entre ciudades. Desde la perspectiva de la movilidad de las personas en los espacios urbanos, lo relevante es la importancia del gasto en transporte público en términos del ingreso disponible de las personas, más allá del valor absoluto de las tarifas (Figura 12). Este limita la conectividad física de las personas, y por tanto les da acceso a diversos puntos de la ciudad donde necesiten realizar actividades y acceder a servicios públicos y privados (Rozas, *et. al*, 2015a).

**Figura 12**

*Peso Relativo de la Tarifa del Autobús en los Salarios en Ciudades Seleccionadas de América Latina, 2015*



*Nota.* De *Políticas de logística y movilidad. Antecedentes para una política integrada y sostenible de movilidad. (Volumen 1),* Rozas, et. al, 2015a ([https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39711/1/S1501004\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39711/1/S1501004_es.pdf)).

Las tarifas del transporte público en América Latina contienen un segundo factor que incide de manera desigual en el ingreso disponible de las personas, el cual está relacionado con la distribución del ingreso en cada país y profundiza las diferencias estimadas en el ingreso promedio (Tablas 2 y 3). La movilidad es función directa de los ingresos de las personas e introduce el efecto sustitución del transporte público sobre el transporte privado. Esto significa que a medida que aumentan los ingresos, es probable que la necesidad de una mayor movilidad se desplace hacia los automóviles privados (Rozas, *et. al*, 2015a).

**Tabla 2**

*Gasto Familiar Promedio en Transporte Público Según Deciles de Ingreso en Países Seleccionados de América Latina (En Porcentaje del Ingreso del Hogar)*

	D 1	D 2	D 3	D 4	D 5	D 6	D 7	D 8	D 9	D 10
Bolivia	9,5	9,2	8,3	7,6	7,2	6,8	6,7	5,1	4,6	2,1
Brasil	3,2	2,8	2,9	2,6	2,6	2,5	2,0	1,6	1,0	0,4
Chile	13,6	10,2	9,7	8,6	7,3	6,4	5,2	3,7	2,2	0,6
Colombia	11,8	6,8	5,9	6,1	5,8	5,2	4,9	4,6	3,2	1,0
Ecuador	4,8	4,9	4,6	4,6	4,2	4,2	3,5	2,8	1,9	0,7
Guatemala	3,8	2,9	3,0	2,8	2,4	2,6	2,1	2,0	1,2	0,3
Honduras	26,7	6,8	5,5	5,4	4,7	4,9	4,0	4,1	2,9	1,0
México	7,7	6,0	5,7	5,5	4,6	3,8	3,0	2,4	1,1	0,3
Nicaragua	8,1	4,8	5,4	4,8	4,3	3,7	3,9	3,2	3,0	1,5
Perú	7,3	5,9	5,4	5,6	5,6	5,4	5,0	4,4	3,7	1,9
Uruguay	4,9	2,5	2,7	2,7	2,2	2,4	2,3	2,3	1,8	0,7

*Nota.* CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Servicios de Infraestructura. Sobre la base de encuestas a hogares de presupuesto familiar. Con información adaptada de Rozas, *et. al* (2015a).

**Tabla 3**

*Costo Personal Comparado de Viajes de 9 Km en Transporte Colectivo, Auto y Moto, 2015 <sup>a</sup> (En Dólares Corrientes)*

Área Metropolitana	Viaje en transporte colectivo	Viaje en auto	Viaje en moto
Belo Horizonte	1,0	1,2	0,5
Bogotá	1,3	1,0	0,2
Buenos Aires	0,3	0,6	0,2
Caracas	1,4	0,2	0,1
Ciudad de México	0,4	0,6	0,2
Curitiba	0,8	1,2	0,5
Guadalajara	0,6	0,6	0,2
León	0,5	0,7	0,2
Lima	0,3	0,9	0,3
Montevideo	0,4	1,1	0,3
Porto Alegre	0,8	1,3	0,5
Río de Janeiro	1,0	1,1	0,5
San José	0,3	0,9	0,2
Santiago	0,4	0,8	0,4
São Paulo	1,1	1,1	0,5

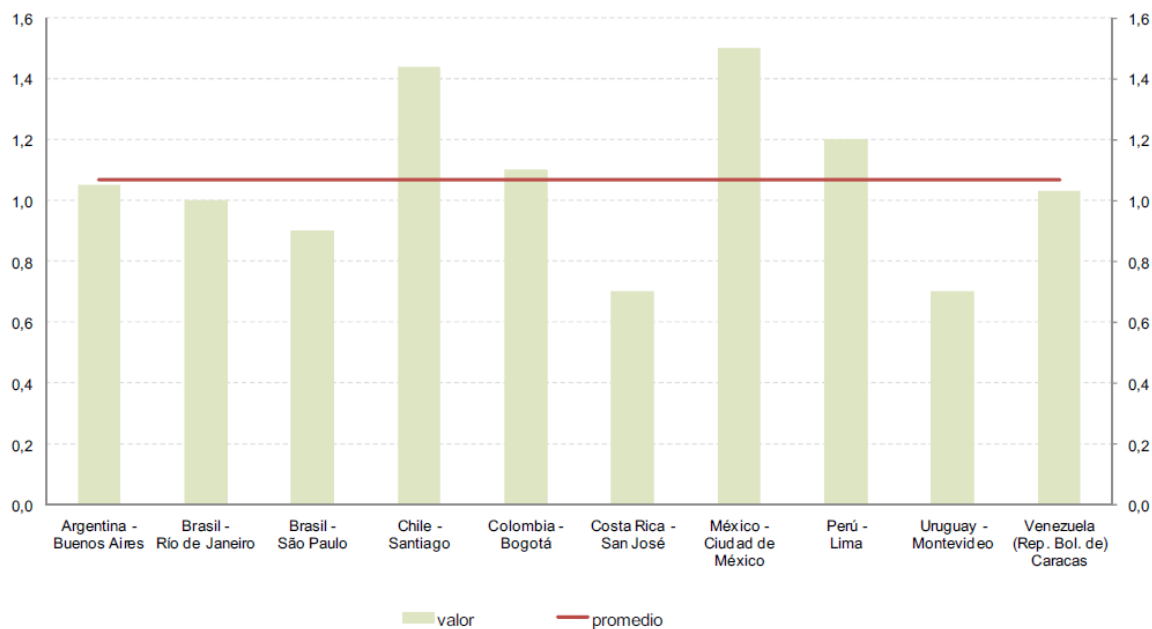
*Nota.* <sup>a</sup> Incluye costo de combustible para automóviles, motos y tarifas para el transporte público. Con información adaptada de Rozas, *et. al* (2015a).

El tiempo de viaje no solo varía según las características de movilidad de cada ciudad y país, también según la capacidad de las personas para utilizar los medios de transporte. El ingreso disponible de las personas contribuye a las diferencias en los tiempos de viaje (Figura 13). En términos generales, un mayor recursos económicos significarán tiempos de viaje más cortos, no solo por el modo de transporte -por ejemplo, automóviles en comparación con los autobuses, que pueden implicar más

de un transbordo para llegar al destino del viaje-, sino por las características de la infraestructura vial en las regiones donde se ubican los grupos socioeconómicos de mayores ingresos (Rozas, *et. al*, 2015a).

**Figura 13**

*Consumo Promedio Diario de Tiempo en Transporte (Horas al Día por Habitante)*



*Nota.* De *Políticas de logística y movilidad. Antecedentes para una política integrada y sostenible de movilidad.* (Volumen 1), Rozas, *et. al*, 2015a ([https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39711/1/S1501004\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39711/1/S1501004_es.pdf)).

Los subsidios al transporte se han establecido como resultado de esfuerzos aislados para restaurar el poder adquisitivo de la población. En otros casos, los subsidios aplicables al transporte público surgen como respuesta a presiones sociales, y no están relacionados con políticas encaminadas a promover el transporte público como un modo de elección más sostenible y socialmente inclusivo. Si bien las reformas del sector del transporte urbano introducidas durante la última década apuntan a sistematizar el uso de los recursos y reducir las externalidades negativas, existe una tendencia general a ignorar el uso de subsidios como herramienta de política, lo que significa que los usuarios tienen que internalizar de las externalidades a través del sufragio las tarifas. Otra característica de la distribución de los subsidios directos al transporte público en América Latina es la alta concentración y centralización de recursos en los territorios con mayor poder económico y político, lo que afecta la calidad del transporte en las ciudades medianas, exacerbando la desigualdad territorial. En ocasiones la aplicación de subsidios no implica un gasto fiscal, pero el subsidio cruzado diferencia las tarifas por

tipo de usuario o segmento de viaje (Tabla 4). Esto permite a los usuarios que no pagan el costo total del viaje (como estudiantes o ancianos) cubrir parte del costo del transporte a través de sobrepagos pagados por el resto de los usuarios (Rozas, *et. al*, 2015).

**Tabla 4**

*Subsidios al Transporte Público en Áreas Metropolitanas de América Latina (En Millones de Dólares Corrientes y Porcentaje)*

	Subsidios	Ingresos	Costos anuales	Subsidios como % de costos anuales	Razón subsidios/ ingresos
<b>Autobús</b>					
Buenos Aires	663	697	1,360	48,8	0,95
Montevideo	15	137	152	9,9	0,11
Santiago	494	539	1,033	47,8	0,92
São Paulo	168	2,968	3,136	5,4	0,06
<b>Rieles</b>					
Belo Horizonte	23	28	51	45,1	0,82
Buenos Aires	863	152	1,015	85,0	5,68
Ciudad de México	742	226	968	76,7	3,28
Porto Alegre	20	28	48	41,7	0,71
São Paulo	296	833	1,129	26,2	0,36

*Nota.* Con información adaptada de Rozas, *et. al* (2015a).

Considerando estos datos, algunos estudios generados a través de diversas encuestas nos proporcionan la información sobre el comportamiento de los viajes realizados, la modalidad y la finalidad de estos. La información estadística es relevante porque nos muestra el comportamiento generalizado de la sociedad y nos ayuda a construir estrategias de políticas públicas para fortalecer y mejorar distintos sectores. De algunas encuestas podemos obtener información general sobre transporte, aunque poco detallado. La mayoría de estas, buscan proveer información poblacional y social; si bien algunas consideran rubros específicos de movilidad en su muestra, no tienen relevancia en su presentación. Otras, si están diseñadas para recabar información específica tanto de entidades de transporte como del comportamiento, uso y hábitos de los usuarios<sup>7</sup>.

En México, el INEGI realiza diferentes tipos de investigaciones, pero pocas resultan significativas para el estudio del Transporte. Las que presentan información más distintiva referente al tema son la Encuesta Intercensal, la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH), la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG), la Encuesta Anual de Transportes

<sup>7</sup> La información presentada en esta investigación será en el marco de las Encuestas Económicas Nacionales, atendiendo las recomendaciones internacionales sobre las buenas prácticas para su generación (INEGI, 2019).



(EAT) y la Encuesta Origen Destino de la ZMVM (EOD). Las analizaremos brevemente según su objetivo y aportación a categorías de movilidad.

**Encuesta Intercensal 2015.** Esta encuesta permite estimar el total de la población por sexo, grupos de edad y total de viviendas para los dominios geográficos de país, estado y municipio. Incluye temas y variables relacionadas con población y vivienda, de los cuales algunas tienen relación con movilidad urbana como 15 variables sobre características económicas, 4 variables sobre educación y 5 variables relacionadas con movilidad cotidiana<sup>8</sup> (INEGI, 2015). En materia de movilidad, esta encuesta recaba información de varios aspectos: el tiempo de los desplazamientos a la escuela y al trabajo, los medios de transporte utilizados y los municipios de origen y destino de esos desplazamientos. El objetivo del INEGI es el de identificar los lugares expulsores y receptores de fuerza de trabajo y de la oferta educativa. Con esta información se pretende conocer las necesidades de infraestructura y servicios de las ciudades. La encuesta no nos permite saber las jerarquías en el uso de los modos de transporte; todo lo que podemos saber es el número de medios de transporte que la persona utilizó y las combinaciones de ese número (López, 2016). Los resultados relevantes y vinculados con movilidad se resumen en la Tabla 5.

**Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2018.** El objetivo de la ENIGH es brindar un panorama estadístico del comportamiento de los ingresos y gastos de los hogares, información sobre las características ocupacionales y sociodemográficas de los miembros de la familia, y datos sobre las características de la vivienda, infraestructura y equipamiento del hogar<sup>9</sup>. Los resultados que están relacionados con movilidad son 7 variables sobre temas de ingreso diario promedio, ingreso y gasto corriente por entidad federativa y gasto por rubros específicos. La intención de la ENIGH es brindar una visión general de las fuentes de ingresos y su distribución, así como proporcionar datos sociodemográficos sobre sus miembros y las características de las viviendas mexicanas nacionales y por entidad federativa. La revelación más destacable es que, a nivel nacional,

---

<sup>8</sup> La Encuesta Intercensal 2015 se llevó a cabo con la finalidad de actualizar la información sociodemográfica a la mitad del periodo comprendido entre el Censo de 2010 y el de 2020. Abordó temas presentes en los últimos censos y guardó comparabilidad con ellos, pero también incorporó temas de reciente interés entre los usuarios. *Encuesta Intercensal 2015*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>

<sup>9</sup> La ENIGH 2018, es destacable en comparación con sus ediciones anteriores, porque sus tamaños de muestra son los más grandes en la historia del país para una encuesta de ingresos y gastos de los hogares, lo que permitió una representatividad por entidad federativa con estimaciones para los dominios urbano y rural y se midió tanto el ingreso y como el gasto en todos los hogares encuestados. El tamaño de muestra de la ENIGH 2018 fue de 87,826 viviendas que se visitaron del 21 de agosto al 28 de noviembre de 2018. *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2018*. INEGI. [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2018/doc/enigh2018\\_ns\\_presentacion\\_resultados.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2018/doc/enigh2018_ns_presentacion_resultados.pdf)

se destina 20% del gasto corriente en transporte, siendo el 2do. rubro de gasto corriente total (INEGI, 2018b). La Tabla 6 ofrece más información al respecto.

**Tabla 5**

*Resultados de la Encuesta Intercensal 2015 Relacionados con Movilidad Cotidiana*

Variable	Resultado
Población estimada por entidad federativa	D.F: 8,918,653 personas Mex: 16,187,608
Municipios con mayor población	Iztapalapa, D.F: 1,827,868 personas Ecatepec, Mex: 1,677,678
Tasa de crecimiento promedio anual	D.F: 0.3% Mex: 1.4%
Municipios con mayor porcentaje de población de 18 a 24 años que asiste a la escuela	Benito Juárez, D.F: 65.8% Coyoacán, D.F: 57.6% Miguel Hidalgo, D.F: 56.1%
Población que estudia en otra entidad o país	Mex: 7.9% D.F: 2.6%
Municipios con mayor porcentaje de población que estudia en otra entidad o país	Tlalnepantla de Baz, Mex: 23.9% Nezahualcóyotl, Mex: 23.2% Huixquilucan, Mex: 20.7% La Paz, Mex: 16.8% Ecatepec de Morelos, Mex: 11.8% Naucalpan de Juárez, Mex: 11.6% Valle de Chalco Solidaridad, Mex: 11.5% Chalco, Mex: 10.8%
Población que estudia en otro municipio diferente al de su residencia	D.F: 24.9% Mex: 14.9%
Población que asiste a estudiar a un municipio diferente al de su residencia (proporción respecto a la población del municipio receptor)	Coyoacán, D.F: 26.2% Gustavo A. Madero, D.F: 8.7% Cuauhtémoc, D.F: 14% Iztapalapa, D.F: 3.4%
Población que va a trabajar a otra entidad	Mex: 22.5% D.F: 4.9%
Porcentaje de población que va a trabajar a otro municipio	D.F: 40.5% Mex: 31.4%
Ocupados que trabajan en un municipio diferente al que residen (porcentaje respecto a la población del municipio receptor)	Cuauhtémoc, D.F: 95.5% Miguel Hidalgo, D.F: 86.4% Benito Juárez: 56.3% Coyoacán, D.F: 32.8% Iztapalapa, D.F: 9.8% Gustavo A. Madero, D.F: 13.9%

*Nota.* Se consideró información correspondiente al Estado de México (Mex), porque cuando se analice la *Encuesta Origen- Destino*, se verá que fue realizada para la ZMVM; es decir Ciudad de México, Edo de Mex y un municipio de Hidalgo. Con información adaptada de INEGI (2015).

**Tabla 6**

*Resultados de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2018 Relacionados con Transporte*

Variable	Componente	Resultado
Ingreso corriente total trimestral <sup>a</sup>	X <sub>1</sub> : Ingreso del trabajo	67.3%
Ingreso diario <sup>a</sup>	Por perceptor	\$155.80
Gasto total trimestral <sup>a</sup>	X <sub>1</sub> : Gasto corriente total	86%; \$40,586
Gasto corriente monetario por grandes rubros de gasto <sup>a</sup>	Transporte; adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones	\$221 MMP <sup>b</sup> ; 20%
Gasto corriente monetario total trimestral por rubros de gasto <sup>a</sup>	Transporte; adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones	\$6,359
Gasto corriente monetario promedio trimestral para los veinte principales rubros específicos de gasto <sup>a</sup>	Transporte público	\$1,757
Ingreso corriente promedio trimestral por Entidad Federativa	Urbano	CDMX; \$79,273
Gasto corriente monetario promedio trimestral por Entidad Federativa	Urbano	CDMX; \$46,763
Distribución porcentual del gasto por Entidad Federativa	X <sub>2</sub> : Transporte, adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones	CDMX; 18%

*Nota.* <sup>a</sup> Nacional; <sup>b</sup> miles de millones de pesos. Con información adaptada de INEGI (2018b).

**Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) 2019.** El objetivo de esta encuesta es difundir la información obtenida sobre la evaluación que la población de 18 años y más proporciona a los trámites, pagos, servicios públicos y otros contactos con autoridades según su vivencia y de esta forma dar recursos que apoyen a la toma de elecciones de política pública en temas de calidad en los 3 niveles de régimen. Esta encuesta es una herramienta esencial para la medición de la satisfacción ciudadana y una aproximación a la calidad gubernamental; busca producir estimaciones sobre la prevalencia de actos de corrupción y la incidencia en la ejecución de trámites, pagos, demandas de servicios públicos y otro tipo de contacto con las autoridades (INEGI, 2020b)<sup>10</sup>. Entre los conceptos que están relacionados con la movilidad y el transporte destacan 2 servicios públicos básicos, 3 servicios públicos de baja demanda, un pago y un trámite de alta frecuencia. La percepción más destacable de la encuesta es que, en la Ciudad de México, el 80.6% de la población refirió que la inseguridad y delincuencia es el problema más importante, seguido de la corrupción con 51.3% y el desempleo con 35.6%. Los resultados destacables para la CDMX se presentan en la Tabla 7.

**Encuesta Anual de Transportes (EAT). Serie 2013, 2019.** La Encuesta Anual de Transporte (EAT) 2019, es un proyecto cuyo objetivo es conocer las características estructurales del Sector Transporte, apoyar la toma de decisiones en los campos productivo y académico, así como la formulación y evaluación de políticas económicas. La EAT genera información estadística y permanente sobre las actividades de transportes y servicios relacionados a nivel nacional. Su unidad de observación es la empresa, y la cobertura sectorial corresponde a 13 áreas de investigación a nivel de categoría, rama o subsector - según el SCIAN México 2013-. Destaca su conclusión sobre el transporte foráneo de pasajeros de ruta fija, el cual reflejó un decrecimiento del 19.5% 2019 vs. 2018 (INEGI, 2020a). Las variables relevantes al transporte público de pasajeros por sector se detallan en las Tablas 8 y 9, y la Figura 14 muestra el comportamiento de los ingresos obtenidos por la prestación de servicios de 2015 a 2019 en los dos rubros de transporte de pasajeros que menciona la encuesta; es preciso subrayar que los resultados presentados son nacionales.

---

<sup>10</sup> Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) 2019 midió la satisfacción de los usuarios de servicios públicos básicos y bajo demanda durante 2019, captó información sobre las características de estos y calculó la percepción sobre el grado de confianza que la población tiene tanto en personas presentes en su entorno, como en instituciones públicas y de la sociedad civil (INEGI, 2020b).

**Tabla 7**

*Resultados de la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) 2019*

Categoría	Concepto	Variable	Resultado
Servicios públicos básicos	Carreteras y caminos sin cuota (libres) <sup>1</sup>	Señalamientos claros	50.2%
		Comunican a todo el estado de manera rápida	44.4%
		Buen estado	27.2%
		Seguros en términos de delincuencia	15.8%
	Satisfacción general		23.6%
	Calles y avenidas <sup>2</sup>	Semáforos funcionales	64.5%
		Señalamientos claros	51.8%
		Buen estado	14.8%
		Reparación inmediata de baches y coladeras	10.6%
		Satisfacción general	20.1%
Servicios públicos bajo demanda	Transporte público masivo automotor <sup>3</sup>	Rutas suficientes	70.6%
		Tiempo breve de espera para abordar	60.3%
		Operadores amables y respetuosos con los usuarios	32.7%
		Unidades en buen estado, limpias y funcionales	28.5%
		Espacio confortable para viajar	25.8%
		Operadores respetuosos de señalamientos viales	18.3%
		Ascenso de pasajeros en paradas oficiales	18%
		Horario de corridas en estaciones	17.1%
	Satisfacción general		22.5%
	Autopistas con casetas de cuota <sup>4</sup>	Señalamientos claros	85.1%
		Comunicación rápida en el estado	82.5%
		Zonas de descanso con servicios (sanitarios, restaurantes y aparcamientos)	71%
		Buen estado	69.6%
Seguridad en términos de delincuencia		51.2%	
Satisfacción general		67.8%	
Experiencias con pagos, trámites y solicitudes de servicios públicos	Instalaciones de gobierno <sup>5</sup>	Trámites vehiculares	79.8%
		Pago de tenencia o impuesto vehicular	30.5%
	Nivel de satisfacción con el tiempo destinado a realizar pagos, trámites o solicitudes	Pago de tenencia o impuesto vehicular	81.9%
		Trámites vehiculares	64.8%
	Nivel de satisfacción con el trato recibido al realizarlo	Pago de tenencia o impuesto vehicular	84.6%
		Trámites vehiculares	73.5%
	Nivel de obtención de lo requerido	Pago de tenencia o impuesto vehicular	99.2%
		Trámites vehiculares	98.1%
Satisfacción general	Pago de tenencia o impuesto vehicular	83.7%	
	Trámites vehiculares	69.9%	

*Nota.* <sup>1</sup> Características de carreteras y caminos sin cuota libres; <sup>2</sup> Características de las calles y avenidas de la ciudad; <sup>3</sup> Características del servicio de transporte público masivo automotor, autobús de tránsito rápido, Metro o tren ligero; <sup>4</sup> Características del servicio de autopistas con casetas de cuota; <sup>5</sup> Porcentaje de trámites realizados personalmente en instalaciones de gobierno. Con información adaptada de INEGI (2020b).

**Tabla 8**

*Indicadores Generales para los Dos Dominios de Transporte Público de Pasajeros de la Encuesta Anual de Transportes*

Código SCIAN 2013 Sector 48- 49	Denominación de la actividad	Retribución anual al empleo	Capital fijo por persona ocupada	Ingresos totales por persona ocupada	Proporción de las remuneraciones en los ingresos totales	Proporción del consumo intermedio a producción bruta
		Miles de pesos			Porcentajes	
485111	Transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros en autobuses de ruta fija	97	476	369	23.33%	57.58%
4852	Transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija	134.4	737	1203	20.19%	56.54%

*Nota.* Adaptado de INEGI (2020a).

**Tabla 9**

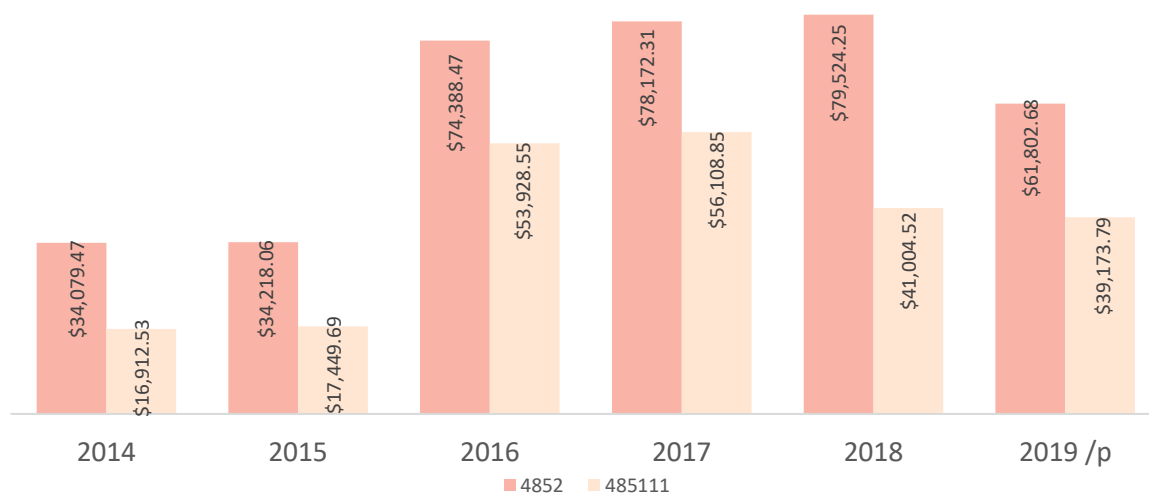
*Variaciones Porcentuales Nominales Anuales de 2019 Respecto a 2018 de las Principales Variables por Sector de la Encuesta Anual de Transportes*

Código SCIAN 2013 Sector 48- 49	Denominación de la actividad	Ingresos totales por suministro de bienes y servicios	Personal ocupado total	Consumo de bienes y servicios
		Variación % respecto al año anterior <sup>/p</sup>		
485111	Transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros en autobuses de ruta fija	-3.7	-17.1	-3.7
4852	Transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija	-19.5	-26.1	-35

*Nota.* <sup>/p</sup> Cifras preliminares. Adaptado de INEGI (2020a).

**Figura 14**

*Ingresos Generados por el Servicio de Transporte de Pasajeros de 2015 a 2019 según la Encuesta Anual de Transportes (Millones de Pesos)*



*Nota.* Importe de los ingresos que obtuvieron las empresas prestadoras del servicio de Transporte de pasajeros, según el rubro de clasificación del SCIAN. Del 2014 al 2018 son definitivas y del 2019 son preliminares. Con información adaptada de INEGI (2018a, 2020a y 2021g).

**Encuesta Origen- Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.** Las Encuestas de Origen-Destino (EOD) son una fuente valiosa de información sobre la movilidad espacial cotidiana; recopilan datos del volumen y dirección de los flujos diarios de población y proporcionan también una imagen detallada de los patrones de viaje. Con estos estudios se generan datos útiles 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 (INEGI, 2018). El objetivo de la EOD es 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 (INEGI, 2018c).

La EOD de la ZMVM, tiene antecedentes en 1983, 1994 y 2007. En la encuesta de 1983 que realizó la Coordinación General de Transporte del Departamento del Distrito Federal, se tomó en cuenta las 16 delegaciones del DF y 89 localidades mayores de mil habitantes y/o las cabeceras de 27 municipios del Estado de México. En la encuesta de 1994, en la que por primera vez participó el INEGI, se efectuó en las 16 delegaciones del DF y 28 municipios conurbados del Estado de México<sup>11</sup> (INEGI, 2018).

En la Zona Metropolitana del Valle de México hay una población de más de 20 millones de personas, 8.8 millones en la Ciudad de México y 12 millones en los 59 municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca, Hidalgo (INEGI, 2018a). Según la información obtenida, los resultados más notables son, por ejemplo, que el Metro ocupa el segundo lugar en frecuencia de uso, con más de 4 millones de pasajeros, seguido por el uso de taxis, ya sea en el sitio, en la calle o en la aplicación. Por tanto, en la CDMX, el uso del Metro está relacionado con el uso de taxis en cualquier modalidad. Al examinar los modos y tipos de transporte utilizados por la CDMX y los municipios aledaños, se encontraron diferencias significativas: las áreas suburbanas utilizan los autobuses con mayor frecuencia, mientras que la CDMX utiliza el Metro y el transporte privado. Además, las bicicletas se usan más en los municipios conurbados. En lo que a ellos respecta, en comparación con la CDMX, los municipios conurbanos tienen más viajes a pie y menos viajes totales, incluso considerando que su

---

<sup>11</sup> Originalmente, el levantamiento de la EOD se tenía contemplado para 2016 y sólo para la CDMX, pero debido a la contingencia ambiental de la CDMX y a cambios en el programa *Hoy no circula*, se suspendió y se pospuso para 2017, incluyendo los municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca (INEGI, 2018).

población duplica a la de la CDMX (INEGI, 2018c). La Tabla 10 expone otra selección de datos mayormente cuantitativos.

**Tabla 10**

*Principales Resultados de la Encuesta Origen- Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017*

Variable	Resultado
Hogares con al menos un vehículo de motor en la ZMVM	2.45 millones
Vehículos de motor en la ZMVM circulantes	3.05 millones
Automóviles que pueden circular diario en la CDMX	70%
Personas que usan el colectivo en la ZMVM	7 de cada 10
Viajes realizados en un día laboral	15.57 millones
Viajes realizados en la ZMVM en una jornada laboral	34.6 millones
Pasajeros que toman al menos un tipo de transporte público en uno de sus rangos de viaje	≈ 8 millones
Personas que usan el metro en los días laborables	4 millones
Viajes en transporte privado en ZMVM	7.29 millones
Viajes en automóvil en la ZMVM	6.6 millones de viajes; 90.5% llevan ≤ 1.5 personas por coche
Viajes que se realizan de los municipios conurbados con viajes de ingreso a la CDMX	87.40%
Viajes hacia municipios externos desde la CDMX	13.30%

*Nota.* “≈” Aproximadamente o igual a; “≤” Menos o igual a. Con información adaptada de INEGI (2018 y 2018c).

### Capítulo III. Organismos del transporte en la CDMX

---

Como se advirtió en el capítulo anterior, se han hecho modificaciones constantes a las instituciones y a las leyes que regulan, definen y administran al transporte en la CDMX. En este Capítulo se estudiará el marco normativo y la estructura orgánica que determinan las características y los mecanismos legales y operativos de la movilidad y de las entidades del transporte en la CDMX.

#### II.1 Marco normativo

Nos referimos al marco normativo como “el conjunto general de normas, criterios, metodologías, lineamientos y sistemas, que establecen la forma en que deben desarrollarse las acciones para alcanzar los objetivos propuestos en [un] proceso” (Vargas, s.f.); dicho de otra manera, es todo el ordenamiento jurídico y las leyes que determinan las acciones de las instituciones. Existen tres categorías de importancia legal en la normatividad: nacional, estatal y local.

En el caso particular de esta investigación, toda la legislación pertinente es de nivel Ejecutivo; es decir, todas las instituciones que se mencionen son Secretarías, Órganos desconcentrados y Empresas paraestatales.

***La movilidad como un derecho constitucional.*** En la Introducción de este trabajo, se enfatizó sobre la función social y cívica de la movilidad urbana. La movilidad urbana no es una presunción, está garantizada como un derecho de los ciudadanos y una obligación del Estado y del Gobierno. En México, lo estipula nuestra Constitución Política en, por lo menos, cuatro artículos como tal.

El Artículo 4° constitucional, manifiesta en su último párrafo que “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”. (Secretaría de Gobernación, 2020)

Asimismo, el Artículo 73, fracción XXIX-C expresa:

El Congreso tiene facultad...

... Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones



territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial. (Secretaría de Gobernación, 2020)

De igual manera, el Artículo 115, fracción V, inciso a), expresa:

... Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial. (Secretaría de Gobernación, 2020)

El mismo Artículo, en su fracción VI, ordena:

... Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia. (Secretaría de Gobernación, 2020)

Finalmente, el Artículo 122, en su fracción C expresa:

... La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión. (Orden Jurídico Nacional, 2021)

... Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; movilidad y seguridad vial; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable

y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública. (Secretaría de Gobernación, 2020)

Así, tanto el Estado como los gobiernos -en nuestro caso el de la Ciudad de México-, tienen atribuciones relativas a temas de movilidad urbana. A continuación, se analizarán las leyes e instrumentos referentes a movilidad de la CDMX.

### **III.1.1 Ley de Movilidad del Distrito Federal 2014**

La Ley de Movilidad<sup>12</sup> ha tenido diversos cambios hasta llegar a ser lo que conocemos hoy. Se ha convertido en el eje legal para regular y disponer las medidas pertinentes a los temas referentes a movilidad urbana en la CDMX. Actualmente, es el instrumento regulatorio respecto a la movilidad urbana.

Fue aprobada por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal VI Legislatura, el 30 de abril del 2014, y publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de junio del 2014. Abrogó a la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal del 2002, siendo esta la cuarta versión de Ley que regula la movilidad en la CDMX desde 1942 (ITDP, 2014).

El detalle más notorio de la nueva Ley es la definición del derecho a la movilidad<sup>13</sup> por primera vez en la CDMX. Esta, se incorpora al Artículo 5:

La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona. (Ley de Movilidad, 2014)

A su vez, el Artículo 2 habla de las consideraciones para la movilidad:

---

<sup>12</sup> Para finalidad práctica de esta investigación, se hará referencia a dicha Ley como de la Ciudad de México o CDMX, dado que se modificó el nombre del estado de Distrito Federal a Ciudad de México posterior a la publicación de esta.

Se considera de utilidad pública e interés general:

- I. La prestación de los servicios públicos de transporte en el Distrito Federal, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;
- III. La señalización vial y nomenclatura;
- IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad; y
- V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y descarga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio. (Ley de Movilidad, 2014)

El Artículo 6 añade las obligaciones del Estado para garantizarla y las jerarquías estipuladas para que esta pueda llevarse a cabo:

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

- I. Peatones, en especial 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.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección. (Ley de Movilidad, 2014)

En el Artículo 7, se otorgan los principios que sostienen el derecho a la movilidad. Cinco tienen que ver con un enfoque de derecho a la movilidad y los otros cinco con los mecanismos para que estos se cumplan a partir de la gestión pública (ITPD, 2014).

En el Título Segundo “De la Planeación y la Política de Movilidad”, Capítulo I “Disposiciones Generales”, el Artículo 35 marca la pauta sobre la planeación de la movilidad:

La planeación de la movilidad y la seguridad vial en el Distrito Federal debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo..., el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal...; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.

El objetivo de la planeación de la movilidad y la seguridad vial es garantizar la movilidad de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referente y fin último. (Ley de Movilidad, 2014)

Por su parte, el Artículo 36 delimita la planeación de la movilidad:

Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.

La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades de la Ciudad. (Ley de Movilidad, 2014)

En el Capítulo II “Planeación de la Movilidad”, el Artículo 39 instituye los instrumentos de planeación de la movilidad:

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

- I. Programa Integral de Movilidad;
- II. Programa Integral de Seguridad Vial; y
- III. Programas específicos.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo. (Ley de Movilidad, 2014)

El Título Tercero “Del Sistema de Movilidad”, Capítulo XIV “De la Infraestructura para la Movilidad y su Uso”, dispone a través del Artículo 170, la funcionalidad de la infraestructura en cinco apartados, resaltando el III:

La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Distrito Federal, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios: ...

... III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación... (Ley de Movilidad, 2014)

Asimismo, el Artículo 194 dictamina que:

La Administración Pública tomará las medidas necesarias que garanticen que el uso de la infraestructura para la movilidad se lleve a cabo de acuerdo con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.

Las autoridades y los particulares no podrán limitar el tránsito de las personas en las vialidades. Sólo se podrán establecer restricciones a la circulación de vehículos en días,

horarios y vialidades con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de seguridad vial y evitar congestionamientos viales en puntos críticos. (Ley de Movilidad, 2014)

A su vez, el artículo 195 precisa las competencias de la Administración Pública:

La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte.

Las autoridades deberán atender en el ámbito de su competencia las denuncias por deficiencias en la infraestructura para la movilidad o por irregularidades en su uso. (Ley de Movilidad, 2014)

El artículo 222 avala que “La Secretaría deberá planear, coordinar y/o ejecutar los procesos para el funcionamiento de servicios de información al usuario de los diferentes modos de transporte para garantizar una eficiente toma de decisiones de movilidad”. (Ley de Movilidad, 2014)

Al mismo tiempo, el Artículo 223 se promueve la creación de un organismo coordinador de la movilidad:

Se impulsará la creación de un Centro de Gestión de la Movilidad<sup>14</sup>, en el que participen las diversas dependencias, órganos descentralizados y entidades de la Administración Pública relacionadas con la materia, con el fin de coordinar acciones para una eficiente operación de las vialidades y de los servicios de transporte público de superficie. Dicho Centro tendrá la naturaleza y funciones que se determinen en el Reglamento. (Ley de Movilidad, 2014)

Por último, en el Capítulo XV “De la cultura de la Movilidad”, el Artículo 224 presenta la promoción de la movilidad:

La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr

---

<sup>14</sup> En el Artículo Décimo Quinto de los Transitorios, se establece que: “Los sistemas de información de movilidad y de seguridad vial y el Centro de Gestión de Movilidad se instalarán cuando se cuente con los recursos financieros, humanos y tecnológicos necesarios para su óptimo funcionamiento”. (Ley de Movilidad, 2014)

una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. (Ley de Movilidad, 2014)

Adicional a estos artículos, en disposiciones posteriores a la publicación de la Ley, dos Artículos Transitorios mencionan que esta se debe utilizar para presupuestar el modelo de movilidad en la CDMX.

Primeramente, derivado del “Decreto por el que se reforman diversos artículos de Códigos y Leyes Locales, que Determinan Sanciones y Multas Administrativas, Conceptos de Pago y Montos de Referencia, para Sustituir al Salario Mínimo por la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México, de Manera Individual o por Múltiplos de ésta”, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 28 de noviembre de 2014, en el que el Artículo Vigésimo reforma el párrafo último del artículo 68; la fracción XII del artículo 110; el párrafo primero del artículo 250; todas las fracciones, a excepción de las XII y XXI, del artículo 251; el párrafo segundo del artículo 258; así como los artículos 259 y 260; de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, señala en el Artículo Segundo de la Sección Transitorios lo siguiente:

El presente Decreto se tomará como referencia para el diseño e integración del paquete económico correspondiente al ejercicio fiscal 2015 y entrará en vigor junto con dicho paquete, a excepción de lo dispuesto en los artículos Segundo y Cuadragésimo Octavo del presente Decreto relacionado con la materia Electoral, que entrarán en vigor al día siguiente a aquél en que concluya el proceso electoral 2014-2015 del Distrito Federal. (Ley de Unidad de Cuenta, 2014)

Y segundo, en el “Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Distrito Federal”, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 19 de abril de 2016, a través de un Artículo Único, se adiciona una fracción VII al artículo 18, se reforma el artículo 32; se adiciona una fracción V, recorriendo la subsecuente del artículo 33, se adiciona la fracción X al artículo 34, y se adicionan los artículos 34 Bis y 34 Ter todos de la Ley de Movilidad del Distrito Federal<sup>15</sup>, dice en su Artículo Tercero de la Sección Transitorios “En el Presupuesto de Egresos para el Distrito

---

<sup>15</sup> Todas las citas de los artículos de la Ley expuestos previamente ya contemplan dichas modificaciones -tanto las relativas a la Unidad de Cuenta, como las que implicaron cambios directos a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México-, por lo que no es necesario consultarlas independientemente.

Federal ejercicio 2016, deberán aprobarse recursos presupuestales suficientes para la aplicación del presente Decreto”. (Ley de Movilidad, 2016)

### ***III.1.2 Reglamento de la Ley de Movilidad 2014***

El Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal 2017 se publicó el 15 de septiembre del 2017 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Este ordenamiento concreta la organización y las facultades de las diferentes instituciones de movilidad en la CDMX y puntualiza conceptos que no estaban definidos en la Ley. A su vez, perfecciona a la Ley, y constituye las bases y lineamientos referentes a movilidad en la ciudad. También precisa la clasificación y competencias de los órganos auxiliares de la política de movilidad, el avance de sus actividades y las reglas de su funcionamiento (ALDF, 2017). Este abrogó al Reglamento de Transporte del Distrito Federal del 2003 y al Reglamento para el Control Vehicular y de Licencias y Permisos para Conducir en el Distrito Federal del 2007.

El punto medular de este documento reside en que implanta la regulación de las modalidades de los servicios de transporte de pasajeros y mantiene la clasificación de movilidad existente con la Ley. Además, instituye una nueva perspectiva de la movilidad, con la cual se deberá dar un cambio en el uso de las tecnologías de la información aplicadas a la movilidad y la administración de los órganos auxiliares (ALDF, 2017).

La creación del Reglamento de la Ley de Movilidad no está estipulada en la Ley. Sin embargo, se hace referencia constante a “El Reglamento”, sin definir qué es, qué hace y cuáles serán sus funciones. El Artículo 198 de la Ley sugiere que será el Jefe de Gobierno quien determine su normatividad:

El Jefe de Gobierno a propuesta de la Secretaría, que será quien coordine con el resto de la Administración Pública las propuestas, establecerá en el Reglamento de Tránsito, las normas para la circulación de peatones y vehículos en las vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.

En dicho reglamento se determinarán los requisitos legales y administrativos que deben cubrir los conductores y las características de seguridad con las que deberán contar los vehículos y conductores para circular en el territorio del Distrito Federal. Es



facultad de Seguridad Pública vigilar el cumplimiento de las reglas de tránsito y aplicar las sanciones establecidas en dicho ordenamiento. (Ley de Movilidad, 2014)

Teniendo esto en consideración, podemos revisar el contenido de este. Para empezar, en el Título Primero “Generalidades de la Movilidad”, Capítulo Primero “Disposiciones Generales”, el Artículo 1 concreta el objetivo del Reglamento: “El presente ordenamiento tiene por objeto reglamentar lo dispuesto por la Ley de Movilidad del Distrito Federal”. (Reglamento de la Ley de Movilidad, 2017).

En el Capítulo Segundo “De los Órganos Auxiliares para la Ejecución de la Política de Movilidad”, Sección Primera “Del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial”, el Artículo 4 decreta la creación de este nuevo órgano, que se encargará de diseñar las políticas públicas en materia de movilidad:

El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial es un órgano colegiado de carácter consultivo y honorífico, cuyo objeto es elaborar, diseñar, proponer y evaluar las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, el cual se integrará, organizará y funcionará de conformidad con lo dispuesto en la Ley, el presente Reglamento y las disposiciones que para tal efecto se emitan. (Reglamento de la Ley de Movilidad, 2017)

El Título Segundo “De la Planeación y la Política de Movilidad”, Capítulo Primero “De la Planeación de la Movilidad”, en el Artículo 14 expone que la planeación y la política de movilidad será de integración programática:

La planeación y la política de movilidad y seguridad vial considerará la integración programática y sistematizada de los programas de la Secretaría, con un enfoque estratégico, que considere el establecimiento de normas generales, políticas y estrategias institucionales para garantizar la adecuada movilidad de las personas y establecer una mejor convivencia ciudadana...

... Se deberá asegurar la calidad en los servicios proporcionados por el Sistema de Movilidad, tanto en las unidades móviles como en la infraestructura. (Reglamento de la Ley de Movilidad, 2017)

El Título Tercero “Del Sistema de Movilidad”, Capítulo Primero “De las Modalidades de Servicio de Transporte de Pasajeros”, Sección Primera “Del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Masivo”, en el Artículo 47 puntualiza al Servicio público de transporte:

El servicio público de transporte de pasajeros de tipo masivo forma parte del Sistema Integrado de Transporte Público, y se prestará mediante los siguientes sistemas:

- I. El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”;
- II. El Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México;
- III. Sistema de Movilidad M1, y
- IV. Otros que establezca el Jefe de Gobierno mediante Decreto. (Reglamento de la Ley de Movilidad, 2017)

En el Título Séptimo “Del Control Vehicular”, Capítulo Primero “De los Trámites del Control Vehicular”, el Artículo 113 enfatiza que será la SEMOVI quien, de acuerdo con el tipo de tarjeta de circulación, clasificará a los vehículos. También en el Artículo 114 da a conocer los tramites que realizará de acuerdo con su clasificación:

La Secretaría implementará los sistemas y mecanismos necesarios para el Control Vehicular y autorizará, previo cumplimiento de los requisitos establecidos, los siguientes trámites:

Para el caso de vehículos de transporte particular:

- I. Alta de vehículos nuevos del padrón vehicular;
- II. Alta de vehículos usados del padrón vehicular, provenientes de las entidades federativas, así como de procedencia extranjera, previa comprobación de su legal introducción al país;
- III. Alta de placas de matrícula demostradoras;
- IV. Alta de vehículos para personas con discapacidad;
- V. Alta de autos antiguos;
- VI. Alta de bicicletas adaptadas;
- VII. Alta de vehículos especiales para el servicio de seguridad personal;

- VIII. Baja de vehículos del padrón vehicular, en sus diversas modalidades;
- IX. Expedición, renovación y reposición de tarjeta de circulación y/o engomado de circulación;
- X. Aviso de venta de vehículo de uso particular;
- XI. Cambio de propietario, domicilio, carrocería o motor;
- XII. Permiso para circular sin placas de matrícula, tarjeta de circulación y/o engomado de circulación permanente, por treinta días naturales;
- XIII. Permiso para traslado de vehículos;
- XIV. Permiso para carga ocasional;
- XV. Permiso para circular con vidrios polarizados u oscurecidos, o aditamentos que obstruyan la visibilidad al interior del vehículo;
- XVI. Expedición de permisos para conducir; y
- XVII. Expedición, renovación y reposición de licencias para conducir.

Para el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y de carga:

- I. Alta de vehículos nuevos del padrón vehicular;
- II. Baja de vehículos del padrón vehicular;
- III. Expedición, renovación y reposición de tarjeta de circulación;
- III. Reposición de engomado de circulación permanente y de placas de matrícula; y
- IV. Permiso para circular sin placas de matrícula, tarjeta de circulación o engomado de circulación permanente. (Reglamento de la Ley de Movilidad, 2017).

Seguidamente, en los Capítulo Segundo “De la Placa de Matrícula y Engomado de Circulación”, Capítulo Tercero “De la Tarjeta de Circulación”, Capítulo “Cuarto De los Requisitos”, Capítulo Quinto “De la Licencias para Conducir” y Capitulo Sexto “De los Permisos para Conducir”, se detalla lo postulado en el Artículo 114.

En el Título Décimo Segundo “De la Infraestructura para la Movilidad”, Capítulo Segundo “De la Clasificación de la Red Vial”, constituye y asigna a otro órgano funciones:

La Comisión de Clasificación de Vialidades asignará la jerarquía y categoría de las vías de circulación. Para ello, expedirá las reglas de operación y funcionamiento y podrá crear subcomisiones en cada Delegación.

Los acuerdos que tome la Comisión para la asignación o modificación de la jerarquía o categoría de las vías serán sometidos a la Secretaría para su revisión, y una vez aprobados serán obligatorios para las autoridades de la Administración Pública, previa publicación en la Gaceta Oficial e inscripción en el registro de los planos de alineamientos y derechos de vía; previo a la publicación y registro, dicha jerarquía o categoría de las vías deberá contar con la opinión de la Secretaría del Medio Ambiente en lo que refiere a infraestructura y vías ciclistas. (Reglamento de la Ley de Movilidad, 2017)

En el Título Décimo Cuarto “Del Centro de Gestión de la Movilidad”, el Artículo 221 delimita la autoridad de este:

El Centro de Gestión de la Movilidad, es un órgano integrado por la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Seguridad Pública, la Secretaría de Desarrollo Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Obras y Servicios, el Instituto de Verificación Administrativa, así como las entidades y los organismos de la Administración Pública que prestan el servicio de transporte de pasajeros y el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, Metrobús; será presidido por el Secretario de Movilidad, y participarán en su integración los servidores públicos que sean debidamente acreditados por los Titulares de las dependencias, entidades y organismos referidos. (Reglamento de la Ley de Movilidad, 2017)

Finalmente, en el Artículo 222, indica las funciones del órgano:

El Centro de Gestión de la Movilidad tendrá las atribuciones siguientes:

I. Emitir sus Reglas de Operación;

II. Realizar estudios y modelos sobre la circulación peatonal y vehicular en las diferentes vías, analizando aspectos de infraestructura y puntos críticos para la movilidad.

III. Vigilar el comportamiento de la vialidad, que permitan detectar puntos críticos en materia de seguridad vial y gestionar la coordinación interinstitucional para su adecuada atención.

IV. Concentrar y mantener actualizada la información derivada de los sistemas de inteligencia y monitoreo vial, con el fin de proporcionar orientación al público sobre aspectos viales, de hechos de tránsito, contingencias ambientales, evaluación y simulación de eventos masivos en materia de emisiones y demás aspectos relacionados con la movilidad y la seguridad vial.

V. Coordinar las actividades de monitoreo de las vías en la zona metropolitana de la Ciudad de México, en lo relacionado con el tránsito y traslado de personas y vehículos, y proponer a las dependencias y organismos responsables involucrados en la materia de movilidad, opciones que lo faciliten y agilicen.

VI. Coadyuvar con el personal de diferentes instituciones públicas y privadas, en caso de emergencias, hechos de tránsito, auxilio a la población, tránsito, entre otras;

VII. Establecer mecanismos de coordinación y distribución de información entre las dependencias de la Administración Pública Local y otros centros de gestión de sistemas de transporte o vías de los datos, estadísticas, diagnósticos, resultados y demás información que genere el Centro, a efecto de dotarlas de elementos para la oportuna toma de decisiones, y una correcta planeación de programas de movilidad;

VIII. Generar reportes e informes sobre la condición de operación de las principales vías y de los servicios de transporte público masivo en la Ciudad de México, con objeto de que los ciudadanos puedan tomar de forma oportuna decisiones acerca de las rutas y modo de transporte a utilizar para sus desplazamientos.

IX. Las demás que determinen otros ordenamientos. (Reglamento de la Ley de Movilidad, 2017)

### **III.1.3 Plan Integral de Movilidad 2013- 2018**

El 15 de octubre del 2014 se publicó el “Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018”. Este proviene del Programa General de Desarrollo 2013- 2018 de la CDMX, y es un programa sectorial que desagrega los objetivos y metas de mediano plazo del Programa General acorde a lo establecido en la Ley de Planeación de Desarrollo del Distrito Federal (Figura 11).

Esto quedó establecido en el Artículo Tercero del mismo:

La Secretaría de Movilidad, los órganos desconcentrados y entidades agrupadas en el sector coordinado por ella, de conformidad con el Programa Sectorial y las disposiciones jurídicas aplicables, elaborarán sus respectivos programas operativos anuales y anteproyectos de presupuesto. Estos últimos deberán destinar los recursos presupuestarios correspondientes para el eficaz cumplimiento de los objetivos y metas del Programa General de Desarrollo y de dicho Programa Sectorial (Figura 15). (Ley de Movilidad, 2014)

Seguidamente, el Artículo Cuarto resalta:

Los alcances establecidos en el presente Programa Sectorial estarán en función de la disponibilidad financiera del Gobierno del Distrito Federal, por lo que las Unidades Responsables del Gasto determinarán las acciones para lograr dichos alcances, supeditándose a su capacidad operativa y presupuesto autorizado, evitando en todo momento contraer compromisos que excedan a éstos. (Jefatura de Gobierno, 2014b)

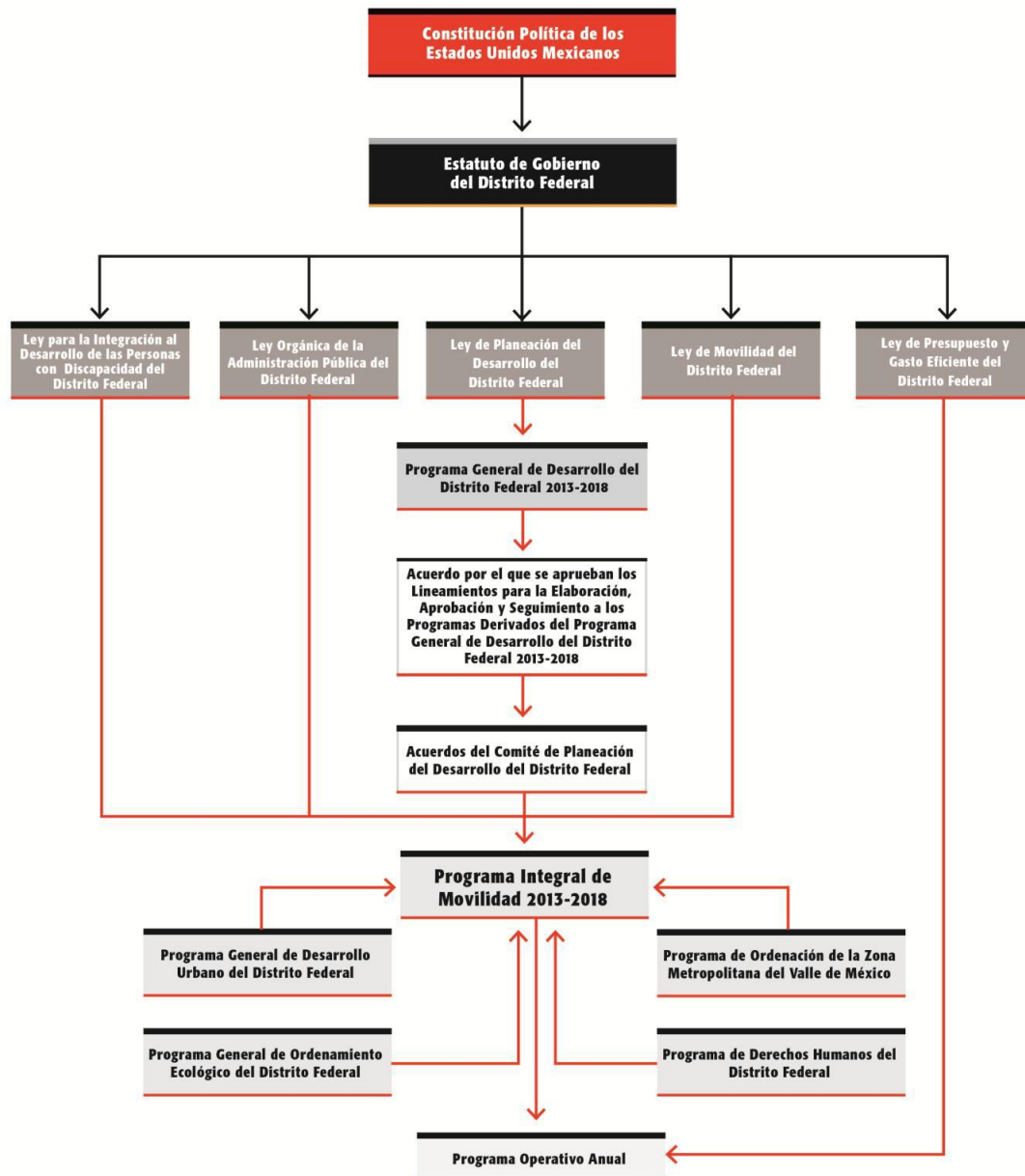
El Programa Integral de Movilidad (PIM) está definido en el título Primero “Disposiciones Generales”, Capítulo II “Planeación de la Movilidad” en los artículos 39 al 41, 44 al 47 y 49 al 51 de la Ley de Movilidad, y en el Título Segundo “De la Planeación y la Política de Movilidad” en los artículos 16, 17, 19, 22, 24 y 25 del Reglamento de la Ley de Movilidad.

Cabe señalar que el PIM instituye una nueva jerarquía de movilidad, 10 principios de movilidad y 6 ejes estratégicos- políticas públicas, los cuales buscan destinar recursos a una inversión en política intersectorial, que pretende aumentar la calidad de los habitantes de la ciudad.

La nueva jerarquía de movilidad prioriza al peatón -singularmente a las personas de movilidad limitada, mujeres y niños-, ciclistas, usuarios de transporte público, transporte de carga y mercancías,

y a los usuarios de vehículos automotores particulares (Obras por Expansión, 2014). Lo que se busca con esta, s desincentivar el uso del automóvil, aumentar el reparto modal para mejorar la experiencia de viaje en el transporte público. (Figura 16)

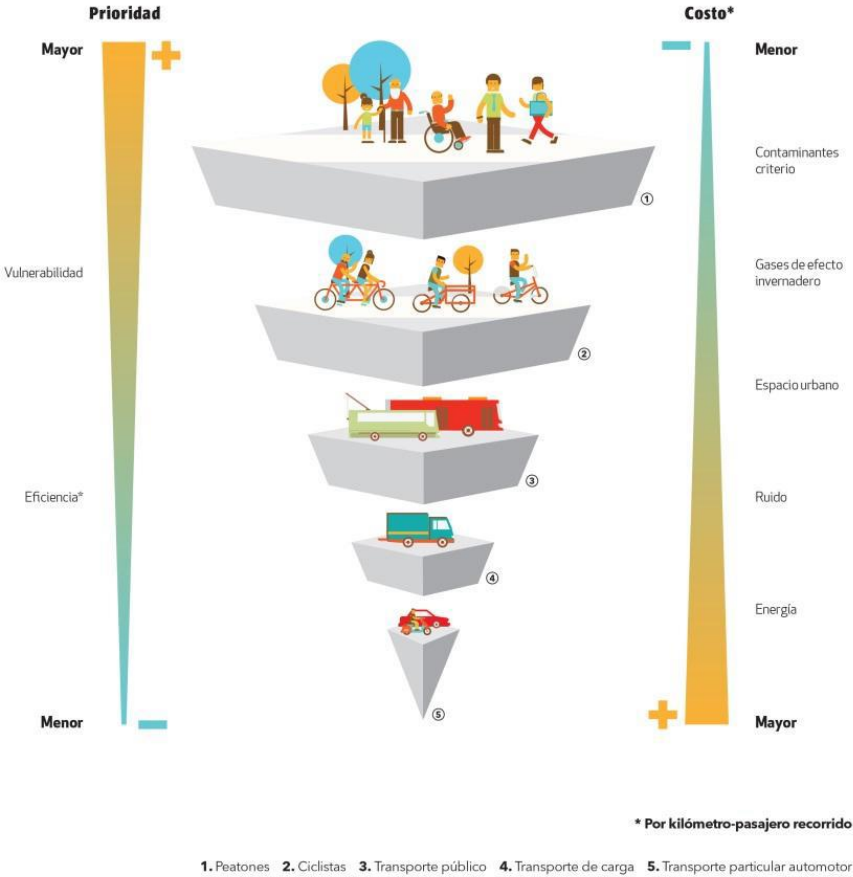
**Figura 15**  
Estructura Normativa del Programa Integral de Movilidad



Nota. Del Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, de Jefatura de Gobierno, 2014b (<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>).

Los 10 principios de movilidad que plantea serán utilizados por la Administración Pública para diseñar e implementar políticas, programas y acciones pertinentes al tema. Cuando se habló en el Artículo 7 de la Ley de Movilidad, se dijo que estos 10 principios sostienen el derecho a la movilidad. Los primeros cinco tienen que ver con un enfoque normativo de la movilidad -seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad y calidad-, y los otros cinco con los mecanismos para que estos se cumplan a partir de la gestión pública -resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad y bajo carbono, participación y corresponsabilidad social y e innovación tecnológica-. (Figura 17)

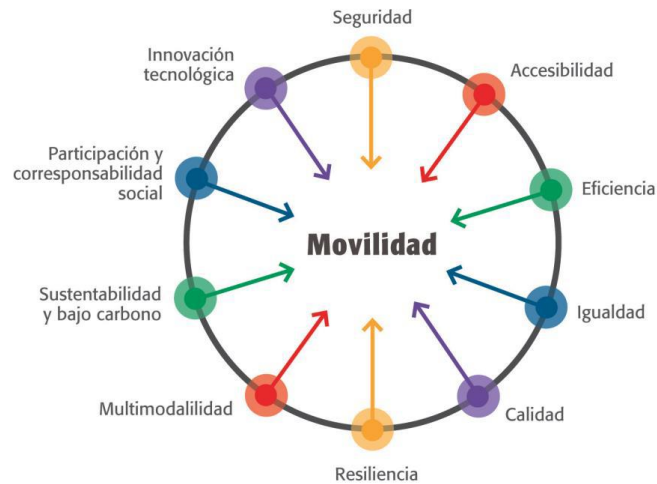
**Figura 16**  
*Jerarquía de Movilidad*



*Nota.* Del Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, de Jefatura de Gobierno, 2014b (<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>).



**Figura 17**  
Principios de Movilidad



*Nota.* Del Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, de Jefatura de Gobierno, 2014b (<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>).

Los 6 ejes estratégicos- políticas públicas buscan construir una ciudad con mayor seguridad vial, atractiva, compacta, competitiva y sustentable. (Figura 18)

Los objetivos del primer eje “Sistema Integrado de Transporte”, incluyen la planificación de los servicios de acuerdo con las necesidades de los usuarios, sustituir microbuses e introducir nuevos modelos de servicio, ajustar los sistemas para mejorar la experiencia de viaje, ampliar la red y modernizar las vías, estaciones y paradas, y disponer de una forma única de pago. En cuanto a los objetivos del eje “Calle para todos”, estos son: perfeccionar las calles, reducir la velocidad en las calles locales, garantizar cruces peatonales seguros, mejorar la eficiencia de la circulación para todos y diseñar proyectos viales inclusivos. A su vez, aumentar el uso de la bicicleta, administrar los espacios de estacionamiento, promover la movilidad eficiente, y reducir y regular el uso del automóvil, son los objetivos del eje “Más movilidad con menos autos”. El eje “Cultura de la movilidad”, considera fortalecer la seguridad vial y la conciencia social, y cultivar una cultura de legal de responsabilidad compartida propiciando el transporte activo. Al mismo tiempo, el eje “Distribución eficiente de mercancías”, tiene como finalidad planificar la distribución de cargas y mercancías de acuerdo con las necesidades de los usuarios, promover la integración del transporte de mercancías y la corresponsabilidad. Finalmente, el eje “Desarrollo orientado al transporte”, tiene como propósito aumentar los paraderos de transporte público de pasajeros, posicionar el desarrollo de vivienda, servicios, infraestructura y empleo en torno a las estaciones de transporte de mayor demanda y

augmentar el desarrollo de transporte eficiente (Jefatura de Gobierno, 2014b; Obras por Expansión, 2014). (Figura 18)

En suma, como se mencionó al inicio del subtema, el PIM tiene un rol transversal y estratégico; depende del Programa General de Desarrollo de la CDMX. En este caso, el Programa General de Desarrollo 2013- 2018 (PDDDF) contenía cinco ejes, del cual el Eje 4 “Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura” se relacionaba sectorialmente con el PIM 2013- 2018 (Jefatura de Gobierno, 2014b). (Figura 19)

Es preciso mencionar que, hasta diciembre del 2019, el nuevo Gobierno de la CDMX, no había publicado el Programa Integral de Movilidad, a pesar de estar señaladas en la Ley de Movilidad las fechas máximas para su divulgación; en su lugar, presentó un Plan Estratégico de Movilidad que no cumplía con los parámetros necesarios para considerarlo un documento similar al PIM. Por esta razón, no es posible contrastar el PIM que se ha analizado y el que debería ser por ley el nuevo.

**Figura 18**

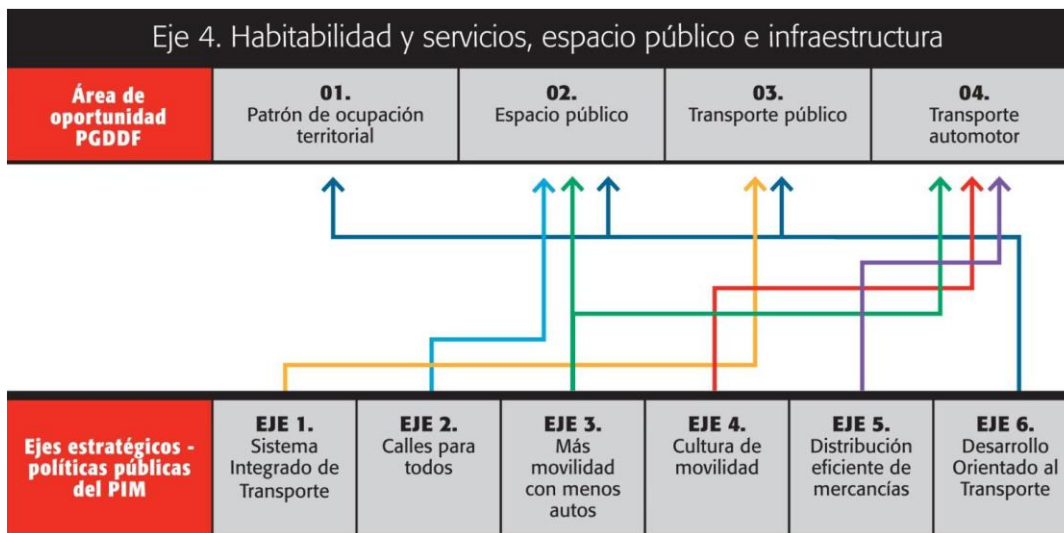
*Los 6 Ejes Estratégicos – Políticas Públicas de Movilidad*



Nota. De [Los cambios que origina la Ley de Movilidad del DF](https://www.atraccion360.com/cambios-que-origina-la-nueva-ley-de-movilidad), de Atracción360, 2014 (<https://www.atraccion360.com/cambios-que-origina-la-nueva-ley-de-movilidad>)

**Figura 19**

Vinculación PGDDF y el PIM



Nota. Del Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, de Jefatura de Gobierno, 2014b (<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>).

### III.2 Dependencias y Entidades del Transporte de la CDMX.

Según el artículo 122, fracción V de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el artículo 33 de la Constitución Política de la Ciudad de México, y 2° de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, la Administración Pública de la Ciudad de México será centralizada y paraestatal. Se unificarán las finanzas públicas y su gestión, incluidos los esquemas de sueldos de los funcionarios públicos. El sistema hacendario y su administración también serán unitario. Además, se dirigirá de acuerdo con los principios de innovación, cuidado cívico y gobierno abierto, integridad y accesibilidad total basados en un diseño universal (Secretaría de la Contraloría General, 2021).

Por esta razón:

La Administración Pública de la Ciudad de México será:

- Centralizada integrada por la Jefatura de Gobierno, las Secretarías, la Consejería Jurídica y de Servicios Legales y los Órganos Desconcentrados
- Paraestatales integrada por los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal mayoritaria y los fideicomisos públicos: FONDESO, Museo del

Estanquillo, Fondo Mixto de Promoción Turística, entre otros. Descentralizados: Sistema de Transporte Colectivo, Servicio de Transportes Eléctricos, Red de Transporte de Pasajeros, Servicios de Salud Pública, Instituto de Vivienda. Empresas de Participación Estatal Mayoritaria: SERVIMET y COMISA. (Secretaría de la Contraloría General, 2021)

A su vez, los órganos desconcentrados son entidades públicas cuya responsabilidad es implementar regulaciones. Una de las principales características de estos, es que están comprometidos con la comprensión y solución de los problemas técnicos más que de las políticas públicas. Al ser estos temas dentro del ámbito de sus funciones, tienen competencias propias y exclusivas y su actividad es más jurídica.

De modo que, las entidades relacionadas con la movilidad urbana de la CDMX y administrados por la misma, dependen de la SEMOVI, lo cual está indicado en la Ley, el Reglamento y el PIM. Los organismos dependientes del modelo de movilidad de la CDMX pueden variar según la fuente y la interpretación, pero tomando en consideración el análisis normativo realizado en este capítulo, se considerará a las entidades mencionadas directa e indirectamente tanto en la Ley, el Reglamento y el PIM, como en el Informe de Cuenta Pública, que se analizará en el capítulo siguiente.

**Órganos Centralizados: SEMOVI.** La Secretaría de Movilidad tiene por funciones:

Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la presentación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad de México, conforme a lo establecido en la Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad. (Secretaría de Movilidad, 2021)

Además de “Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas”. (Secretaría de Movilidad, 2021). Es decir, será el organismo centralizado que lidere al modelo de movilidad en la CDMX.

**Órganos Desconcentrados: ORT.** El Órgano Regulador del Transporte es una creación de la Ley de Movilidad, su conformación se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 15 de enero de 2016. Está previsto en el Título Tercero “Del Sistema de Movilidad”, Capítulo XI “Del Órgano Regulador de Transporte” de la Ley, de los Artículos 148 a 153; siendo el 151 el que define su función principal:

El Órgano Regulador de Transporte será un organismo desconcentrado de la Administración Pública adscrito a la Secretaría, cuyo objeto principal es planear, regular, supervisar y vigilar el servicio de corredores de transporte que no regule el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, Metrobús. (Ley de Movilidad, 2014)

Dicho de otra manera, el ORT es el encargado de administrar el sistema de corredores de la CDMX, el cual incluye la red de corredores, las rutas de autotransporte urbano y los Centros de Transferencia Modal (CETRAM).

**Sector Paraestatal No Financiero.** El subsector de empresas paraestatales no financieras está compuesto por empresas públicas residentes del país y su función principal es producir bienes y servicios no financieros, venderlos a precios económicamente significativos y controlarlos directa e indirectamente por unidades gubernamentales centralizadas. También pertenecen a este sector las entidades creadas como no comerciales y no financieras -organismos descentralizados-, pero desde la perspectiva de sus actividades productivas y relacionadas con el mercado, cumplen con otros criterios para clasificarlas. En general, incluye todas las empresas estatales no financieras, en las que unidades del Gobierno federal, estatal o municipal -una o más entidades-, aportan o poseen de manera conjunta o separada más del 50% del capital. En casos excepcionales, y por razones de política económica, cuando los ingresos de dichas entidades por el precio por la venta de bienes y servicios sean insuficientes para cubrir sus costos de producción o realizar inversiones físicas o financieras, podrán recibir transferencias, donaciones o subsidio del Gobierno. Estas características hacen que, además de las características de una unidad económica, tengan la calidad de herramientas de política económica (Subsecretaría de Egresos, 2014).

En este contexto existen dos tipos de empresas paraestatales: aquellas que cumplen con la prestación de bienes y servicios públicos y actividades de producción no comerciales que tienen personalidad jurídica y patrimonio propio y pueden disponer de ingresos propios limitados con relación al costo de su producción o prestación de servicios, y las que fueron creadas para apoyar las funciones

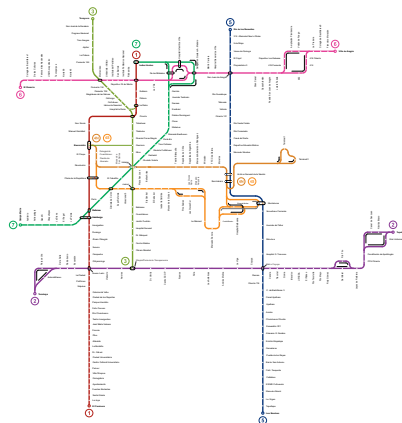
económicas de sus organismos centralizados en áreas estratégicas o prioritarias para el desarrollo social (Subsecretaría de Egresos, 2014).

**RFC Propio: Metrobús, STC Metro, RTP (SM1), STE.** En esta categoría están contenidas todos los organismos prestadores de servicio de transporte público de pasajeros administrados por la CDMX.

**Metrobús.** Es un modo de transporte BRT (Bus Rapid Transit) que combina estaciones, vehículos, servicios y alta tecnología en un sistema integral con una identidad positiva. Tiene diversos componentes distintivos que juntos conforman un sistema integral. Su infraestructura cuenta con un carril confinado que permite el libre tránsito a los autobuses articulados y biarticulados, realizando un traslado rápido y más seguro, y sus estaciones son de plataforma elevada que permiten ingreso a nivel a los autobuses. Su organización institucional tiene tres operadores: los concesionarios de operación, que son empresas privadas que brindan el servicio de operación de flota; los concesionarios de recaudación, empresas privadas que se encargan de la recaudación de la tarifa a través de máquinas recolectoras y el organismo público descentralizado responsable de la administración, planeación y control de sistema, en este caso la Red de Transporte de Pasajeros (RTP- SM1). Se opera a través de un sistema de peaje automatizado por medio de una tarjeta electrónica, cuenta con un sistema de control central para la ubicación y programación de autobuses y 7 rutas que comunican a la CDMX con algunos de sus límites con el Estado de México (Metrobús, 2021).

**Figura 20**

*Mapa de las Líneas del Metrobús de la Ciudad de México.*



*Nota.* De Archivo: *Mapa de las líneas del Metrobús de la Ciudad de México.svg*, de Wikipedia, 2020 ([https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Mapa de las l%C3%ADneas del Metrob%C3%BAs de la Ciudad de M%C3%A9xico.svg](https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Mapa_de_las_l%C3%ADneas_del_Metrob%C3%BAs_de_la_Ciudad_de_M%C3%A9xico.svg)).

**SCT Metro.** El Sistema de Transporte Colectivo Metro es un Organismo Público Descentralizado, cuyo objeto es la operación y explotación de un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo, de superficie y elevado para dar movilidad principalmente a usuarios de la Ciudad de México y la zona Metropolitana del Valle de México (Sistema de Transporte Colectivo, 2021). Como se mencionó en el Capítulo II, el Metro es el principal medio de transporte en la CDMX y representa la columna vertebral de todo el modelo de movilidad de esta. Con base en el “Decreto de Creación publicado en abril de 1967” y vigente en julio de 2007, se comenzó su construcción y cuenta con una red de 12 líneas que conectan prácticamente a la CDMX en los cuatro puntos cardinales.

**Figura 21**  
*Mapa de la Red del SCT Metro*



*Nota.* De Mapa de La Red – Subway Network Map, de Sistema de Transporte Colectivo, 2021 (<https://metro.cdmx.gob.mx/la-red/mapa-de-la-red>).

**RTP (SM1).** La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal es un sistema de transporte público de pasajeros de autobuses de la CDMX para atender al público de los alrededores y conectarlo con otros sistemas de transporte bajo los principios de seguridad, confort y calidad (Red de Transporte de Pasajeros, 2021).

La Red de Transporte de Pasajeros tendrá por objeto la prestación del servicio radial de transporte público de pasajeros..., preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en la Ciudad de México. Partiendo de su objeto, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México ha establecido los siguientes principios rectores de su actividad: ...

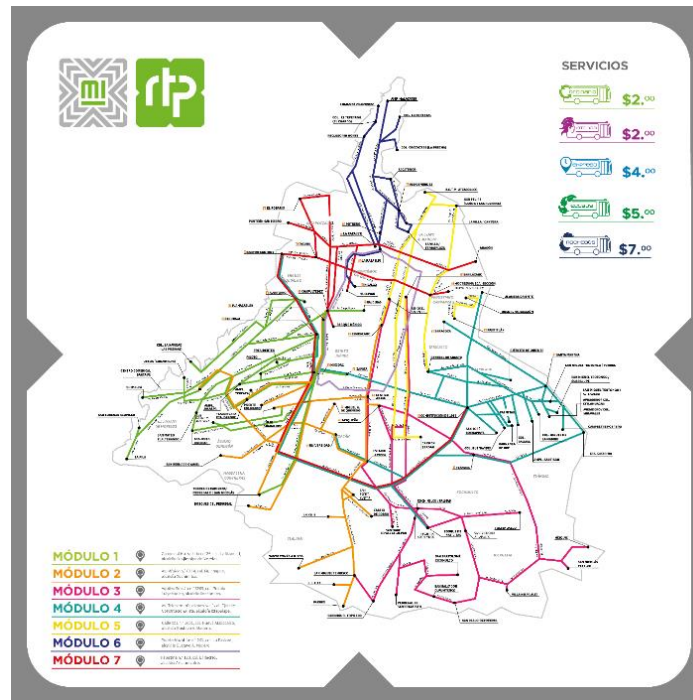
... Conectar a la población de las zonas periféricas de la ciudad con las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (METRO), y con las rutas del Servicio de Transportes Eléctricos (STE), lo cual obedece a un Programa de Reordenamiento del Transporte Urbano, por parte del Gobierno de la Ciudad... (Red de Transporte de Pasajeros, 2021)

El servicio se suministra a través de 7 módulos que tienen asignadas zonas de cobertura específicas y provee 7 tipos de servicios: Ordinario, Atenea que es exclusivo para mujeres y niños, Expreso con puntos de ascenso y descenso específicos, Nochebús un servicio nocturno de cinco rutas, Escolar un tipo de traslado especializado para escuelas particulares de la CDMX, y Especiales que cuenta a su vez con Sendero Seguro una modalidad de traslado para estudiantes de Iztapalapa y SEFI (Servicio Especial de Frecuencia Intensiva), una modalidad de apoyo a rutas de Metro o Servicio de Transporte Eléctrico (STE) que han suspendido el servicio en ciertas secciones debido a reparaciones o eventuales averías; también brinda estos servicios para reemplazar temporalmente a rutas de cualquier servicio de microbuses y autobuses concesionados por diversas razones: si hay una avería que perjudica al público y accidentes en la ruta involucrada. Cabe señalar que, las rutas especiales no están contabilizadas en el servicio total. El 14 de junio de 2016, se anunció a través de la Gaceta Oficial del Distrito Federal el "Decreto por el que se cambia el nombre de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) a 'Sistema de Movilidad 1'", pero el 3 de enero de 2019, el Sistema de Movilidad 1, pasó a ser nuevamente la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) (Red de Transporte de Pasajeros, 2021).



**Figura 22**

*Red de Rutas de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México*



*Nota.* De RED DE RUTAS de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, de Red de Transporte de Pasajeros, 2021 (<https://www.rtp.cdmx.gob.mx/red-de-rutas>).

**STE.** El Servicios de Transportes Eléctricos tiene como funciones:

- La administración y operación de los sistemas de transportes eléctricos que fueron adquiridos por el Gobierno del Distrito Federal;
- La operación de otros sistemas, ya sean de gasolina o Diesel, siempre que se establezcan como auxiliares de los sistemas eléctricos, y
- El estudio, proyección, construcción, y en su caso, operación de nuevas líneas de transporte eléctrico en el Distrito Federal. (Servicios de Transportes Eléctricos, 2021)

Actualmente, administra tres tipos de servicios: Trolebús, un sistema de autobuses de motor eléctrico que obtienen energía a través de un tendido de cables a lo largo de su trayecto, tiene 9 líneas y también proporciona la modalidad Nochebús en una ruta; Tren Ligero una forma de transporte ferroviario que utiliza material rodante de características similares a los tranvías, pero que circula sobre una plataforma aislada de otros vehículos y tiene derecho de paso prioritario en las intersecciones,

cuenta con una línea que recorre en la parte sur de la CDMX; Cablebús un transporte parecido a un teleférico que consta de un sistema de poleas que trasladan a los pasajeros en góndolas de control automatizado, tiene dos líneas y es el modo de transporte más reciente en la CDMX.

**RFC del GDF: FONACIPE y FIFINTRA.** Los Fideicomisos y Fondos son creados por los gobiernos o por sus entidades paraestatales en el marco de la legislación vigente en cada caso, con el propósito de auxiliar al Poder Ejecutivo en las atribuciones del Estado para impulsar las áreas prioritarias del desarrollo, que cuenten con una estructura orgánica análoga a las otras entidades y operan con las características propias de las entidades paraestatales empresariales no financieras (Subsecretaría de Egresos, 2014).

**FONACIPE.** El Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón fue creado para implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas. En diciembre de 2015, se autorizó presupuesto para la creación del FONACIPE para implementar mejoras en la infraestructura de la movilidad no motorizada y peatonal y se creó en septiembre de 2016 (Secretaría de Movilidad, 2021c). El Artículo 18 de la Ley lo pone como un órgano auxiliar de la Secretaría y el Artículo 34 Ter de esta indica sus funciones. El origen de sus recursos está señalado en el Artículo 34 Bis de la Ley:

Los recursos del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón estarán integrados por:

- I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos del Distrito Federal;
- II. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos;
- III. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto. (Ley de Movilidad, 2014)

Lo que es lo mismo, el Fondo recibirá recursos de origen público, pero también podrá realizar actividades para recaudar algunos adicionales.

**FIFINTRA.** El Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público fue constituido 13 de septiembre de 2001 por el Gobierno del Distrito Federal por conducto de la Secretaría del Finanzas, en su carácter de Fideicomitente único de la Administración Pública del

Gobierno Federal, actuando como Fiduciaria, Nacional Financiera, S.N.C. (Secretaría de Administración y Finanzas, 2018b). Entre las actividades realizadas por este se encuentran:

- a) Recibir los recursos y bienes que le entregue el Fideicomitente, así como los que aporte al patrimonio;
- b) Invertir de los fondos líquidos afectos al Patrimonio Fideicomiso en la forma y términos que le indique el Comité Técnico o, falta de resolución de este, los instrumentos de deuda gubernamental o bancaria que determine la Fiduciaria con el mayor rendimiento y liquidez posible.
- c) Entregar a personas físicas y morales previa instrucción del Comité Técnico los recursos para el primer pago para la adquisición de nuevas unidades de autotransporte de pasajeros.
- d) Recibir el fideicomitente para su custodia los títulos de concesión del Gobierno del Distrito Federal otorguen a los concesionarios de auto transporte de pasajeros.
- e) Celebrar contratos y convenios y en general cuales quiera actos jurídicos que resulten necesarios para coadyuvar con el procedimiento de sustitución de unidades de auto transporte público de pasajeros.
- f) Celebrar contratos de presentación de servicios con las personas cuyos servicios se requiera el cumplimiento de los fines de fideicomiso. (Secretaría de Administración y Finanzas, 2018b)

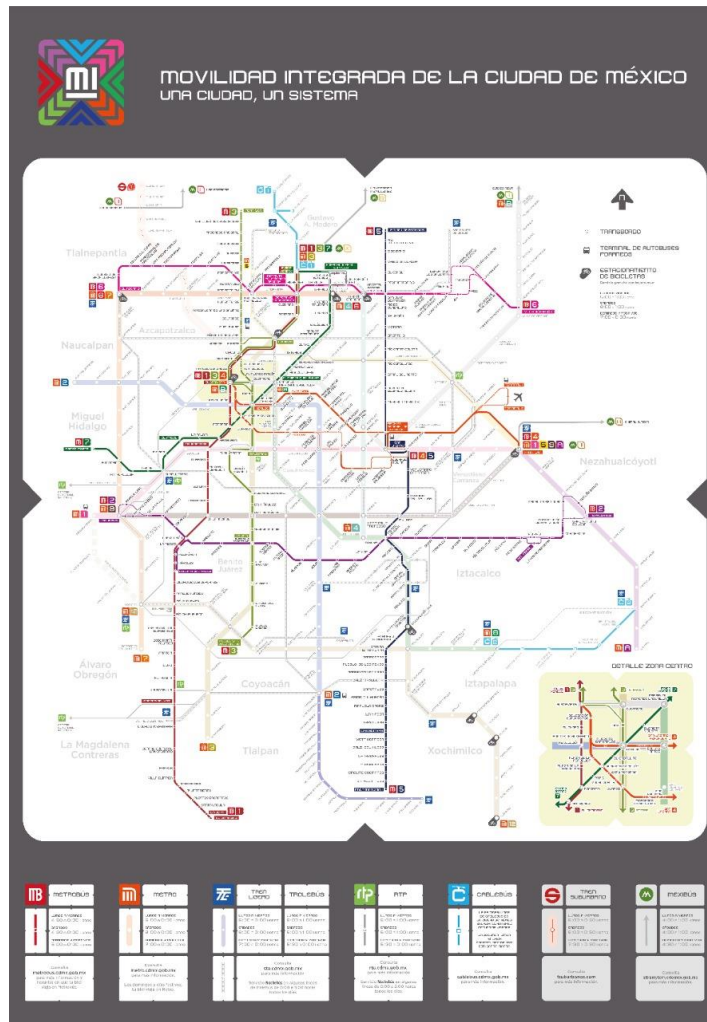
Sus ingresos provienen de aportaciones, productos o rendimientos que generan las inversiones e ingresos por venta de servicios, y sus egresos se registran en valor nominal al momento de la adquisición de los bienes y servicios, y se reconocen en el momento en que se indican el proceso de su adquisición o se formaliza la operación, independiente de la fecha en que se paguen (Secretaría de Administración y Finanzas, 2018b). Algunas de las acciones que realiza el Fideicomiso, consisten en ayudar a los concesionarios de transporte público a renovar sus unidades a través de programas de financiamiento y sustitución o con préstamos parciales.

**Figura 23**  
Organismos del Transporte de la CDMX



*Nota.* Con información adaptada de Ley de Movilidad (2014), Reglamento de la Ley de Movilidad (2017), Jefatura de Gobierno (2014) y Secretaría de Movilidad (2021a).

**Figura 24**  
Mapa de Movilidad Integrada de la CDMX.



*Nota.* De Movilidad Integrada, de Secretaría de Movilidad, 2021d (<https://www.rtp.cdmx.gob.mx/red-de-rutas>).

## **Capítulo IV. Análisis de la Información Presupuestal y Contable sobre la Recaudación de Ingresos Relacionados con Uso de Automóviles y de los Organismos del Transporte de la CDMX de 2015 a 2019**

---

En este capítulo se conocerá la información contable y presupuestal sobre la recaudación de ingresos relacionados con uso de automóviles y de los Organismos del Transporte de la CDMX del 2015. Pero, antes de comenzar con esta tarea, es necesario precisar algunos conceptos para entender el origen y el destino de los recursos que las entidades reciben y usan.

### **IV.1 Origen de los Recursos Económicos de la CDMX**

La CDMX tiene recursos presupuestarios de dos fuentes: 1) Del gasto federalizado, venido de transferencias, participaciones y aportaciones federales de los ramos 28, 33, 23, 25 y 39, y 2) De la recaudación o ingresos propios, a través del cobro de impuestos, derechos, productos, aprovechamientos y participaciones en convenios derivados de la colaboración fiscal (Servicio de Investigación y Análisis, s.f.; Transferencia Presupuestaria, 2021).

Se presenta en este orden, ya que la mayor parte de los recursos que reciben los gobiernos estatales provienen de la hacienda federal. Ha sido así debido al acuerdo entre de las entidades federativas y la Federación, indicado en la Ley de Coordinación Fiscal (LCF), donde se estipulan los montos de las transferencias y los medios por los cuales se hacen. Dichos recursos salen de la Recaudación Federal Participable (RFP) que se reciben de impuestos federales como el impuesto al valor agregado (IVA), impuesto sobre la renta (ISR), impuesto empresarial a tasa única (IETU), impuesto especial sobre producción y servicios (IEPS), impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN) y derechos sobre hidrocarburos y minería, por lo cual cambia cada año (Ortiz, 2017; Servicio de Investigación y Análisis, s.f.).

La información sobre los ingresos se refleja anualmente en la Ley de Ingresos de la Federación (LIF) que calcula cuánto dinero es necesario recaudar para el próximo año y en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) se expone como distribuir las entradas disponibles. Ambos deben ser enviados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) a la Cámara de Diputados para su estudio; solo la LIF será examinada por la Cámara de Senadores, mientras que el PEF será analizado y

aprobado exclusivamente por la Cámara de Diputados<sup>16</sup>. Una vez transcurrido este proceso, se publicarán ambos documentos e iniciando el año se harán las transferencias de recursos a las entidades correspondientes. Cuando concluya el año, se dirá que terminó el ciclo presupuestario y, aproximadamente 6 meses después, se presentará el informe sobre quien gastó, en qué se gastó y para qué se gastó. A este documento se le conoce como Informe de Cuenta Pública o Cuenta Pública, detalla por clasificación funcional, económica y administrativa la utilización de los recursos usados en el año anterior<sup>17</sup> y también es elaborado por la SHCP (Transferencia Presupuestaria, 2021).

Cabe señalar que, así como se realiza este proceso a nivel federal, también los gobiernos estatales lo realizan a nivel local. Particularmente en la CDMX, la Secretaría de Administración y Finanzas (SAF) se encarga de hacer la planeación, programación y presupuestación de ingresos y egresos, enviarlas al Congreso de la Ciudad de México en el marco de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios<sup>18</sup>. Igualmente será la que presentará el Informe de Cuenta Pública.

Así que, cuando se haga referencia al concepto ingreso, estará relacionado con la estimación de recaudación de la Ley de Ingresos de la Ciudad de México, mientras que cuando se hable gasto, erogación y/o egresos, será concerniente a los recursos dispuestos por el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México.

## **IV.2 Comparación de los Ingresos Relacionados con Uso de Automóviles y del Ejercicio Presupuestario de los Organismos del Transporte en la CDMX de 2015 a 2019**

Como se adelantó tanto en la Introducción como al inicio del capítulo, la finalidad de esta investigación es analizar la información presupuestal disponible de los Organismos del Transporte, compararla con los ingresos relacionados con el uso de automóviles obtenidos por la CDMX, y determinar cómo se financia el modelo de movilidad urbana en la CDMX<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> Para profundizar sobre los conceptos de Ley de Ingresos, Presupuesto de Egresos, Transferencias, Aportaciones y Participaciones, consultar el *Paquete Económico 2022, Manual sobre el Proceso de Aprobación y Discusión del Presupuesto de Egresos de la Federación y Gasto Federalizado*, donde se explican detalladamente. [https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Infografia\\_ppef2022](https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Infografia_ppef2022)  
[https://www.cefp.gob.mx/portal\\_archivos/normatividad/manual\\_pef.pdf](https://www.cefp.gob.mx/portal_archivos/normatividad/manual_pef.pdf)  
[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/225601/Gasto\\_federalizado\\_e\\_indicadores.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/225601/Gasto_federalizado_e_indicadores.pdf)

<sup>17</sup> *Cuenta Pública 2020*. [https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Cuenta\\_Publica\\_2020#slide01](https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Cuenta_Publica_2020#slide01)

<sup>18</sup> *Decreto por el que se Expide la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, y se Reforman, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones de las Leyes de Coordinación Fiscal, General de Deuda Pública y General de Contabilidad Gubernamental*. Diario Oficial de la Federación. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5434883&fecha=27/04/2016](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5434883&fecha=27/04/2016)

<sup>19</sup> Para facilitar la presentación de la información, se hará a través de figuras y tablas.

Para ello, se considerará la información publicada en el Banco de Datos de los informes de Cuenta Pública de la CDMX de 2015 a 2019. Vale la pena hacer énfasis en que solo se puntualizarán las categorías de ingresos y no las de gasto, porque lo que se busca es saber de dónde se obtienen recursos y hacia dónde van, y no en qué se gastan. Por esta razón, 1) solo se detallarán los ingresos propios obtenidos por la CDMX y los Organismos del Transporte, descartando especificar los ingresos de origen federal, ya que se analizará las capacidades para recaudar de la Ciudad y de los Organismos del Transporte para obtener retribución por la prestación de servicios, y 2) únicamente se considerará el gasto neto tanto de la CDMX como de las entidades examinadas para su comparación, porque existen suficientes trabajos previos que exploran el ejercicio de gasto público y llegan a la misma conclusión, en lo que más se gasta es en servicios personales, por lo tanto se desestimarán las categorías de gasto.

Lo que se busca a través de este trabajo es saber cuánto dinero pudo recaudar fiscalmente la CDMX de los ingresos relacionados con el uso de automóviles y por la prestación de servicios de los organismos la CDMX del 2015 a 2019, y cuanto se necesitó para cubrir las necesidades del grupo de entidades del transporte en el periodo.

Adicionalmente, se hicieron varias peticiones de información pública a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Administración y Finanzas sobre el inventario de automóviles que pagaron tenencia en el lapso de interés, pero ninguna fue relevante ni concluyente. El resultado general obtenido fue que, tanto SEMOVI como SAF, declararon no contar con la información y remitir la petición a la otra instancia. Consecuentemente, es desconocido para la sociedad el detalle de los vehículos motorizados que pagan tenencia en la CDMX, lo que dificultará hacer propuestas y concluir sobre el tema de recaudación relacionado (Anexo III).

#### **IV.2.1 Información consolidada.**

**Ingresos.** De 2015 a 2019, la CDMX tuvo como objetivo recaudar aproximadamente \$487.1 miles de millones de pesos<sup>20</sup> (MMP), de los cuales 14.5% estuvo representado por los ingresos relacionados con el uso de automóviles en la CDMX. Las categorías de ingreso consideradas para este rubro fueron<sup>21</sup>:

- Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos
- Derechos por los Servicios de Grúa y Almacenaje de Vehículos
- Derechos por el Estacionamiento de Vehículos en la Vía Pública
- Derechos por los Servicios de Control Vehicular
- Derechos por los Servicios de Expedición de Licencias
- Derechos por Venta de Hologramas de la Verificación Vehicular Obligatoria
- Aprovechamiento por la Participación de la Recaudación del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos
- Aprovechamiento por el Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN)
- Aprovechamiento por la Administración de las Cuotas de Gasolina y Diesel
- Fondo de Compensación del ISAN
- Multas de Tránsito

La Figura 25 muestra la composición porcentual de los ingresos propios de la CDMX, la Figura 26 detalla los montos recaudados por la CDMX relacionados con el uso de automóviles y los ingresos de los Organismos del Transporte, la Figura 27 presenta las variaciones porcentuales de los ingresos relacionados con el uso de automóviles y la Figura 28 ejemplifica la proporción recaudada de la categoría relacionada con el uso de automóviles – todas durante los cinco años-.

---

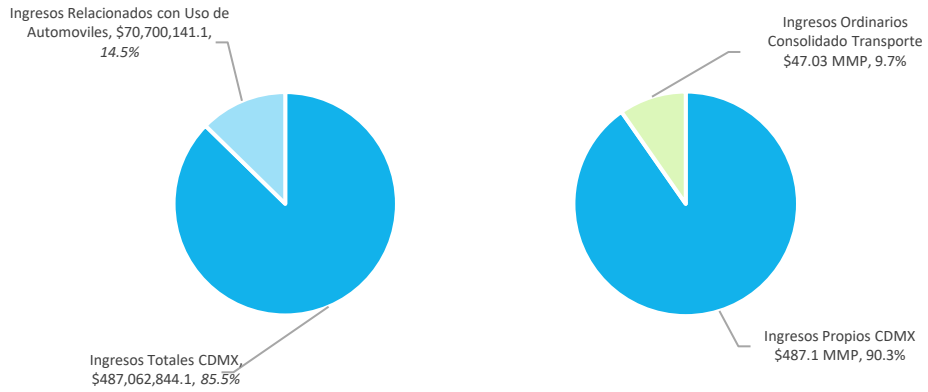
<sup>20</sup> Esta y otras cifras presentadas a continuación podrían no coincidir por efecto de redondeo y ajuste. Las cantidades exactas se encuentran en las Tablas del Anexo I.

<sup>21</sup> Si se quiere saber la información detallada de cada rubro por año, consultar el Anexo I.



**Figura 25**

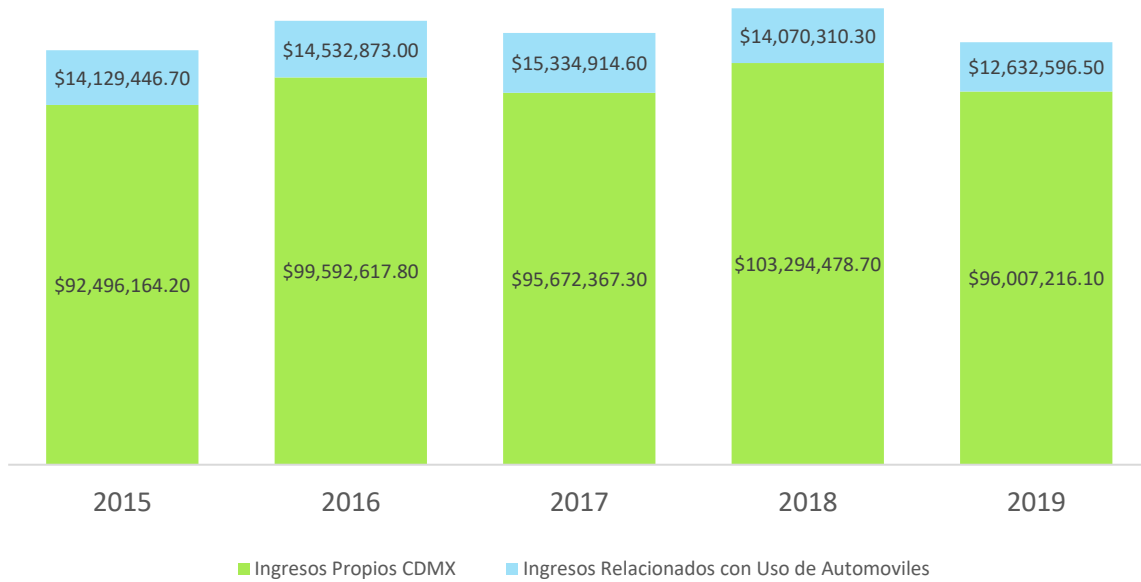
*Composición Porcentual de los Ingresos Propios Obtenidos por la CDMX de 2015 a 2019*



*Nota.* Cantidades expresadas en miles de pesos. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**Figura 26**

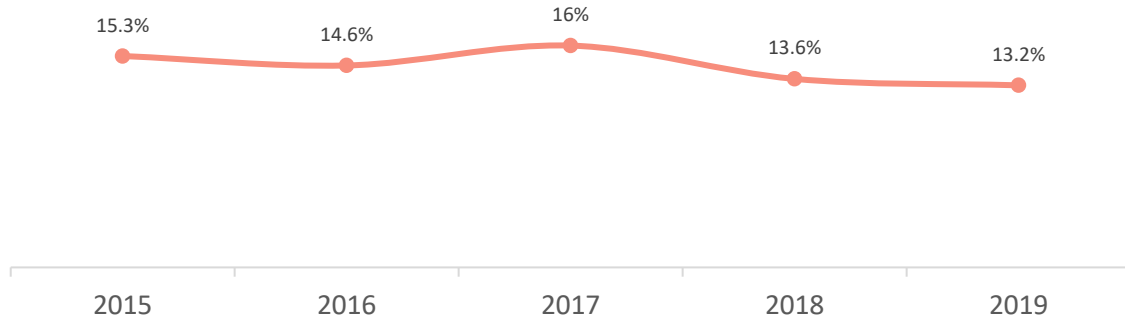
*Proporción Anual de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles en los Ingresos Propios de la CDMX de 2015 a 2019 (Miles de Pesos)*



*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**Figura 27**

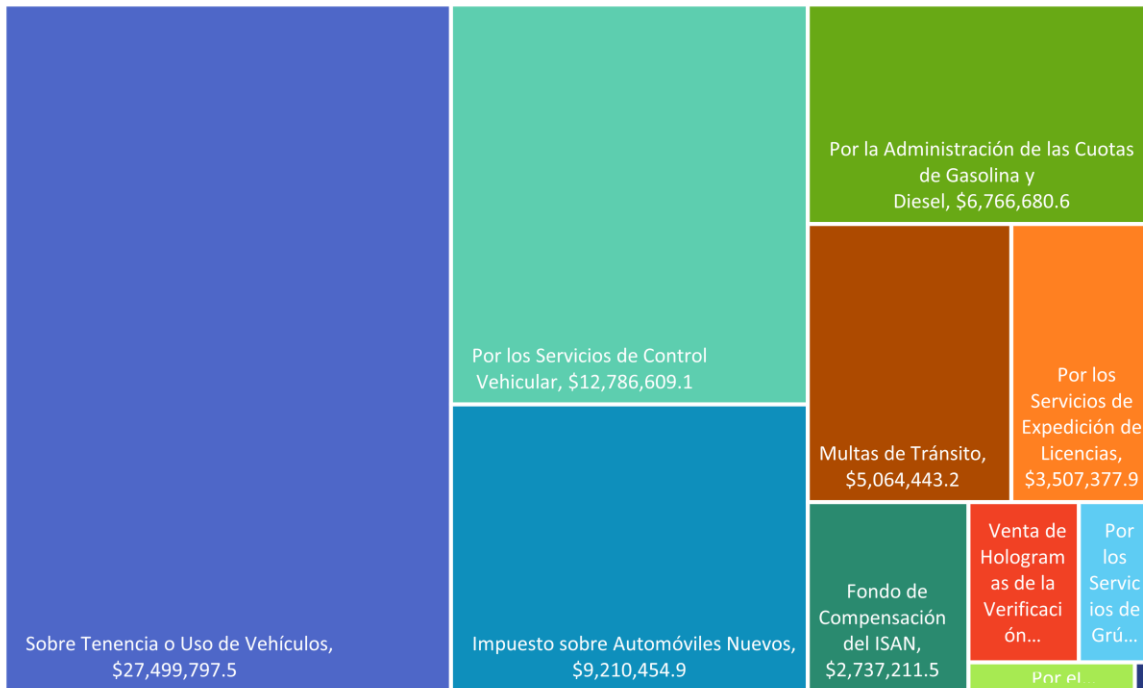
Porcentaje de Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles en los Ingresos Propios de la CDMX de 2015 a 2019



Nota. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**Figura 28**

Proporción de Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles en la CDMX de 2015 a 2019 (Miles de Pesos)

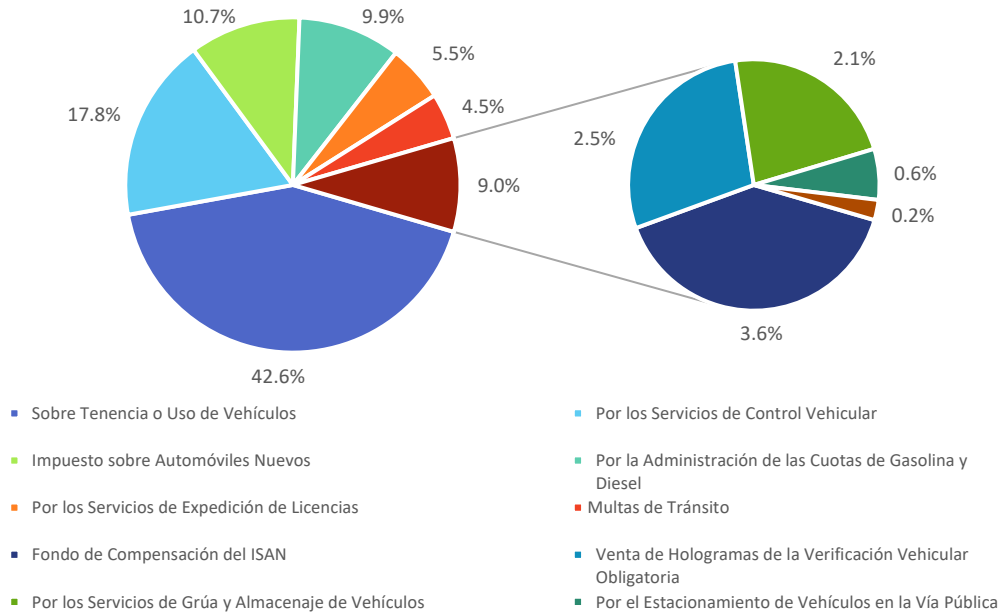


Nota. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

Como pudo constatarse con la figura anterior, el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos fue el rubro que más recaudó la CDMX en estos años. Pero las proporciones de los ingresos relacionados con el uso de automóviles fue variando anualmente. Las Figuras 29 a la 33 muestran esos cambios y la Figura 34 resume el comportamiento porcentual del periodo.

**Figura 29**

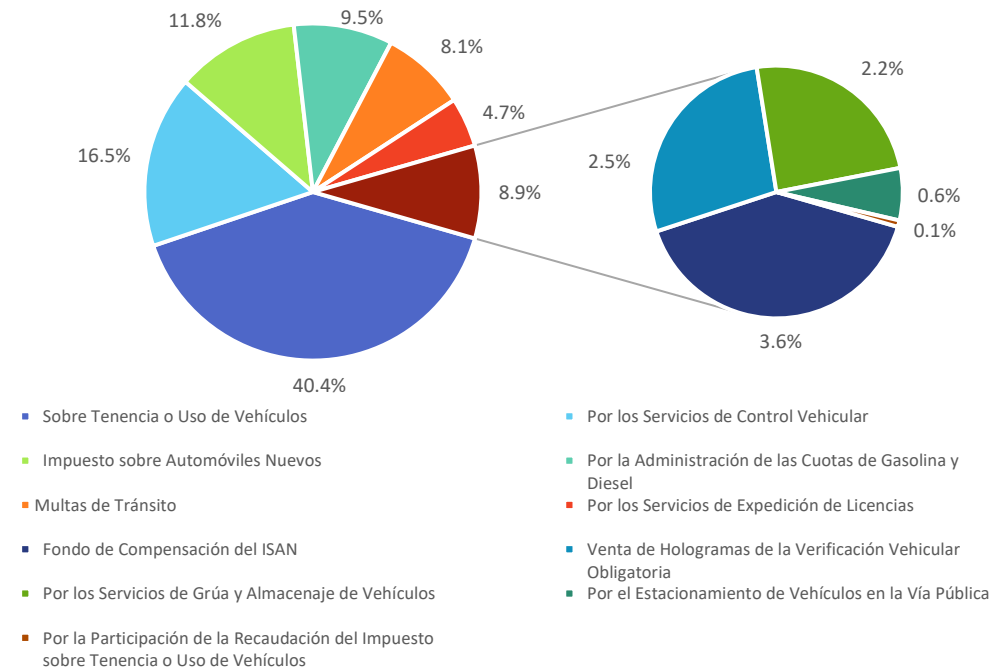
*Participación Porcentual de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles de la CDMX en 2015*



*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016).

**Figura 30**

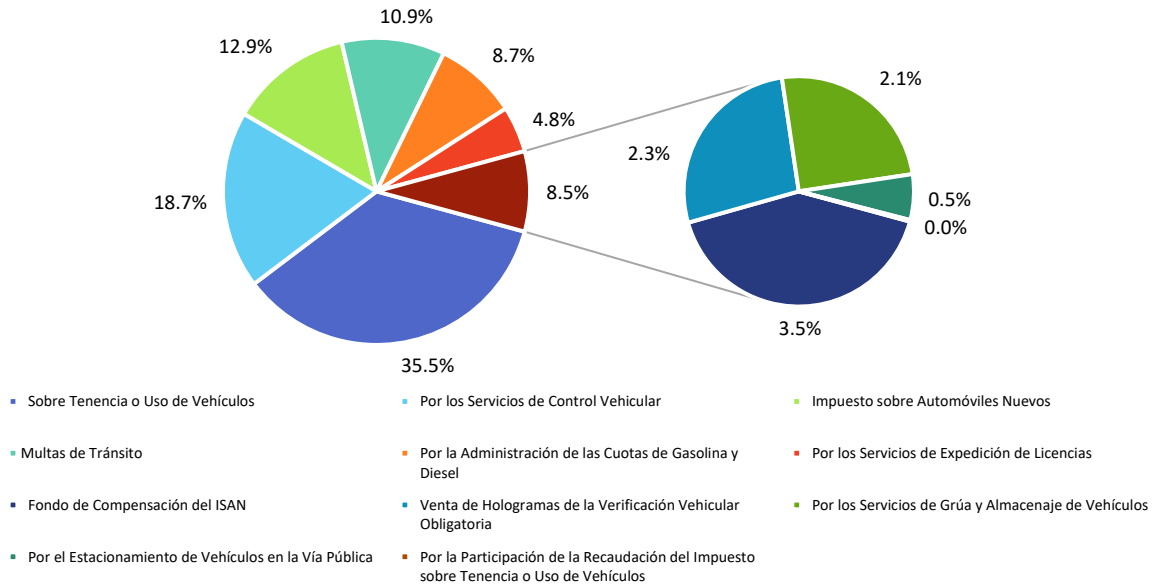
*Participación Porcentual de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles de la CDMX en 2016*



*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2017).

**Figura 31**

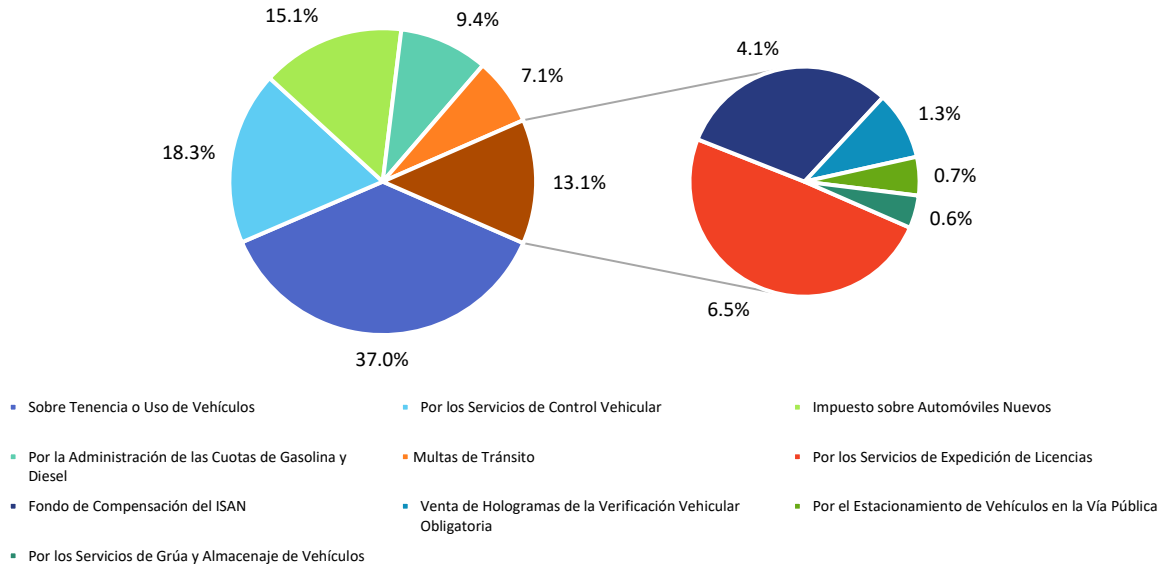
*Participación Porcentual de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles de la CDMX en 2017*



*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2018).

**Figura 32**

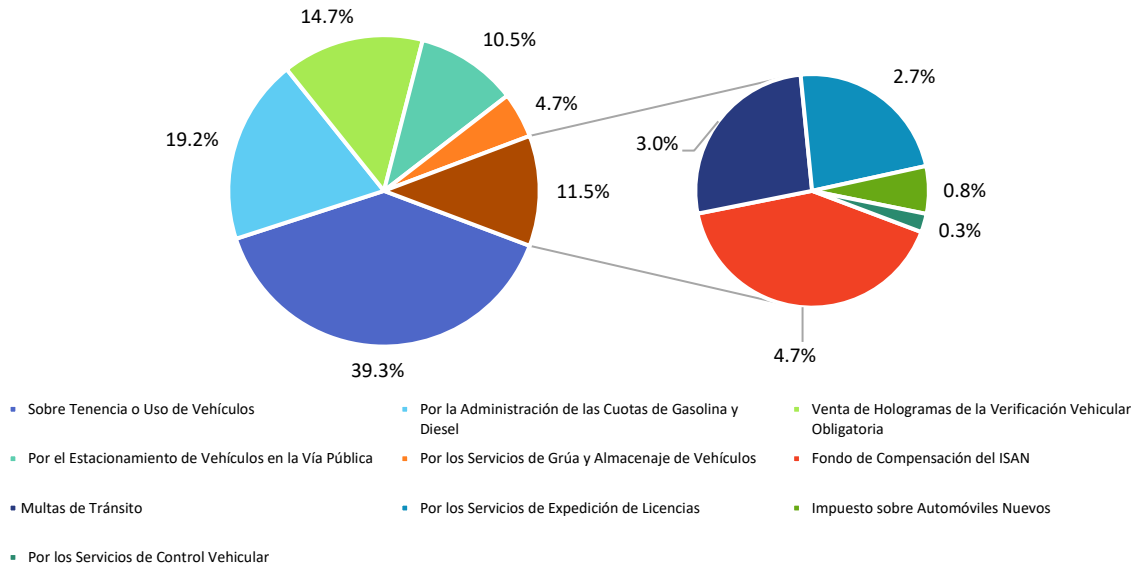
*Participación Porcentual de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles de la CDMX en 2018*



*Nota.* En 2018 desapareció la categoría de ingreso Participación de la Recaudación del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, y se unificó con Participación de la Recaudación de Impuestos Federales. Además, hubo cambio de gobierno en la CDMX, por lo que la nueva administración cambió el formato de presentación del documento de la Cuenta Pública y reorganizó algunas categorías de ingreso y gasto. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2019).

**Figura 33**

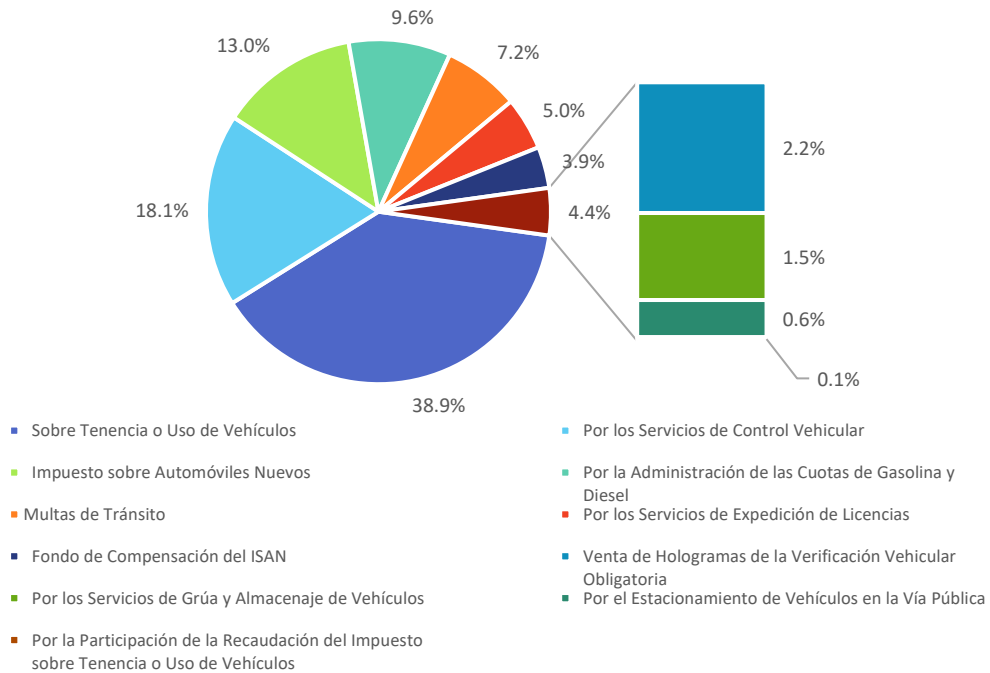
*Participación Porcentual de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles de la CDMX en 2019*



*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2020).

**Figura 34**

*Participación Porcentual Anual Promedio de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles de la CDMX de 2015 a 2019*



*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

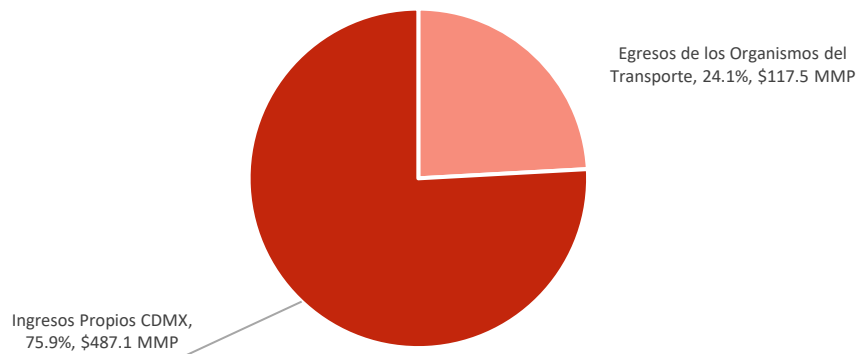
**Egresos de los Organismos del Transporte.** Como se vio en el Capítulo III, las Entidades y Dependencias del Transporte de la CDMX son:

- Secretaria de Movilidad (SEMOVI)
- Órgano Regulador del Transporte (ORT)
- Metrobús
- Sistema de Transporte Colectivo Metro (SCT Metro)
- Red de Transporte de Pasajeros (RTP)
- Servicios de Transportes Eléctricos (STE)
- Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público (FIFINTRA)
- Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón (FONACIPE)

En lo concerniente a estos, les fueron destinados de gasto neto \$117.5 MMP de 2015 a 2019, y produjeron \$47.03 MMP de ingresos ordinarios por la venta de servicios e ingresos diversos. La Figura 35 representa porcentualmente los egresos de estos en los ingresos propios de la CDMX, la Figura 36 muestra los egresos anuales por organismo, la Figura 37 presenta los ingresos anuales y la Figura 38 los egresos por año.

**Figura 35**

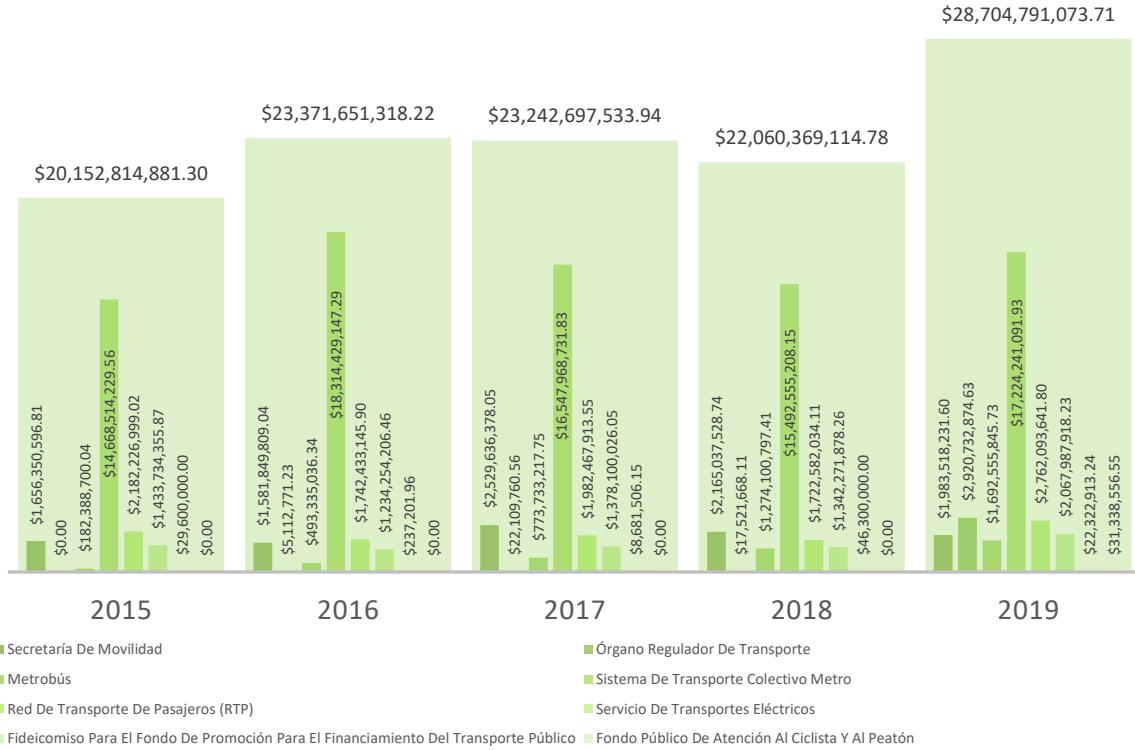
*Representación Porcentual de los Egresos de los Organismos del Transporte en los Ingresos Propios Obtenidos por la CDMX de 2015 a 2019*



*Nota.* Si el total de la asignación presupuestal a los Organismos del Transporte para egresos dependieran de los ingresos propios de la CDMX, estos habrían representado el 24.1% del total recaudado. Cantidades expresadas en miles de millones de pesos. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**Figura 36**

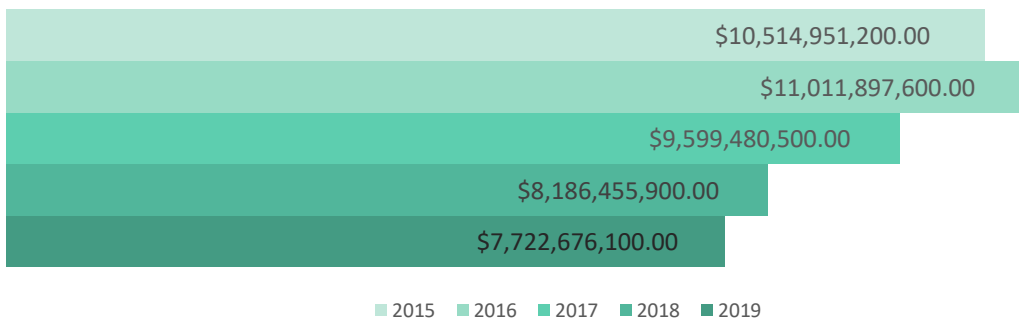
Egresos de los Organismos del Transporte por Año de 2015 a 2019 (Pesos)



Nota. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**Figura 37**

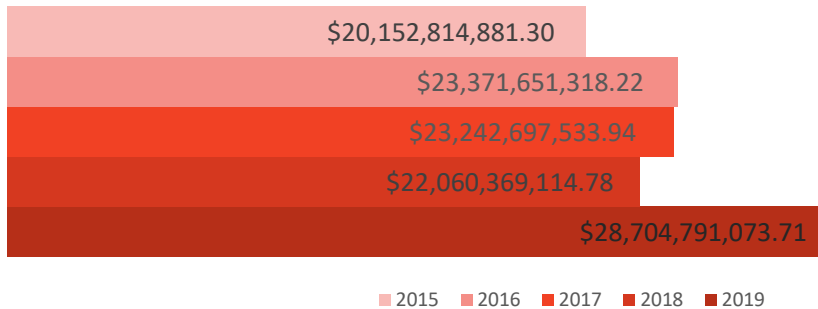
Ingresos Ordinarios Anuales Obtenidos por los Organismos del Transporte de 2015 a 2019 (Pesos)



Nota. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**Figura 38**

*Gasto Neto Anual Ejercido por los Organismos del Transporte de 2015 a 2019 (Pesos)*



*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

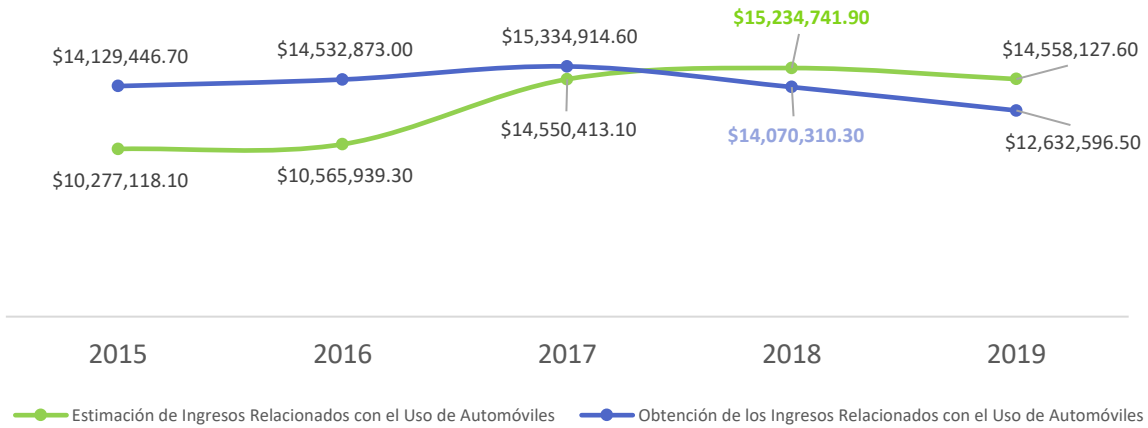
**Comparación de los Ingresos con los Egresos.** Ahora que se conocen los ingresos tanto los relacionados con el uso de automóviles de la CDMX, así como de los Organismos del Transporte y sus egresos, se pueden hacer cotejos entre los mismos. Se compararán 1) los ingresos obtenidos relacionados con el uso de automóviles con su estimación original; 2) los ingresos ordinarios obtenidos por los Organismos del Transporte con su estimación original; 3) los ingresos ordinarios y los egresos de los Organismos del Transporte; 4) los ingresos obtenidos relacionados con el uso de automóviles y los ingresos ordinarios obtenidos por los Organismos del Transporte; 5) los ingresos netos y los egresos de los Organismos del Transporte y 6) los ingresos relacionados con el uso de automóviles y los egresos de los Organismos del Transporte.

**1) Ingresos Obtenidos Relacionados con el Uso de Automóviles vs. Su Estimación Original.** De 2015 a 2019, se estimó recaudar a través de los ingresos relacionados con el uso de automóviles \$65.2 MMP, de los cuales se consiguieron \$70.7 MMP. Esto fue equivalente al 8.5% adicional, es decir \$5.5 MMP (Figura 39).



**Figura 39**

*Comparación Anual de los Ingresos Obtenidos Relacionados con el Uso de Automóviles vs. Su Estimación Original de 2015 a 2019 (Miles de Pesos)*



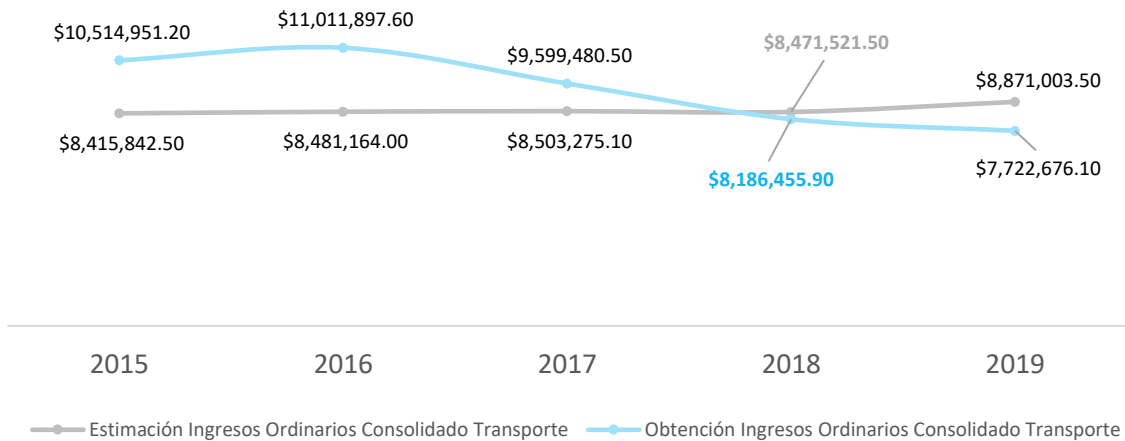
*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**2) Ingresos Ordinarios Obtenidos por los Organismos del Transporte vs. Su Estimación**

**Original.** Para el plazo de 2015 a 2019, se consideró que las Entidades del Transporte producirían \$42.7 MMP por la venta de servicios e ingresos diversos. El resultado obtenido fue \$47.03 MMP, es decir 10.04% más o \$4.3 MMP (Figura 40).

**Figura 40**

*Ingresos Ordinarios Obtenidos por los Organismos del Transporte vs. Su Estimación Original (Miles de Pesos)*

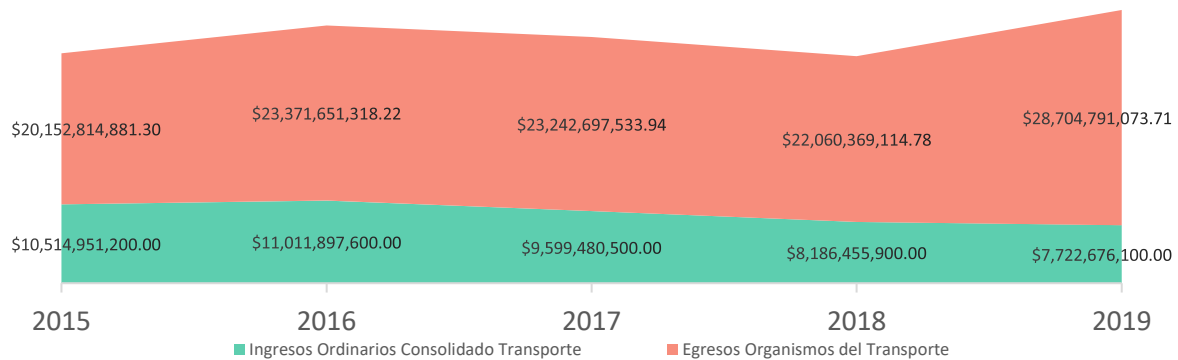


*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**3) Ingresos Ordinarios del Consolidado Transporte vs. Egresos de los Organismos del Transporte.** Desde el 2015 al 2019, los Organismos del Transporte ingresaron alrededor de \$47.03 MMP por la venta de servicios e ingresos diversos, mientras sus egresos fueron de \$117.53 MMP. Esto fue una diferencia entre ingresos y egresos de \$70.49 MMP, aproximadamente -60%. La Figura 41 ejemplifica este comportamiento.

**Figura 41**

*Comportamiento Anual de los Ingresos Ordinarios y de los Egresos de los Organismos de Transporte de 2015 a 2019 (Pesos)*

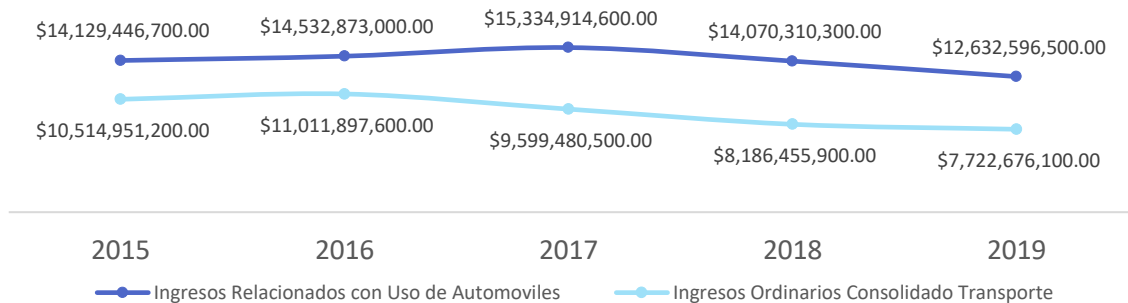


*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**4) Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles vs. los Ingresos Ordinarios Obtenidos por los Organismos del Transporte.** En el periodo de 2015 a 2019, los Organismos del Transporte generaron \$47.03 MMP, en tanto que los ingresos relacionados con el uso de automóviles fueron de \$70.7 MMP, esto es una diferencia de \$23.7 MMP, o sea -67%. (Figura 18)

**Figura 42**

*Comparación Anual de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles vs. los Ingresos Ordinarios Obtenidos por los Organismos del Transporte de 2015 a 2019 (Pesos)*

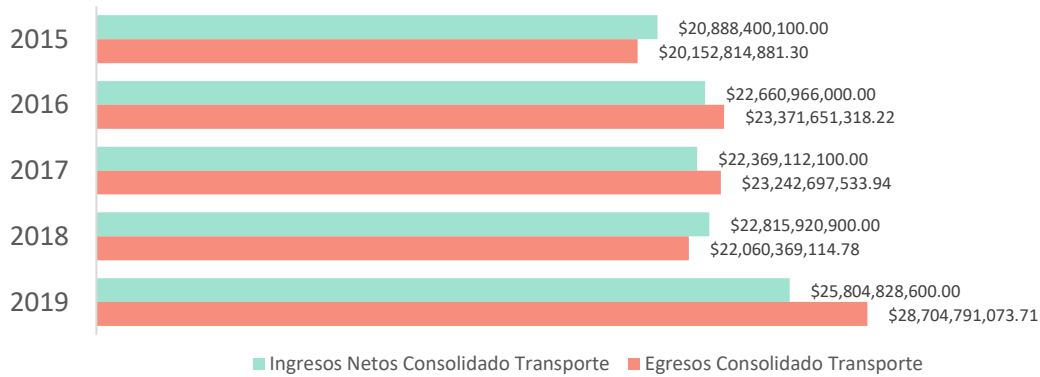


*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**5) Ingresos Netos vs. los Egresos de los Organismos del Transporte.** Los ingresos netos otorgados a los Organismos del Transporte fueron \$114.53 MMP y los egresos registrados durante este lapso fueron \$117.53 MMP, teniendo una diferencia de \$2.99 MMP, esto significa que requirieron más dinero del que originalmente se les asignó.

**Figura 43**

*Comparación Anual de los Ingresos Netos y los Egresos de los Organismos del Transporte de 2015 a 2019 (Pesos)*



*Nota.* Los ingresos netos incluyen aportaciones y participaciones federales. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

**6) Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles vs. los Egresos de los Organismos del Transporte.** Para finalizar, los egresos de los Organismos del Transporte fueron de \$117.53 MMP, entre tanto los ingresos relacionados con el uso de automóviles fueron \$70.7 MMP, lo que equivalió al 60.2% de los primeros, esto fue \$46.3 MMP.

**Figura 44**

*Comparación Anual de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles vs. los Ingresos Ordinarios Obtenidos por los Organismos del Transporte de 2015 a 2019 (Pesos)*



*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

## Conclusiones

---

En la movilidad urbana convergen cuatro participantes: la infraestructura vial, que son las calles, avenidas, carretas, etc.; la infraestructura física, que son los medios de transporte que hacen posible la movilidad de personas y bienes; la infraestructura operativa, que son las empresas de transporte que coordinan el traslado de un origen a un destino; y los usuarios del sistema de transporte. Requiere que los agentes económicos dispongan una parte de sus ingresos como un costo relacionado con su traslado a partir de un transporte, el cual será elegido de acuerdo a sus necesidades y sus características específicas.

Generalmente, los usuarios de transporte financian la infraestructura física a través del costo del viaje, pero también internalizando externalidades. El resto del financiamiento lo provee el Estado participando con inversiones en infraestructura vial, física y costo total. A pesar de esto, ha existido una discusión constante sobre los límites del financiamiento y el subsidio estatal al transporte público. Algunas veces, se ha decidido hacer transferencias directas a la sociedad para mejorar su calidad de vida, otras se han destinado recursos para mantener fijo el costo promedio de los viajes y se han asignado recursos públicos para la operación de las dependencias y entidades encargadas del transporte público en la CDMX.

El aumento acelerado de los vehículos motorizados ha conseguido que crezcan las externalidades negativas como la congestión vehicular, tiempos de viaje, costos directos del transporte, la siniestralidad vial, el consumo de hidrocarburos fósiles y las emisiones contaminantes, por mencionar algunas. Paralelamente, los servicios de transporte público se fueron deteriorando, volviéndose obsoletos, lentos, contaminantes e inseguros; ayudando a acentuar la concentración en las vías más transitadas y rentables, propiciando un régimen regulatorio laxo. Sin embargo, los gobiernos de la CDMX se mostraron despreocupados por ambas situaciones, a pesar de saber que la población urbana estaba creciendo y las demandas de territorio y vivienda eran obvias, favorecidas por el aumento de ingreso medio de la sociedad. Fue hasta inicio del siglo XXI que probaron nuevas alternativas de transporte público adicionales al Metro, autobuses y taxis, pero han sido insuficientes.

El principal problema en la gestión de la movilidad urbana es que las autoridades implementan soluciones que solo atienden las necesidades básicas de infraestructura física, sin entender el comportamiento de movilidad de la sociedad. Se han ayudado de herramientas que no satisfacen la

complejidad de la movilidad urbana, sin incorporar otras que mejoren la toma de decisiones y los resultados obtenidos, por ejemplo la Economía del Transporte y el análisis financiero. De esta manera, los objetivos emprendidos estuvieron contrapuestos, pues mientras se buscaba fortalecer y modernizar los medios de transporte con la incorporación del Metrobús, se estaba construyendo un segundo piso en Periférico y la Autopista Urbana, lo que estimuló aún más el uso de automóviles; ante esto, la posición de los gobiernos de CDMX ha sido clara: indolente, apática y dependiente.

El marco legal de la CDMX, la Ley de Movilidad de la CDMX y el Reglamento de la Ley de Movilidad, se limita a la normatividad del transporte e infraestructura, y no definen la organización institucional de la gestión, planificación integral, logística y mucho menos la presupuestación y la financiación del modelo de movilidad urbana. Del mismo modo, no presentan directrices normativas que ligen a la planificación de los servicios de transporte, su integración con otros sectores y las bases para la asignación de recursos fiscales. En el caso específico de la Ley de Movilidad, presenta una estructura insuficiente, que se caracteriza por la dispersión de atribuciones y responsabilidades de las dependencias como la SEMOVI y las entidades como el ORT. Tampoco tiene una estructura que incorpore políticas públicas y programas sectoriales específicos. Aunque la intención del Programa Integral de Movilidad sea esa, no presenta la configuración técnica y presupuestaria necesaria para la consecución de objetivos; lo que es aún peor, aunque la Ley determina su publicación en el primer año de gestión del gobierno en turno, puede no presentarlo sin siquiera recibir sanción alguna.

El automóvil y la motocicleta son percibidos como resultado del progreso personal y símbolo de la posición social. Esto legitima su dominio y provoca una carencia en la tarea de su regulación, sobre todo porque no obliga a los usuarios de este modo de transporte a asumir los costos de las externalidades que provocan; lo que tarde o temprano los usuarios de transporte público y modos no motorizados absorberán a través las deficiencias del modelo y del sistema fiscal, que será impositivo para estos y hará invisibles los daños inducidos.

Como se examinó en el Capítulo IV, los ingresos relacionados con el uso de automóviles de 2015 a 2019 representaron el 14.5% de los recursos propios de la CDMX, \$70.7 MMP. De igual modo, los ingresos de los Organismos del Transporte percibieron \$47.03 MMP, el 9.7% de los ingresos de la CDMX. De este modo, queda claro que los ingresos relacionados con el uso de automóviles fueron mayores que los de Organismos del Transporte. En este sentido, aunque la obtención de recursos adicionales porcentualmente destacó en el Consolidado Transporte, los recursos obtenidos en especie

relacionados con uso de automóviles superaron por más de \$1.1 MMP a los Organismos del Transporte. Eso se explica ya que el ingreso de nuevos vehículos a circulación fue constante. Asimismo, los egresos de los Organismos del Transporte aumentaron comparados con sus ingresos netos en \$3 MMP, que aunque solo representaron el 3% de los \$117.5 MMP totales, no son despreciables.

Entonces si los ingresos relacionados con el uso de los automóviles aumentaron y los egresos de los Organismos del Transporte también lo hicieron, algo no suena lógico, pero lo es. Cuando aumentan los vehículos motorizados en circulación generan más congestión. Esto obliga a los usuarios de transporte público de menores ingresos a supeditarse al sistema de transporte por dos razones: 1) no tienen acceso a través de sus ingresos a la adquisición de un automóvil, y 2) al generarse mayor congestionamiento vehicular tienen que realizar uno o más viajes adicionales en distintas modalidades para reducir su tiempo de traslado, sacrificando ingreso por tiempo. Esto en el mejor de los casos, porque aquella población de deciles de ingreso más cercanos al uno, no podrán hacer esta transacción y estarán subordinados al servicio que el sistema de transporte público les pueda proporcionar de acuerdo con su nivel de ingreso.

Dadas estas condiciones, la relación entre ingresos y egresos de los Organismos del Transporte fue, en lo general, directamente proporcional. Pero esto no se cumplió cuando se compararon los egresos de los Organismos del Transporte y los ingresos relacionados con el uso de automóviles, ya que la mayor parte del presupuesto que recibieron para egresos tuvo un origen federal. Habría existido un contraste si hubiesen sido sufragados por los ingresos relacionados con el uso de automóviles ya que en el lapso de estudio recaudaron \$70.7 MMP, mientras que la de diferencia de los egresos y los ingresos ordinarios de los Organismos del Transporte resultaron \$70.5 MMP, con lo que habría sido suficiente dirigir estos ingresos hacia el financiamiento de los Organismos del Transporte, sin tener que recibir aportaciones y participaciones federales. Esto ocurre pese a que la CDMX ya contaba con una Ley de Movilidad y un Reglamento de la Ley de Movilidad que identifican las categorías relacionadas con el uso de automóviles a las cuales tiene derechos de cobranza, sin embargo no está decretada la disposición de estos recursos; bastaría hacer las modificaciones pertinentes para consignar este recaudo hacia las necesidades del modelo de movilidad urbana.

Por estas razones fue que el crecimiento acelerado del parque vehicular consiguió un aumento en los ingresos relacionados con el uso de automóviles de 2015 a 2019, y la asignación presupuestal a los Organismos del Transporte no ocurrió de manera proporcional y consistente a lo anterior,

provocando ineficiencia en el financiamiento debido a la dependencia fiscal de recursos federales y a la inexistente asignación de recursos propios hacia modelo de movilidad urbana de la CDMX. En consecuencia, el destino de los ingresos obtenidos por el uso de automóviles no es el financiamiento de los Organismos del Transporte y la CDMX no financia su propio modelo de movilidad urbana.

En virtud de ello, se propone una estrategia de movilidad urbana integral que abarque como mínimo lo siguiente:

- 1) Modificaciones a la Ley de Movilidad de la CDMX. Estas deben ser:
  - a) Definir las funciones sectoriales relativas al transporte, obras públicas, vivienda, medio ambiente, salud y educación y sus dependencias y entidades encargadas en el modelo de movilidad urbana de la CDMX
  - b) Planes de acción en los que estén involucrados la sociedad e instancias acordadas en la Ley, para formular, evaluar y elaborar proyectos de sostenibilidad y regulación socioeconómicas de movilidad urbana
  - c) Fuentes y vías de financiamiento de los Organismos del Transporte, especificando que todos los recursos obtenidos especificados en el Título Séptimo “Del Control Vehicular” del Reglamento de la Ley de Movilidad, deben destinarse directamente a la subvención, operación y creación de dependencias y entidades que se encarguen de generar acciones y servicios relacionados con la movilidad urbana; en otras palabras, a los Organismos del Transporte de la CDMX
  - d) Políticas tarifarias de los servicios de transporte públicos proveídos por la CDMX
  - e) Funcionamiento y control de las Empresas Paraestatales de Transporte
- 2) La creación de una Ley de Movilidad Metropolitana y, posteriormente, una Megalopolitana. Como se vio en el Capítulo II, la CDMX tiene una relación perenne con el Estado de México e Hidalgo, pero también con otros estados como Puebla, Morelos, Tlaxcala, Querétaro, Guerrero, Michoacán y Veracruz. Esta deberá servir para organizar y coordinar las instituciones estatales, centrales y locales y para conseguir una regulación conjunta de la movilidad urbana. Dos de sus funciones principales serían estandarizar las reglas de tránsito y la regularización del alta y registro vehiculares.
- 3) Alinear los objetivos de política fiscal de la CDMX con el de movilidad urbana. Se debe crear un esquema impositivo mayor tanto a la compra como al uso de automóviles. Estos impuestos deben reflejar el tipo de externalidad que generan: por ejemplo, un impuesto a los combustibles fósiles

que sea específico para el uso de automóviles particulares, y que no considere a productores y transportistas; esto desincentivaría el uso de automóviles y fomentaría la adquisición de automóviles híbridos y eléctricos; otro ejemplo similar al anterior sería extender el cobro de tenencia a todo el parque vehicular particular sin importar el valor de compra, año u origen. Se ha calculado que la CDMX tiene un potencial de recaudación de tenencia desaprovechado, que le aportarían entre \$12 MMP y \$20.5 MMP anuales, los cuales podría reservar al financiamiento primario del modelo, subsanar las finanzas de las entidades que proveen servicios de transporte de la CDMX y tener mayor independencia fiscal de la Federación.

- 4) La instauración del Centro de Gestión de Movilidad, el cual está estipulada tanto en la Ley de Movilidad como en el Reglamento de la Ley de Movilidad. Una de las funciones de este, según el Artículo 122 del Reglamento de la Ley, es concentrar y mantener actualizada la información derivada de los aspectos relacionados con la movilidad. Con ayuda de este, se generaría un catálogo de vehículos automotores de la CDMX de acuerdo con todas sus características, y a su vez, serviría para generar políticas públicas orientadas a su regulación. Es importante destacar la existencia de un inventario vehicular ya que, cuando se hacen solicitudes de información a las autoridades sobre el número de automóviles que pagan tenencia y los automóviles nuevos que se incorporan anualmente, no la tienen disponible, y se hace un jaleo entre las dependencias que se encargan de recaudar los pagos y contribuciones ciudadanas (SAF), y de administrar el modelo de movilidad en la Ciudad (SEMOVI), para determinar quién debe tenerla. (Anexo III)
- 5) Eliminación de subsidios fijos directos y precios fijos al transporte público. Con esto se impulsaría la renovación de la infraestructura física de movilidad y el uso de transporte público metropolitano, ya que los precios por viaje difieren hasta 70% con el Estado de México e Hidalgo y, como se vio en el Capítulo II, los precios por viaje de la CDMX tienen un subsidio de 76.7%. Esta supresión le daría a la CDMX \$7.2 MMP aproximadamente por año, según un cálculo con las cifras de ingresos ordinarios del Consolidado Transporte revisadas en el Capítulo IV, así los Organismos del Transporte no necesitarían la asignación presupuestal de recursos federales. (Anexo I)

La importancia de cobrar tenencia a todos los automóviles particulares y eliminar los subsidios al transporte no es relativa. Si se considera que el potencial de recaudación de tenencia en la CDMX es entre \$12 MMP y \$20.5 MMP aproximadamente -según un estudio de México Evalúa en 2021-, y que eliminando los subsidios al transporte público, los Organismos del Transporte generarían 76.7% de ingresos ordinarios adicionales aproximadamente -según un cálculo hecho por investigadores de la



CEPAL en 2015-, hubieran existido dos escenarios. En el más modesto, se hubiese recaudado alrededor de \$19 MMP anuales adicionales, que habrían representado el 18% de los ingresos propios de la CDMX y de los ingresos ordinarios de los Organismos del Transporte. El más ambicioso, hubiera obtenido \$27.5 MMP anuales estimados, más del 26% de los ingresos propios y ordinarios totales. Esto pudo derivar en que la CDMX solo necesitara el 27% de sus recursos de la Federación durante el periodo.

Vale la pena resaltar la increíble capacidad de resiliencia del modelo de movilidad urbana de la CDMX, ya que no solo transporta a casi 9 millones de personas residentes más otros 12 millones itinerantes, sino porque ha sabido adaptarse a las crecientes necesidades de transporte público desde la fundación del Sistema de Transporte Colectivo Metro en la década de 1960 a la fecha. Existen otros sistemas de transporte masivos similares en otras ciudades, pero ninguno tiene la estructura orgánica ni la ingeniería civil características de este. El Metro es la mejor idea, creación y patrimonio de y para la CDMX.

Los lineamientos de las políticas públicas de movilidad urbana deben mostrar interés auténtico en la eficiencia del transporte público y la gestión de su oferta y demanda para conseguir la mayor eficiencia económica sin externalidades hacia la población usuaria y el medio ambiente. Independientemente del momento político vigente, deben considerar a todos los actores para lograr consenso, una adecuada formación de objetivos y asegurar la continuidad en el tiempo de los proyectos. Es importante resaltar que, aunque se realicen propuestas de políticas públicas muy innovadoras y con intenciones progresivas, si no se hace una asignación eficiente de los recursos públicos por los responsables de gasto, la problemática se acrecentará y sus posibles soluciones desaparecerán. Por lo tanto, hay que hacer revisiones y evaluaciones periódicas de las acciones ejercidas por las autoridades correspondientes y sensibilizar a los administradores públicos para que tengan conciencia del desafío que implica tener un modelo de movilidad urbana competitivo y eficaz para satisfacer las necesidades de la población. La noción de transporte como servicio público no puede ser reducida, a una concepción materialista sobre el mismo. Es necesario hacer referencia en todo momento al concepto de movilidad sobre el concepto tradicional de transporte. Este cambio en el léxico resaltarán la importancia en los tomadores de decisiones de focalizar sus acciones al desplazamiento de personas y bienes de un origen hacia un destino, influyendo en los tiempos de los viajes y la calidad de vida de la población. La finalidad de la planificación y gestión de la movilidad urbana debe ser garantizar el acceso igualitario a toda la sociedad a las oportunidades urbanas a través de la distribución justa y la asignación eficiente del presupuesto público.

## Anexos

### Anexo I. Información Financiera de los Organismos del Transporte 2015

**Tabla 11**

*Ingresos Netos del Sector Gobierno (Miles de Pesos)*

Concepto	Ley de Ingresos 2015		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Ingresos Netos	155,917,966.50	195,385,971.10	39,468,004.60	25.3
Propios	72,450,499.40	92,496,164.20	20,045,664.80	27.7
Impuestos	37,929,075.20	48,049,046.10	10,119,970.90	26.7
Derechos	11,706,580.20	12,984,432.40	1,277,852.20	10.9
Productos	10,350,490.10	13,042,352.40	2,691,862.30	26.0
Aprovechamientos	12,434,353.90	18,420,333.30	5,985,979.40	48.1
% Participación de Propios en Ingresos Netos	46.47	47.34	0.87	1.88

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016).

**Tabla 12**

*Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles del Sector Gobierno (Miles de Pesos)*

Concepto	Ley de Ingresos 2015		Variación		Participación en Total Recaudado
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)	
<b>IMPUESTOS</b>					
Impuestos sobre el patrimonio					
Sobre Tenencia o Uso de Vehículos	2,822,274.80	6,024,439.20	3,202,164.40	113.5	43%
<b>DERECHOS</b>					
Derechos por el uso, goce, aprovechamiento o explotación de bienes de dominio público					
Por los Servicios de Grúa y Almacenaje de Vehículos	203,752.50	290,007.20	86,254.70	42.3	2%
Por el Estacionamiento de Vehículos en la Vía Pública	68,544.90	83,519.80	14,974.90	21.8	1%
Derechos por prestación de servicios					
Por los Servicios de Control Vehicular	2,443,938.50	2,509,745.40	65,806.90	2.7	18%
Por los Servicios de Expedición de Licencias	563,302.10	776,676.00	213,373.90	37.9	5%
<b>PRODUCTOS</b>					
Productos de tipo corriente					
Productos derivados del uso y aprovechamiento de bienes no sujetos a régimen de dominio público					
Venta de Hologramas de la Verificación Vehicular Obligatoria	363,667.40	359,655.10	-4,012.40	-1.1	3%
<b>APROVECHAMIENTOS</b>					
Aprovechamientos de tipo corriente					
Incentivos derivados de la colaboración fiscal					
Por la Participación de la Recaudación del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos	30,874.90	33,204.50	2,329.60	7.5	0.2%
Impuesto sobre Automóviles Nuevos	1,350,478.70	1,514,332.20	163,853.50	12.1	11%
Por la Participación de la Recaudación de Impuestos Federales					
Por la Administración de las Cuotas de Gasolina y Diesel	1,348,131.40	1,399,626.50	51,495.10	3.8	10%
Fondo de Compensación del ISAN	508,832.60	509,014.00	181.40	0.0	4%
Multas					
Multas de Tránsito	573,320.30	629,226.80	55,906.50	9.8	4%
Total Recaudado	10,277,118.10	14,129,446.70	3,852,328.50	22.8	
Propios	72,450,499.40	92,496,164.20	20,045,664.80	27.7	
% de Participación de Recaudado en Propios	14.19	15.28	1.09	7.7	

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016).

**Tabla 13****Ingresos Netos en Clasificación Administrativa del Sector Paraestatal no Financiero (Miles De Pesos)**

Entidad	Ley de Ingresos 2015		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	39,675,720.40	49,623,703.40	9,947,983.00	25.1
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos del Transporte	19,751,712.90	20,888,400.10	1,136,687.20	5.8
Sistema de Transporte Colectivo Metro	15,118,638.80	16,761,361.80	1,642,723.00	10.9
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,482,035.30	1,466,467.3	-15,568.10	-1.1
Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal	1,751,304.10	2,430,789.4	679,485.30	38.8
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	5,000.00	29,600.00	24,600.00	492.0
Metrobús	1,394,734.60	200,181.60	-1,194,553.00	-85.6
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	49.78	42.09	-7.69	-15.45

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016).

**Tabla 14****Gasto Neto En Clasificación Administrativa Del Sector Público (Miles de Pesos)**

Concepto	Presupuesto de Egresos		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Gasto Programable	164,993,331.20	193,459,375.90	28,466,044.70	17.3
Sector Gobierno	129,546,902.90	156,738,065.80	27,191,162.80	21.0
Poder Ejecutivo				
Dependencia				
Secretaría de Movilidad	1,279,874.70	1,656,350.60	376,475.90	29.4
% de Participación en Sector Gobierno	0.99	1.06	0.07	6.96

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016).

**Tabla 15****Gasto Neto En Clasificación Administrativa Del Sector Paraestatal No Financiero (Miles de Pesos)**

Concepto	Presupuesto de Egresos 2015		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	39,675,720.40	45,088,881.90	5,413,161.50	13.6
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos Del Transporte	19,751,712.90	18,102,880.80	-1,648,832.10	-8.3
Sistema de Transporte Colectivo Metro	15,118,638.80	14,274,930.80	-843,708.00	-5.6
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,482,035.30	1,433,734.40	-48,301.00	-3.3
Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal	1,751,304.10	2,182,227.00	430,922.90	24.6
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	5,000.00	29,600.00	24,600.00	492.0
Metrobús	1,394,734.60	182,388.70	-1,212,345.90	-86.9
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	49.78	40.15	-9.63	-19.4

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016).

**Tabla 16***Evolución del Presupuesto de Egresos 2015 por Unidad Responsable (Pesos)*

S SB UR	Denominación	Original	Modificado	Ejercido	Pagado	Variación
10 C0 01	Secretaría de Movilidad	1,279,874,735.00	1,656,350,596.81	1,656,350,596.81	1,656,350,596.81	129%
10 P0 TP	Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	5,000,000.00	29,600,000.00	29,600,000.00	29,600,000.00	592%
10 PD MB	Metrobús	1,394,734,640.00	182,388,700.04	182,388,700.04	182,388,700.04	13%
10 PD ME	Sistema de Transporte Colectivo	15,512,222,270.00	14,668,514,229.56	14,668,514,229.56	14,668,514,229.56	95%
10 PD RT	Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal	1,751,304,117.00	2,182,226,999.02	2,182,226,999.02	2,182,226,999.02	125%
10 PD TE	Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,482,035,345.00	1,466,467,272.58	1,433,734,355.87	1,433,734,355.87	99%
Total Sector		21,425,171,107.00	20,185,547,798.01	20,152,814,881.30	20,152,814,881.30	94%

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016).

**Tabla 17***Resumen de Ingresos en el Resultado Presupuestal 2015 Organismos, Empresas y Fideicomisos (Miles De Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Consolidado Transporte				
Ingresos Ordinarios	20,145,296.40	21,281,983.60	1,136,687.20	5.6
Ingresos Propios	8,415,842.50	10,514,951.20	2,099,108.70	24.9
Venta de Servicios	7,954,835.70	7,370,065.70	-584,770.00	-7.4
Ingresos Diversos	461,006.90	3,144,885.50	2,683,878.60	582.2
Otros Ingresos (Aportaciones y Transferencias)	11,729,453.90	10,767,032.40	-962,421.50	-8.21

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2016).

2016

**Tabla 18**

*Ingresos Netos del Sector Gobierno (Miles de Pesos)*

Concepto	Ley de Ingresos 2016		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Ingresos Netos	168,233,844.1	210,844,683.2	42,610,839.1	25.3
Propios	81,196,321.0	99,592,617.8	18,396,296.8	22.7
Impuestos	41,549,433.8	50,906,586.7	9,357,152.9	22.5
Derechos	12,165,914.4	12,917,898.3	751,983.9	6.2
Productos	10,428,099.8	12,383,485.2	1,955,385.4	18.8
Aprovechamientos	17,052,873.0	23,384,647.6	6,331,774.6	37.1
% Participación de Propios en Ingresos Netos	48.3	47.2	-1.03	-2.13

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2017).

**Tabla 19**

*Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles del Sector Gobierno (Miles de Pesos)*

Concepto	Ley de Ingresos 2016		Variación		Participación en Total Recaudado
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)	
<b>IMPUESTOS</b>					
Impuestos sobre el patrimonio					
Sobre Tenencia o Uso de Vehículos	2,750,417.70	5,868,004.90	3,117,587.20	113.3	40.4%
<b>DERECHOS</b>					
Derechos por el uso, goce, aprovechamiento o explotación de bienes de dominio público					
Por los Servicios de Grúa y Almacenaje de Vehículos	225,469.90	316,001.00	90,531.10	40.2	2.2%
Por el Estacionamiento de Vehículos en la Vía Pública	81,933.00	86,456.10	4,523.10	5.5	0.6%
Derechos por prestación de servicios					
Por los Servicios de Control Vehicular	2,424,405.40	2,401,033.60	-23,371.70	-1.0	16.5%
Por los Servicios de Expedición de Licencias	724,337.90	689,731.00	-34,606.90	-4.8	4.7%
<b>PRODUCTOS</b>					
Productos de tipo corriente					
Productos derivados del uso y aprovechamiento de bienes no sujetos a régimen de dominio público					
Venta de Hologramas de la Verificación Vehicular Obligatoria	350,035.20	356,258.30	6,223.10	1.8	2.5%
<b>APROVECHAMIENTOS</b>					
Aprovechamientos de tipo corriente					
Incentivos derivados de la colaboración fiscal					
Por la Participación de la Recaudación del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos	9,259.40	10,670.40	1,411.00	15.2	0.1%
Impuesto sobre Automóviles Nuevos	1,505,896.30	1,719,226.30	213,330.10	14.2	11.8%
Por la Participación de la Recaudación de Impuestos Federales					
Por la Administración de las Cuotas de Gasolina y Diesel	1,368,758.10	1,381,311.70	12,553.60	0.9	9.5%
Fondo de Compensación del ISAN	523,440.10	523,726.80	286.70	0.1	3.6%
Multas					
Multas de Tránsito	601,986.30	1,180,452.90	578,466.60	96.1	8.1%
Total Recaudado	10,565,939.30	14,532,873.00	3,966,933.90	25.6	
Propios	81,196,321.00	99,592,617.80	18,396,296.80	22.7	
% de Participación de Recaudado en Propios	13.01	14.59	21.56	12.74	

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2017).

**Tabla 20****Ingresos Netos en Clasificación Administrativa del Sector Paraestatal No Financiero (Miles de Pesos)**

Entidad	Ley de Ingresos 2016		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	42,371,756.90	51,137,507.20	8,765,750.40	20.7
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos del Transporte	21,140,059.40	22,660,966.00	1,520,906.60	7.2
Sistema de Transporte Colectivo Metro	15,895,654.50	18,938,432.90	3,042,778.40	19.1
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,352,495.60	1,262,781.30	-89,714.30	-6.6
Sistema de Movilidad M1 (Sistema M1)	2,143,614.00	1,746,544.00	-397,070.00	-18.5
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	5,586.00	1,469.20	-4,116.90	-73.7
Metrobús	1,742,709.30	561,738.70	-1,180,970.70	-67.8
Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón de la Ciudad de México	0	150,000.00	150,000.00	0
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	49.9	44.3	-5.6	-11.18

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2017).

**Tabla 21****Gasto Neto en Clasificación Administrativa del Sector Público (Miles de Pesos)**

Concepto	Presupuesto de Egresos 2016		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Gasto Programable	176,902,403.40	211,220,694.80	34,318,291.40	19.40
Sector Gobierno	138,962,682.30	172,134,952.90	33,172,270.70	23.90
Poder Ejecutivo				
Dependencia				
Secretaría de Movilidad	1,629,956.00	1,581,849.80	-48,106.20	-3.00
Órganos Desconcentrados				
Órgano Regulador de Transporte	0.00	5,112.80	5,112.80	-100.00
Movilidad + ORT	1,629,956.00	1,586,962.60	-42,993.40	-2.64
% de Participación en Sector Gobierno	1.17	0.92	-0.25	-21.40

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2017).

**Tabla 22****Gasto Neto en Clasificación Administrativa del Sector Paraestatal No Financiero (Miles de Pesos)**

Concepto	Presupuesto de Egresos 2016		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	42,371,756.90	48,246,713.50	5,874,956.60	13.90
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos del Transporte	21,140,059.40	21,477,809.90	337,750.50	1.60
Sistema de Transporte Colectivo Metro	15,895,654.50	18,007,550.30	2,111,895.80	13.30
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,352,495.60	1,234,254.20	-118,241.40	-8.70
Sistema de Movilidad M1 (Sistema M1)	2,143,614.00	1,742,433.10	-401,180.80	-18.70
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	5,586.00	237.20	-5,348.80	-95.80
Metrobús	1,742,709.30	493,335.00	-1,249,374.30	-71.70
Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón de la Ciudad de México	0.00	0.00	0.00	0.00
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	49.89	44.52	-5.38	-10.77

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2017).

**Tabla 23***Evolución del Presupuesto de Egresos por Unidad Responsable 2016 (Pesos)*

S SB UR	Denominación	Original	Modificado	Ejercido	Pagado	Variación
10 CO 01	Secretaría de Movilidad	1,629,955,996.00	1,585,028,677.57	1,581,849,809.04	1,581,849,809.04	97%
10 CD 01	Órgano Regulador de Transporte	0.00	5,112,771.23	5,112,771.23	5,112,771.23	0
10 PO AC	Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón	0.00	150,000,000.00	0.00	0.00	0
10 PO TP	Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	5,586,015.00	586,015.00	237,201.96	237,201.96	10%
10 PD MB	Metrobús	1,742,709,335.00	547,399,371.82	493,335,036.34	493,335,036.34	31%
10 PD ME	Sistema de Transporte Colectivo Metro	16,289,237,941.00	18,936,866,341.52	18,314,429,147.29	18,314,429,147.29	116%
10 PD RT	Sistema de Movilidad M1	2,143,613,991.00	2,046,368,182.88	1,742,433,145.90	1,742,433,145.90	95%
10 PD TE	Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,352,495,599.00	1,262,781,304.61	1,234,254,206.46	1,234,254,206.46	93%
° Total Sector		23,163,598,877.00	24,534,142,664.63	23,371,651,318.22	23,371,651,318.22	106%

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2017).

**Tabla 24***Resumen de Ingresos en el Resultado Presupuestal 2016 Organismos, Empresas y Fideicomisos (Miles De Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
<b>Consolidado Transporte</b>				
Ingresos Ordinarios	21,533,642.9	22,967,844.8	1,434,202.0	6.7
Ingresos Propios	8,481,164.0	11,011,897.6	2,530,733.6	29.8
Venta de Servicios	7,883,931.9	7,546,406.6	-337,525.3	-4.3
Ingresos Diversos	597,232.0	3,465,491.0	2,868,259.0	480.3
Otros Ingresos (Aportaciones y Transferencias)	13,052,478.9	11,955,947.2	-1,096,531.7	-8.4

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2017).

2017

Tabla 25

Ingresos Netos del Sector Gobierno (Miles de Pesos)

Concepto	Ley de Ingresos 2017		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Ingresos Netos	183,672,144.7	218,651,532.3	34,979,387.6	19.0
Propios	86,301,799.40	95,672,367.30	9,370,567.90	10.9
Impuestos	50,636,473.80	54,034,312.80	3,397,839.00	6.7
Derechos	13,131,334.80	13,749,831.60	618,496.70	4.7
Productos	11,085,808.80	13,566,284.90	2,480,476.10	22.4
Aprovechamientos	11,448,182.00	14,321,938.10	2,873,756.10	25.1
% Participación de Propios en Ingresos Netos	47.0	43.8	-3.23	-6.88

Nota. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2018).

Tabla 26

Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles del Sector Gobierno (Miles de Pesos)

Concepto	Ley de Ingresos 2017		Variación		Participación En Recaudado
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)	
<b>IMPUESTOS</b>					
Impuestos sobre el patrimonio					
Sobre Tenencia o Uso de Vehículos	5,924,367.40	5,439,179.30	-485,188.10	-8.2	38.9%
<b>DERECHOS</b>					
Derechos por el uso, goce, aprovechamiento o explotación de bienes de dominio público					
Por los Servicios de Grúa y Almacenaje de Vehículos	297,159.40	323,662.10	26,502.70	8.9	2.3%
Por el Estacionamiento de Vehículos en la Vía Pública	88,917.00	83,267.70	-5,649.30	-6.4	0.6%
Derechos por prestación de servicios					
Por los Servicios de Control Vehicular	2,668,732.20	2,871,199.20	202,467.00	7.6	20.5%
Por los Servicios de Expedición de Licencias	713,850.70	743,119.00	29,268.30	4.1	5.3%
<b>PRODUCTOS</b>					
Productos de tipo corriente					
Productos derivados del uso y aprovechamiento de bienes no sujetos a régimen de dominio público					
Venta de Hologramas de la Verificación Vehicular Obligatoria	343,907.00	350,530.30	6,623.40	1.9	2.5%
<b>APROVECHAMIENTOS</b>					
Aprovechamientos de tipo corriente					
Incentivos derivados de la colaboración fiscal					
Por la Participación de la Recaudación del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos	0	2,736.60	2,736.60	0	0.0%
Impuesto sobre Automóviles Nuevos	1,670,083.10	1,982,165.00	312,081.90	18.7	14.2%
Fondo de Compensación del ISAN	536,731.40	536,731.40	0	0	3.8%
Multas					
Multas de Tránsito	922,755.40	1,666,764.60	744,009.30	80.6	11.9%
Por la Participación de la Recaudación de Impuestos Federales					
Por la Administración de las Cuotas de Gasolina y Diesel	1,383,909.50	1,335,559.40	-48,350.20	-3.5	9.5%
<b>Total Recaudado</b>	<b>13,166,503.60</b>	<b>13,999,355.20</b>	<b>832,851.80</b>	<b>10.7</b>	
Propios	86,301,799.40	95,672,367.30	9,370,567.90	10.9	
% de Participación de Recaudado en Propios	15.26	14.63	-0.62	-4.09	

Nota. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2018).



**Tabla 27***Ingresos Netos en Clasificación Administrativa del Sector Paraestatal No Financiero (Miles De Pesos)*

Entidad	Ley de Ingresos 2017		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	45,829,718.70	52,695,809.90	6,866,091.20	15
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos Del Transporte	20,065,316.50	22,369,112.10	2,303,795.50	11.5
Sistema De Transporte Colectivo Metro	16,573,051.40	18,143,800.20	1,570,748.80	9.5
Servicio De Transportes Eléctricos Del Distrito Federal	1,333,945.00	1,386,240.50	52,295.50	3.9
Sistema De Movilidad M1 (Sistema M1)	1,701,980.60	1,995,108.60	293,128.00	17.2
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	8,090.70	9,471.50	1,380.70	17.1
Metrobús	348,248.70	828,745.80	480,497.10	138
Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón de la Ciudad de México	100,000.00	5,745.40	-94,254.60	-94.3
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	43.8	42.4	-1.3	-3.04

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2018).

**Tabla 28***Gasto Neto en Clasificación Administrativa del Sector Público (Miles de Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos 2017		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Gasto Programable	190,508,238.80	216,876,735.50	26,368,496.70	13.80
Sector Gobierno	153,135,928.30	177,716,233.60	24,580,305.30	16.10
Poder Ejecutivo				
Dependencia				
Secretaría de Movilidad	1,696,062.30	2,529,636.40	833,574.10	49.1
Órganos Desconcentrados				
Órgano Regulador de Transporte	23,809.10	22,109.80	-1,699.30	-7.1
Movilidad + ORT	1,719,871.40	2,551,746.20	831,874.80	48.37
% de Participación en Sector Gobierno	1.12	1.44	0.31	27.85

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2018).

**Tabla 29***Gasto Neto en Clasificación Administrativa del Sector Público (Miles de Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos 2017		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	45,829,718.70	49,765,816.70	3,936,097.90	8.60
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos del Transporte	20,065,316.50	20,690,951.40	625,634.90	3.1
Sistema de Transporte Colectivo Metro	16,573,051.40	16,547,968.70	-25,082.70	-0.2
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,333,945.00	1,378,100.00	44,155.00	3.3
Sistema de Movilidad M1 (Sistema M1)	1,701,980.60	1,982,467.90	280,487.30	16.5
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	8,090.70	8,681.50	590.8	7.3
Metrobús	348,248.70	773,733.20	425,484.50	122.2
Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón de la Ciudad de México	100,000.00	-	-100,000.00	-100
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	0.44	0.42	-0.02	-5.04

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2018).

**Tabla 30***Evolución del Presupuesto de Egresos por Unidad Responsable 2017 (Pesos)*

S SB UR	Denominación	Original	Modificado	Ejercido	Pagado	Variación
10 CO 01	Secretaría de Movilidad	1,696,062,278.00	2,536,471,752.39	2,529,636,378.05	2,529,636,378.05	150%
10 CD 01	Órgano Regulador de Transporte	23,809,064.00	23,809,064.00	22,109,760.56	22,109,760.56	100%
10 PO AC	Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón	100,000,000.00	0	0	0	0%
10 PO TP	Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	8,090,723.00	9,176,738.00	8,681,506.15	8,681,506.15	113%
10 PD MB	Metrobús	348,248,724.00	828,745,790.91	773,733,217.75	773,733,217.75	238%
10 PD ME	Sistema de Transporte Colectivo Metro	16,573,051,402.00	17,676,947,022.33	16,547,968,731.83	16,547,968,731.83	107%
10 PD RT	Sistema de Movilidad M1	1,701,980,646.00	1,995,108,647.12	1,982,467,913.55	1,982,467,913.55	117%
10 PD TE	Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,333,945,039.00	1,386,256,801.68	1,378,100,026.05	1,378,100,026.05	104%
° Total Sector		21,785,187,876.00	24,456,515,816.43	23,242,697,533.94	23,242,697,533.94	112%

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2018).

**Tabla 31***Resumen de Ingresos en el Resultado Presupuestal 2017 Organismos, Empresas y Fideicomisos (Miles De Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Consolidado Transporte				
Ingresos Ordinarios	20,065,316.50	22,369,112.10	2,303,795.50	11.5
Ingresos Propios	8,503,275.10	9,599,480.50	1,096,205.50	12.9
Venta de Servicios	7,697,228.20	7,387,503.50	-309,724.70	-4
Ingresos Diversos	806,046.90	2,211,977.00	1,405,930.10	174.4
Otros Ingresos (Aportaciones y Transferencias)	11,562,041.40	12,769,631.60	1,207,590.20	10.4

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2018).

2018

**Tabla 32**

*Ingresos Netos del Sector Gobierno (Miles de Pesos)*

Concepto	Ley de Ingresos 2018		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Ingresos Netos	210,870,001.8	232,997,023.6	22,127,021.8	10.5
Propios	99,317,010.40	103,294,478.70	3,977,468.30	4
Impuestos	57,940,607.20	58,185,652.30	245,045.10	0.4
Derechos	14,003,619.30	14,163,389.50	159,770.20	1.1
Productos	13,292,085.40	17,416,195.40	4,124,110.00	31
Aprovechamientos	14,080,698.40	13,529,241.40	-551,457.10	-3.9
% Participación de Propios en Ingresos Netos	47.1	44.3	-2.77	-5.87

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2019).

**Tabla 33**

*Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles del Sector Gobierno (Miles de Pesos)*

Concepto	Ley de Ingresos 2018		Variación		Participación en Recaudado
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)	
<b>IMPUESTOS</b>					
Impuestos sobre el patrimonio					
Sobre Tenencia o Uso de Vehículos	5,211,906.50	5,202,168.50	-9,738.00	-0.2	40.8%
<b>DERECHOS</b>					
Derechos por el uso, goce, aprovechamiento o explotación de bienes de dominio público					
Por los Servicios de Grúa y Almacenaje de Vehículos	351,988.00	84,997.80	-266,990.20	-75.9	0.7%
Por el Estacionamiento de Vehículos en la Vía Pública	365,764.10	100,140.40	-265,623.70	-72.6	0.8%
Derechos por prestación de servicios					
Por los Servicios de Control Vehicular	2,470,880.20	2,570,703.50	99,823.30	4	20.2%
Por los Servicios de Expedición de Licencias	764,294.20	912,369.80	148,075.60	19.4	7.2%
<b>PRODUCTOS</b>					
Productos de tipo corriente					
Productos derivados del uso y aprovechamiento de bienes no sujetos a régimen de dominio público					
Venta de Hologramas de la Verificación Vehicular Obligatoria	177,110.60	177,310.80	200.2	0.1	1.4%
<b>APROVECHAMIENTOS</b>					
Aprovechamientos de tipo corriente					
Incentivos derivados de la colaboración fiscal					
Impuesto sobre Automóviles Nuevos	1,946,958.10	2,130,332.30	183,374.20	9.4	16.7%
Fondo de Compensación del ISAN	570,611.90	570,611.90	0	0	4.5%
Multas					
Multas de Tránsito	1,968,395.00	1,003,044.80	-965,350.20	-49	7.9%
Por la Participación de la Recaudación de Impuestos Federales					
Por la Administración de las Cuotas de Gasolina y Diesel	1,406,833.30	1,318,630.50	-88,202.80	-6.3	10.3%
Total Recaudado	13,827,908.60	12,751,679.80	-1,076,228.80	-18.3	
Propios	99,317,010.40	103,294,478.70	3,977,468.30	4.0	
% de Participación de Recaudado en Propios	13.92	12.34	-1.58	-11.33	

*Nota.* En 2018 desapareció la categoría de ingreso *Participación de la Recaudación del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos*, y se unificó con *Participación de la Recaudación de Impuestos Federales*. Además, hubo cambio de gobierno en la CDMX, por lo que la nueva administración cambió el formato de presentación del documento de la Cuenta Pública y reorganizó algunas categorías de ingreso y gasto. Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2019).

**Tabla 34***Ingresos Netos en Clasificación Administrativa del Sector Paraestatal No Financiero (Miles de Pesos)*

Entidad	Ley de Ingresos 2018		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	49,356,400.80	59,390,181.40	10,033,780.60	20.3
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos del Transporte	21,686,598.10	22,815,920.90	1,129,322.90	5.2
Sistema de Transporte Colectivo Metro	17,580,868.10	18,362,611.00	781,742.90	4.4
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,393,739.90	1,354,216.50	-39,523.40	-2.8
Sistema de Movilidad M1 (Sistema M1)	1,782,495.30	1,743,173.00	-39,322.30	-2.2
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	8,548.00	47,651.90	39,103.90	457.5
Metrobús	869,353.70	1,306,870.90	437,517.20	50.3
Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón de la Ciudad de México	51,593.10	1,397.50	-50,195.50	-97.3
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	43.9	38.4	-5.5	-12.57

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2019).

**Tabla 35***Gasto Neto en Clasificación Administrativa del Sector Público (Miles de Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos 2018		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Gasto Programable	216,833,825.30	228,022,586.70	11,188,761.50	5.20
Sector Gobierno	177,503,092.40	186,427,024.80	8,923,932.30	5.00
Poder Ejecutivo				
Dependencia				
Secretaría de Movilidad	1,834,784.10	2,165,037.50	330,253.40	18
Órganos Desconcentrados				
Órgano Regulador de Transporte	24,449.70	17,521.70	-6,928.00	-28.3
Movilidad + ORT	1,859,233.80	2,182,559.20	323,325.40	17.39
% de Participación en Sector Gobierno	1.05	1.17	0.12	11.77

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2019).

**Tabla 36***Gasto Neto en Clasificación Administrativa del Sector Paraestatal No Financiero (Miles de Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos 2018		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	49,348,805.40	51,742,745.50	2,393,940.10	4.90
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos del Transporte	21,686,598.10	19,877,809.90	-1,808,788.20	-8.3
Sistema de Transporte Colectivo Metro	17,580,868.10	15,492,555.20	-2,088,312.90	-11.9
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,393,739.90	1,342,271.90	-51,468.00	-3.7
Sistema de Movilidad M1 (Sistema M1)	1,782,495.30	1,722,582.00	-59,913.20	-3.4
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	8,548.00	46,300.00	37,752.00	441.6
Metrobús	869,353.70	1,274,100.80	404,747.10	46.6
Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón de la Ciudad de México	51,593.10	0	-51,593.10	-100
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	0.44	0.38	-0.06	-12.58

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2019).

**Tabla 37***Evolución del Presupuesto de Egresos por Unidad Responsable 2018 (Pesos)*

S SB UR	Denominación	Original	Modificado	Ejercido	Pagado	Variación
10 CO 01	Secretaría de Movilidad	1,834,784,123.00	2,165,037,528.74	2,165,037,528.74	2,165,037,528.74	118%
10 CD 01	Órgano Regulador de Transporte	24,449,716.00	17,521,668.11	17,521,668.11	17,521,668.11	72%
10 PO AC	Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón	51,593,076.00	0	0	0	0%
10 PO TP	Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	8,548,000.00	46,300,000.00	46,300,000.00	46,300,000.00	542%
10 PD MB	Metrobús	869,353,694.00	1,306,870,916.82	1,274,100,797.41	1,274,100,797.41	150%
10 PD ME	Sistema de Transporte Colectivo Metro	17,580,868,131.00	18,597,855,893.70	15,492,555,208.15	15,492,555,208.15	106%
10 PD RT	Sistema de Movilidad M1	1,782,495,273.00	1,743,173,005.63	1,722,582,034.11	1,722,582,034.11	98%
10 PD TE	Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	1,393,739,905.00	1,354,216,496.15	1,342,271,878.26	1,342,271,878.26	97%
° Total Sector		23,545,831,918.00	25,230,975,509.15	22,060,369,114.78	22,060,369,114.78	107%

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2019).

**Tabla 38***Resumen de Ingresos en el Resultado Presupuestal 2018 Organismos, Empresas y Fideicomisos (Miles De Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
<b>Consolidado Transporte</b>				
Ingresos de Libre Disposición Captados por la Entidad en el Año	21,454,682.50	20,929,357.50	-525,325.10	-2.4
Ingresos Propios	8,471,521.50	8,186,455.90	-285,065.60	-3.4
Venta de Servicios	7,732,481.50	7,391,116.80	-341,364.70	-4.4
Ingresos Diversos	739,039.90	795,339.00	56,299.10	7.6
Otros Ingresos (Aportaciones y Transferencias Federales Etiquetadas y Remanentes)	12,983,161.00	12,742,901.60	-240,259.40	-1.9

*Nota.* Con información adaptada de Secretaría de Administración y Finanzas (2019).

2019

Tabla 39

Ingresos Netos del Sector Gobierno (Miles de Pesos)

Concepto	Ley de Ingresos 2019		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Ingresos Netos	217,671,627.4	224,539,119.7	6,867,492.3	3.2
Propios	92,762,949.90	96,007,216.10	3,244,266.20	3.5
Impuestos	57,390,739.00	58,800,054.10	1,409,315.10	2.5
Derechos	14,403,345.80	13,212,886.80	-1,190,459.00	-8.3
Productos	14,790,628.50	15,107,798.40	317,169.90	2.1
Aprovechamientos	6,178,236.60	8,886,476.80	2,708,240.20	43.8
% Participación de Propios en Ingresos Netos	42.6	42.8	0.14	0.33

Nota. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2020).

Tabla 40

Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles del Sector Gobierno (Miles de Pesos)

Concepto	Ley de Ingresos 2019		Variación		Participación en Recaudado
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)	
<b>IMPUESTOS</b>					
Impuestos sobre el patrimonio					
Sobre Tenencia o Uso de Vehículos	5,312,399.20	4,966,005.60	-346,393.60	-6.5	56.2%
<b>DERECHOS</b>					
Derechos por el uso, goce, aprovechamiento o explotación de bienes de dominio público					
Por los Servicios de Grúa y Almacenaje de Vehículos	43,201.60	37,288.70	-5,912.90	-13.7	0.4%
Por el Estacionamiento de Vehículos en la Vía Pública	105,731.10	95,735.10	-9,995.90	-9.5	1.1%
Derechos por prestación de servicios					
Por los Servicios de Control Vehicular	2,882,284.40	2,433,927.40	-448,357.10	-15.6	27.5%
Por los Servicios de Expedición de Licencias	929,015.00	385,482.10	-543,533.00	-58.5	4.4%
<b>PRODUCTOS</b>					
Productos de tipo corriente					
Productos derivados del uso y aprovechamiento de bienes no sujetos a régimen de dominio público					
Venta de Hologramas de la Verificación Vehicular Obligatoria	361,713.00	336,124.50	-25,588.50	-7.1	3.8%
<b>APROVECHAMIENTOS</b>					
Aprovechamientos de tipo corriente					
Incentivos derivados de la colaboración fiscal					
Multas					
Multas de Tránsito	517,109.60	584,954.10	67,844.50	13.1	6.6%
Por la Participación de la Recaudación de Impuestos Federales					
Por la Administración de las Cuotas de Gasolina y Diesel	1,514,902.70	1,331,552.50	-183,350.30	-12.1	15.1%
Convenios					
Incentivos derivados de la colaboración fiscal					
Impuesto sobre Automóviles Nuevos	2,294,643.60	1,864,399.10	-430,244.40	-18.7	21.1%
Fondo de Compensación del ISAN	597,127.40	597,127.40	0	0	6.8%
Total Recaudado	10,151,453.90	8,839,517.50	-1,311,936.50	-14.0	
Propios	92,762,949.90	96,007,216.10	3,244,266.20	3.5	
% de Participación de Recaudado en Propios	10.94	9.21	-40.44	-399.18	

Nota. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2020).

**Tabla 41***Ingresos Netos en Clasificación Administrativa del Sector Paraestatal No Financiero (Miles de Pesos)*

Entidad	Ley de Ingresos 2019		Variación	
	Original 1	Recaudado 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	48,364,179.40	65,383,050.30	17,018,870.80	35.2
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos del Transporte	20,876,293.40	25,804,828.60	4,928,535.20	23.6
Sistema de Transporte Colectivo Metro	15,371,882.30	19,003,504.70	3,631,622.40	23.6
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal	2,140,609.00	2,115,806.70	-24,802.30	-1.2
Red de Transporte de Pasajeros (RTP)	2,401,651.40	2,812,249.80	410,598.40	17.1
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	8,548.00	79,333.10	70,785.10	828.1
Metrobús	902,009.60	1,713,435.90	811,426.40	90
Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón	51,593.10	80,498.20	28,905.20	56
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	43.2	39.5	-3.7	-8.57

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2020).

**Tabla 42***Gasto Neto en Clasificación Administrativa del Sector Público (Miles de Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos 2019		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Gasto Programable	223,998,253.00	234,176,814.90	10,178,561.90	4.50
Sector Gobierno	185,652,146.20	185,809,783.50	157,637.40	0.10
Poder Ejecutivo				
Dependencia				
Secretaría de Movilidad	2,457,831.80	1,983,518.20	-474,313.60	-19.3
Órganos Desconcentrados				
Órgano Regulador de Transporte	3,199,762.00	2,920,732.90	-279,029.10	-8.7
Movilidad + ORT	5,657,593.80	4,904,251.10	-753,342.70	
% de Participación en Sector Gobierno	3.05	2.64	-0.41	-13.39

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2020).

**Tabla 43***Gasto Neto en Clasificación Administrativa del Sector Paraestatal No Financiero (Miles de Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos 2019		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Sector Paraestatal No Financiero	48,364,179.40	58,885,780.10	10,521,600.70	21.8
Entidades Paraestatales y Fideicomisos Públicos No Empresariales y No Financieros				
Organismos del Transporte	21,157,095.60	23,800,540.00	2,643,444.30	12.5
Sistema de Transporte Colectivo Metro	15,652,684.60	17,224,241.10	1,571,556.50	10
Servicio de Transportes Eléctricos	2,140,609.00	2,067,987.90	-72,621.10	-3.4
Red de Transporte de Pasajeros (RTP)	2,401,651.40	2,762,093.60	360,442.20	15
Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	8,548.00	22,322.90	13,774.90	161.1
Metrobús	902,009.60	1,692,555.80	790,546.30	87.6
Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón	51,593.10	31,338.60	-20,254.50	-39.3
% de Participación de Organismos del Transporte en Sector Paraestatal No Financiero	0.44	0.40	-0.03	-7.61

*Nota.* No incluye transferencias y aportaciones al Sector Paraestatal y excluye las Aportaciones a los Poderes y Órganos Autónomos. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2020).

**Tabla 44***Evolución del Presupuesto de Egresos por Unidad Responsable 2019 (Pesos)*

S SB UR	Denominación	Original	Modificado	Ejercido	Pagado	Variación
10 CO 01	Secretaría de Movilidad	2,457,831,807.00	1,983,518,231.60	1,983,518,231.60	1,983,518,231.60	81%
10 CD 01	Órgano Regulador de Transporte	3,199,761,985.00	2,920,732,874.63	2,920,732,874.63	2,920,732,874.63	91%
10 PD MB	Metrobús	902,009,562.00	1,692,555,845.73	1,692,555,845.73	1,692,555,845.73	188%
10 PD ME	Sistema de Transporte Colectivo Metro	15,652,684,591.00	18,047,637,839.27	17,224,241,091.93	17,224,241,091.93	115%
10 PD RT	Red de Transporte de Pasajeros (RTP)	2,401,651,419.00	2,812,249,793.12	2,762,093,641.80	2,762,093,641.80	117%
10 PD TE	Servicio de Transportes Eléctricos	2,140,608,986.00	2,115,806,726.28	2,067,987,918.23	2,067,987,918.23	99%
10 PO TP	Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público	8,548,000.00	63,500,700.00	22,322,913.24	22,322,913.24	743%
10 PO AC	Fondo Público de Atención al Ciclista Y al Peatón	51,593,076.00	80,496,027.51	31,338,556.55	31,338,556.55	156%
° Total Sector		26,814,689,426.00	29,716,498,038.14	28,704,791,073.71	28,704,791,073.71	111%

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2020).

**Tabla 45***Resumen de Ingresos en el Resultado Presupuestal 2018 Organismos, Empresas y Fideicomisos (Miles De Pesos)*

Concepto	Presupuesto de Egresos		Variación	
	Original 1	Ejercido 2	Importe 3= (2-1)	% 4= (2/1)
Consolidado Transporte				
Ingresos de Libre Disposición Captados por la Entidad en el Año	20,876,293.40	21,872,745.60	996,452.20	4.8
Ingresos Propios	8,871,003.50	7,722,676.10	-1,148,327.40	-12.9
Venta de Servicios	7,896,846.50	6,951,469.60	-945,376.90	-12
Ingresos Diversos	974,157.00	771,206.50	-202,950.50	-20.8
Otros Ingresos (Aportaciones y Transferencias Federales Etiquetadas y Remanentes)	12,005,289.90	14,150,069.50	2,144,779.60	17.9

*Nota.* Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2020).



## Tablas propias

**Tabla 46**

*Participación Porcentual de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles en los Ingresos Propios de la CDMX de 2015 a 2019 (Miles de pesos)*

Año	Ingresos Propios CDMX	Ingresos Relacionados con Uso de Automóviles	% de participación de Relacionados en Totales CDMX
2015	\$ 92,496,164.20	\$ 14,129,446.70	15.3%
2016	\$ 99,592,617.80	\$ 14,532,873.00	14.6%
2017	\$ 95,672,367.30	\$ 15,334,914.60	16.0%
2018	\$ 103,294,478.70	\$ 14,070,310.30	13.6%
2019	\$ 96,007,216.10	\$ 12,632,596.50	13.2%
Total	\$ 487,062,844.10	\$ 70,700,141.10	14.5%

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto del redondeo. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 47**

*Participación Porcentual de los Ingresos Ordinario del Consolidado Transporte en los Ingresos Propios de la CDMX de 2015 a 2019 (Miles de pesos)*

Año	Ingresos Propios CDMX	Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte	% Participación de Ordinarios en Propios
2015	\$ 92,496,164,200.00	\$ 10,514,951,200.00	11.4%
2016	\$ 99,592,617,800.00	\$ 11,011,897,600.00	11.1%
2017	\$ 95,672,367,300.00	\$ 9,599,480,500.00	10.0%
2018	\$ 103,294,478,700.00	\$ 8,186,455,900.00	7.9%
2019	\$ 96,007,216,100.00	\$ 7,722,676,100.00	8.0%
Total	\$ 487,062,844,100.00	\$ 47,035,461,300.00	9.7%

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto del redondeo. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 48**

*Participación Porcentual de los Egresos de los Organismos del Transporte en los Ingresos Propios de la CDMX de 2015 a 2019 (Pesos)*

Año	Ingresos Propios CDMX	Egresos de los Organismos del Transporte	% Participación de Egresos en Propios
2015	\$ 92,496,164,200.00	\$ 20,152,814,881.30	22%
2016	\$ 99,592,617,800.00	\$ 23,371,651,318.22	23%
2017	\$ 95,672,367,300.00	\$ 23,242,697,533.94	24%
2018	\$ 103,294,478,700.00	\$ 22,060,369,114.78	21%
2019	\$ 96,007,216,100.00	\$ 28,704,791,073.71	30%
Total	\$ 487,062,844,100.00	\$ 117,532,323,921.95	24%

*Nota.* <sup>1</sup>Las cifras pueden no coincidir por efecto de ajuste. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 49**

*Diferencia de los Egresos de los Organismos del Transporte Respecto a los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles de 2015 a 2019 (Pesos)*

Año	Ingresos Relacionados con Uso de Automóviles	Egresos de los Organismos del Transporte	Diferencia
2015	\$ 14,129,446,700.00	\$ 20,152,814,881.30	\$ 6,023,368,181.30
2016	\$ 14,532,873,000.00	\$ 23,371,651,318.22	\$ 8,838,778,318.22
2017	\$ 15,334,914,600.00	\$ 23,242,697,533.94	\$ 7,907,782,933.94
2018	\$ 14,070,310,300.00	\$ 22,060,369,114.78	\$ 7,990,058,814.78
2019	\$ 12,632,596,500.00	\$ 28,704,791,073.71	\$ 3,439,598,073.71
Total	\$ 70,700,141,100.00	\$ 117,532,323,921.95	\$ 46,832,182,821.95

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto de ajuste. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 50**

*Diferencia de los Egresos de los Organismos del Transporte Respecto a los Ingresos Ordinarios del Consolidado Transporte de 2015 a 2019 (Pesos)*

Año	Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte	Egresos Organismos del Transporte	Diferencia
2015	\$ 10,514,951,200.00	\$ 20,152,814,881.30	\$ 9,637,863,681.30
2016	\$ 11,011,897,600.00	\$ 23,371,651,318.22	\$ 12,359,753,718.22
2017	\$ 9,599,480,500.00	\$ 23,242,697,533.94	\$ 13,643,217,033.94
2018	\$ 8,186,455,900.00	\$ 22,060,369,114.78	\$ 13,873,913,214.78
2019	\$ 7,722,676,100.00	\$ 28,704,791,073.71	\$ 20,982,114,973.71
Total	\$ 47,035,461,300.00	\$ 117,532,323,921.95	\$ 70,496,862,621.95

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto de ajuste. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 51**

*Comparación de la Estimación y la Obtención de Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles de 2015 a 2019 (Miles de Pesos)*

Año	Estimación de Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles	Obtención de los Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles	Diferencia
2015	\$ 10,277,118.10	\$ 14,129,446.70	\$ 3,852,328.60
2016	\$ 10,565,939.30	\$ 14,532,873.00	\$ 3,966,933.70
2017	\$ 14,550,413.10	\$ 15,334,914.60	\$ 784,501.50
2018	\$ 15,234,741.90	\$ 14,070,310.30	-\$ 1,164,431.60
2019	\$ 14,558,127.60	\$ 12,632,596.50	-\$ 1,925,531.10
Total	\$ 65,186,340.00	\$ 70,700,141.10	\$ 5,513,801.10

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto del redondeo. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 52**

*Comparación de la Estimación y la Obtención de Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles de 2015 a 2019 (Miles de Pesos)*

Año	Estimación Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte	Obtención Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte	Diferencia
2015	\$ 8,415,842.50	\$ 10,514,951.20	\$ 2,099,108.70
2016	\$ 8,481,164.00	\$ 11,011,897.60	\$ 2,530,733.60
2017	\$ 8,503,275.10	\$ 9,599,480.50	\$ 1,096,205.40
2018	\$ 8,471,521.50	\$ 8,186,455.90	-\$ 285,065.60
2019	\$ 8,871,003.50	\$ 7,722,676.10	-\$ 1,148,327.40
Total	\$ 42,742,806.60	\$ 47,035,461.30	\$ 4,292,654.70

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto del redondeo. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 53**

*Diferencia de los Egresos de los Organismos del Transporte Respecto a los Ingresos Ordinarios del Consolidado Transporte de 2015 a 2019 (Pesos)*

Año	Ingresos Netos Consolidado Transporte	Egresos Consolidado Transporte	Diferencia
2015	\$ 20,888,400,100.00	\$ 20,152,814,881.30	\$ 735,585,218.70
2016	\$ 22,660,966,000.00	\$ 23,371,651,318.22	-\$ 710,685,318.22
2017	\$ 22,369,112,100.00	\$ 23,242,697,533.94	-\$ 873,585,433.94
2018	\$ 22,815,920,900.00	\$ 22,060,369,114.78	\$ 755,551,785.22
2019	\$ 25,804,828,600.00	\$ 28,704,791,073.71	-\$ 2,899,962,473.71
Total	\$ 114,539,227,700.00	\$ 117,532,323,921.95	-\$ 2,993,096,221.95

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto de ajuste. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 54**

*Proyección de Ingresos Ordinarios Adicionales del Consolidado Transporte sin Subsidio a los Precios de Viajes de 2015 a 2019 (Pesos)*

Año	Ingresos Relacionados con Uso de Automóviles	Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte	Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte + 76.7% Subsidio	Subsidio Aproximado
2015	\$ 14,129,446,700.00	\$ 10,514,951,200.00	\$ 18,579,918,770.40	\$ 8,064,967,570.40
2016	\$ 14,532,873,000.00	\$ 11,011,897,600.00	\$ 19,458,023,059.20	\$ 8,446,125,459.20
2017	\$ 15,334,914,600.00	\$ 9,599,480,500.00	\$ 16,962,282,043.50	\$ 7,362,801,543.50
2018	\$ 14,070,310,300.00	\$ 8,186,455,900.00	\$ 14,465,467,575.30	\$ 6,279,011,675.30
2019	\$ 12,632,596,500.00	\$ 7,722,676,100.00	\$ 13,645,968,668.70	\$ 5,923,292,568.70
Total	\$ 70,700,141,100.00	\$ 47,035,461,300.00	\$ 83,111,660,117.100	\$ 36,076,198,817.100

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto de ajuste. Con información adaptada de Rozas, P., et. al (2015a) y Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 55**

*Proyección de Ingresos Adicionales de la CDMX Considerando el Cobro de Tenencia y la Eliminación de Subsidios a los Precios de los Viajes de 2015 a 2019 (Miles de Pesos)*

Año	Ingresos Propios CDMX	Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte	Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte + Subsidio	Subsidio Real 76.7%	Escenario Modesto: Ingresos Propios CDMX + Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte + \$12 MMP + Subsidio Real 76.7%	% Adicional Escenario Modesto	Escenario Ambicioso: Ingresos Propios CDMX + Ingresos Ordinarios Consolidado Transporte + \$20.5 MMP + Subsidio real 76.7%	% Adicional Escenario Ambicioso
2015	\$ 92,496,164,200.00	\$ 10,514,951,200.00	\$ 18,579,918,770.40	\$ 8,064,967,570.40	\$ 123,076,082,970.40	19%	\$ 131,576,082,970.40	28%
2016	\$ 99,592,617,800.00	\$ 11,011,897,600.00	\$ 19,458,023,059.20	\$ 8,446,125,459.20	\$ 131,050,640,859.20	18%	\$ 139,550,640,859.20	26%
2017	\$ 95,672,367,300.00	\$ 9,599,480,500.00	\$ 16,962,282,043.50	\$ 7,362,801,543.50	\$ 124,634,649,343.50	18%	\$ 133,134,649,343.50	26%
2018	\$ 103,294,478,700.00	\$ 8,186,455,900.00	\$ 14,465,467,575.30	\$ 6,279,011,675.30	\$ 129,759,946,275.30	16%	\$ 138,259,946,275.30	24%
2019	\$ 96,007,216,100.00	\$ 7,722,676,100.00	\$ 13,645,968,668.70	\$ 5,923,292,568.70	\$ 121,653,184,768.70	17%	\$ 130,153,184,768.70	25%
Total	\$ 487,062,844,100.00	\$ 47,035,461,300.00	\$ 83,111,660,117.10	\$ 36,076,198,817.10	\$ 630,174,504,217.10	18%	\$ 672,674,504,217.10	26%

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto de ajuste. Con información adaptada de México Evalúa (2021), Rozas, P., *et. al* (2015a) y Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

**Tabla 56**

*Resumen del Comportamiento del Consolidado Transporte de 2015 a 2019 (Pesos)*

Año	Ingresos Netos	Ingresos Ordinarios	Egresos	Ingresos Relacionados con el Uso de Automóviles	Egresos- Ingresos Netos	Ingresos Netos- Ingresos Ordinarios	Ingresos Ordinarios- Egresos
2015	\$ 20,888,400,100.00	\$ 10,514,951,200.00	\$ 20,152,814,881.30	\$ 14,129,446,700.00	\$ 735,585,218.70	-\$ 10,373,448,900.00	-\$ 9,637,863,681.30
2016	\$ 22,660,966,000.00	\$ 11,011,897,600.00	\$ 23,371,651,318.22	\$ 14,532,873,000.00	-\$ 710,685,318.22	-\$ 11,649,068,400.00	-\$ 12,359,753,718.22
2017	\$ 22,369,112,100.00	\$ 9,599,480,500.00	\$ 23,242,697,533.94	\$ 15,334,914,600.00	-\$ 873,585,433.94	-\$ 12,769,631,600.00	-\$ 13,643,217,033.94
2018	\$ 22,815,920,900.00	\$ 8,186,455,900.00	\$ 22,060,369,114.78	\$ 14,070,310,300.00	\$ 755,551,785.22	-\$ 14,629,465,000.00	-\$ 13,873,913,214.78
2019	\$ 25,804,828,600.00	\$ 7,722,676,100.00	\$ 28,704,791,073.71	\$ 12,632,596,500.00	-\$ 2,899,962,473.71	-\$ 18,082,152,500.00	-\$ 20,982,114,973.71
Total	\$ 114,539,227,700.00	\$ 47,035,461,300.00	\$ 117,532,323,921.95	\$ 70,700,141,100.00	-\$ 2,993,096,221.95	-\$ 67,503,766,400.00	-\$ 70,496,862,621.95

*Nota.* Las cifras pueden no coincidir por efecto de ajuste. Con información adaptada de Secretaria de Administración y Finanzas (2016, 2017, 2018, 2019 y 2020).

## Anexo II. Resultado Presupuestal del Consolidado Transporte

2015



**CDMX**  
CIUDAD DE MÉXICO

**CUENTA PÚBLICA**  
DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
2015

### RESULTADO PRESUPUESTAL 2015 ORGANISMOS, EMPRESAS Y FIDEICOMISOS (Miles de Pesos)

#### CONSOLIDADO TRANSPORTE

CONCEPTO	PRESUPUESTO DE EGRESOS		VARIACIÓN	
	ORIGINAL (1)	EJERCIDO (2)	IMPORTE 3=(2-1)	% 4=(2/1)
<b>INGRESOS ORDINARIOS</b>	<b>20,145,296.4</b>	<b>21,281,983.6</b>	<b>1,136,687.2</b>	<b>5.6</b>
INGRESOS PROPIOS	8,415,842.5	10,514,951.2	2,099,108.7	24.9
Venta de Bienes	-	-	-	-
Venta de Servicios	7,954,835.7	7,370,065.7	(584,770.0)	(7.4)
Ingresos Diversos	461,006.9	3,144,885.5	2,683,878.6	582.2
Venta de Inversiones	-	-	-	-
INGRESOS POR OPERACIONES AJENAS	-	-	-	-
Ing. por Cta. de Terceros	-	-	-	-
Ing. por Erogaciones Recuperables	-	-	-	-
APORTACIONES DEL G.D.F.	10,972,653.9	9,865,735.1	(1,106,918.7)	(10.1)
Corrientes	7,546,221.6	7,142,238.9	(403,982.7)	(5.4)
Inversión	3,426,432.3	2,723,496.2	(702,936.1)	(20.5)
TRANSFERENCIAS DEL G.D.F.	756,800.0	901,297.3	144,497.3	19.1
Corrientes	-	-	-	-
Inversión	756,800.0	901,297.3	144,497.3	19.1
<b>GASTO PROGRAMABLE</b>	<b>19,705,761.0</b>	<b>18,056,929.0</b>	<b>(1,648,832.0)</b>	<b>(8.4)</b>
CORRIENTE	14,340,979.1	14,148,266.1	(192,713.0)	(1.3)
Servicios Personales	7,362,883.1	7,534,135.6	171,252.5	2.3
Materiales y Suministros	1,429,226.2	1,590,217.9	160,991.7	11.3
Servicios Generales	5,428,984.5	4,882,208.3	(546,776.2)	(10.1)
Transferencias Directas	119,885.2	141,704.2	21,819.0	18.2
DE CAPITAL	5,364,781.9	3,908,663.0	(1,456,119.0)	(27.1)
Inversión Física	4,967,332.9	3,908,663.0	(1,058,669.9)	(21.3)
Transferencias Directas	-	-	-	-
Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles	1,777,899.1	1,790,232.4	12,333.4	0.7
Obras Públicas y Proyectos Productivos	3,189,433.8	2,118,430.5	(1,071,003.3)	(33.6)
Inversiones Financieras y Otras Provisiones	397,449.0	-	(397,449.0)	(100.0)
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT DE OPERACIÓN</b>	<b>439,535.4</b>	<b>3,225,054.6</b>	<b>2,785,519.2</b>	<b>633.7</b>
Intereses, Comisiones y Gasto de la Deuda	45,951.9	45,951.8	(0.1)	(0.0)
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT FINANCIERO</b>	<b>393,583.5</b>	<b>3,179,102.8</b>	<b>2,785,519.3</b>	<b>707.7</b>
FINANCIAMIENTO DEL DÉFICIT	(393,583.5)	(3,179,102.8)	(2,785,519.3)	707.7
ENDEUDAMIENTO NETO	(393,583.5)	(393,583.5)	(0.0)	0.0
Colocación	-	-	-	-
Amortización	393,583.5	393,583.5	0.0	0.0
VARIACIÓN DE DISPONIBILIDADES	-	2,785,519.3	2,785,519.3	-
<b>INGRESO NETO</b>	<b>19,751,712.9</b>	<b>20,888,400.1</b>	<b>1,136,687.2</b>	<b>5.8</b>
<b>GASTO NETO</b>	<b>19,751,712.9</b>	<b>18,102,880.8</b>	<b>(1,648,832.1)</b>	<b>(8.3)</b>

\* Variación mayor a 1000%  
Las cifras pueden no coincidir por efecto del redondeo.

**RESULTADO PRESUPUESTAL 2016**  
**ORGANISMOS, EMPRESAS Y FIDEICOMISOS**  
 (Miles de Pesos)

**CONSOLIDADO TRANSPORTE**

CONCEPTO	PRESUPUESTO DE EGRESOS		VARIACIÓN	
	ORIGINAL (1)	EJERCIDO (2)	IMPORTE 3=(2-1)	% 4=(2/1)
<b>INGRESOS ORDINARIOS</b>	<b>21,533,642.9</b>	<b>22,967,844.8</b>	<b>1,434,202.0</b>	<b>6.7</b>
INGRESOS PROPIOS	8,481,164.0	11,011,897.6	2,530,733.6	29.8
Venta de Bienes	-	-	-	-
Venta de Servicios	7,883,931.9	7,546,406.6	(337,525.3)	(4.3)
Ingresos Diversos	597,232.0	3,465,491.0	2,868,259.0	480.3
Venta de Inversiones	-	-	-	-
INGRESOS POR OPERACIONES AJENAS	-	-	-	-
Ing. por Cta. de Terceros	-	-	-	-
Ing. por Erogaciones Recuperables	-	-	-	-
APORTACIONES	11,037,478.9	11,395,737.3	358,258.4	3.2
Corrientes	8,519,122.0	8,834,871.8	315,749.7	3.7
Inversión	2,518,356.9	2,560,865.6	42,508.7	1.7
Pensiones y Jubilaciones	-	-	-	-
TRANSFERENCIAS	2,015,000.0	560,209.9	(1,454,790.1)	(72.2)
Corrientes	-	-	-	-
Inversión	2,015,000.0	560,209.9	(1,454,790.1)	(72.2)
<b>GASTO PROGRAMABLE</b>	<b>21,094,108.1</b>	<b>21,470,953.5</b>	<b>376,845.3</b>	<b>1.8</b>
CORRIENTE	15,054,283.2	16,101,206.8	1,046,923.6	7.0
Servicios Personales	7,756,769.1	7,892,057.6	135,288.4	1.7
Materiales y Suministros	1,535,712.7	2,320,859.5	785,146.8	51.1
Servicios Generales	5,630,555.3	5,763,925.0	133,369.7	2.4
Transferencias Directas	131,246.0	124,364.7	(6,881.3)	(5.2)
DE CAPITAL	6,039,824.9	5,369,746.6	(670,078.3)	(11.1)
Inversión Física	5,635,324.9	5,302,625.4	(332,699.5)	(5.9)
Transferencias Directas	-	-	-	-
Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles	2,187,225.3	2,353,394.4	166,169.0	7.6
Obras Públicas y Proyectos Productivos	3,448,099.5	2,949,231.1	(498,868.5)	(14.5)
Inversiones Financieras y Otras Provisiones	404,500.0	67,121.2	(337,378.8)	(83.4)
PENSIONES Y JUBILACIONES	-	-	-	-
Pensiones y Jubilaciones	-	-	-	-
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT DE OPERACIÓN</b>	<b>439,534.8</b>	<b>1,496,891.4</b>	<b>1,057,356.6</b>	<b>240.6</b>
Intereses, Comisiones y Gasto de la Deuda	45,951.3	6,856.4	(39,094.9)	(85.1)
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT FINANCIERO</b>	<b>393,583.5</b>	<b>1,490,035.0</b>	<b>1,096,451.5</b>	<b>278.6</b>
ENDEUDAMIENTO NETO	(393,583.5)	(306,878.9)	86,704.6	(22.0)
Colocación	-	-	-	-
Amortización	393,583.5	306,878.9	(86,704.6)	(22.0)
VARIACIÓN DE DISPONIBILIDADES	(0.0)	1,183,156.1	1,183,156.1	-
<b>INGRESO NETO</b>	<b>21,140,059.4</b>	<b>22,660,966.0</b>	<b>1,520,906.6</b>	<b>7.2</b>
<b>GASTO NETO</b>	<b>21,140,059.4</b>	<b>21,477,809.9</b>	<b>337,750.5</b>	<b>1.6</b>

\* Variación mayor a 1000%  
 Las cifras pueden no coincidir por efecto del redondeo.

**RESULTADO PRESUPUESTAL 2017**  
**ORGANISMOS, EMPRESAS Y FIDEICOMISOS**  
 (Miles de Pesos)

## CONSOLIDADO TRANSPORTE

CONCEPTO	PRESUPUESTO DE EGRESOS		VARIACIÓN	
	ORIGINAL (1)	EJERCIDO (2)	IMPORTE 3=(2-1)	% 4=(2/1)
<b>INGRESOS DE ORGANISMOS</b>	<b>20,065,316.5</b>	<b>22,369,112.1</b>	<b>2,303,795.5</b>	<b>11.5</b>
INGRESOS PROPIOS	8,503,275.1	9,599,480.5	1,096,205.5	12.9
Venta de Bienes	-	-	-	-
Venta de Servicios	7,697,228.2	7,387,503.5	(309,724.7)	(4.0)
Ingresos Diversos	806,046.9	2,211,977.0	1,405,930.1	174.4
Venta de Inversiones	-	-	-	-
Remanentes Federales	-	-	-	-
INGRESOS POR OPERACIONES AJENAS	-	-	-	-
Ing. por Cta. de Terceros	-	-	-	-
Ing. por Erogaciones Recuperables	-	-	-	-
APORTACIONES	11,562,041.5	11,904,113.4	342,072.0	3.0
Corrientes	8,617,696.2	9,173,414.4	555,718.2	6.4
Inversión	2,815,345.2	2,595,563.9	(219,781.3)	(7.8)
Pensiones y Jubilaciones	129,000.0	135,135.1	6,135.1	4.8
TRANSFERENCIAS	-	865,518.1	865,518.1	-
Corrientes	-	310,814.0	310,814.0	-
Inversión	-	554,704.1	554,704.1	-
<b>GASTO PROGRAMABLE</b>	<b>20,065,316.5</b>	<b>20,690,951.4</b>	<b>625,634.9</b>	<b>3.1</b>
CORRIENTE	15,303,326.7	16,424,843.1	1,121,516.4	7.3
Servicios Personales	8,151,046.1	7,990,610.4	(160,435.7)	(2.0)
Materiales y Suministros	1,812,126.7	2,238,626.6	426,499.9	23.5
Servicios Generales	5,330,040.0	6,185,840.1	855,800.2	16.1
Transferencias Directas	10,114.0	9,766.0	(348.0)	(3.4)
DE CAPITAL	4,632,989.8	4,130,973.2	(502,016.6)	(10.8)
Inversión Física	4,532,989.8	4,130,973.2	(402,016.6)	(8.9)
Transferencias Directas	-	-	-	-
Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles	1,826,854.3	1,420,130.8	(406,723.5)	(22.3)
Obras Públicas y Proyectos Productivos	2,706,135.5	2,710,842.4	4,706.9	0.2
Inversiones Financieras y Otras Provisiones	100,000.0	-	(100,000.0)	(100.0)
PENSIONES Y JUBILACIONES	129,000.0	135,135.1	6,135.1	4.8
Pensiones y Jubilaciones	129,000.0	135,135.1	6,135.1	4.8
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT DE OPERACIÓN</b>	<b>0.0</b>	<b>1,678,160.7</b>	<b>1,678,160.7</b>	<b>-</b>
Intereses, Comisiones y Gasto de la Deuda	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT FINANCIERO</b>	<b>0.0</b>	<b>1,678,160.7</b>	<b>1,678,160.7</b>	<b>-</b>
ENDEUDAMIENTO NETO	-	-	-	-
Colocación	-	-	-	-
Amortización	-	-	-	-
VARIACIÓN DE DISPONIBILIDADES	0.0	1,678,160.7	1,678,160.7	-
<b>INGRESO NETO</b>	<b>20,065,316.5</b>	<b>22,369,112.1</b>	<b>2,303,795.5</b>	<b>11.5</b>
<b>GASTO NETO</b>	<b>20,065,316.5</b>	<b>20,690,951.4</b>	<b>625,634.9</b>	<b>3.1</b>

\* Variación mayor a 1000%

Las cifras pueden no coincidir por efecto del redondeo.

**RESULTADO PRESUPUESTAL 2018  
 ORGANISMOS, EMPRESAS Y FIDEICOMISOS  
 (Miles de Pesos)**

## CONSOLIDADO TRANSPORTE

CONCEPTO	PRESUPUESTO DE EGRESOS		VARIACIÓN	
	ORIGINAL (1)	EJERCIDO (2)	IMPORTE 3=(2-1)	% 4=(2/1)
INGRESO	21,686,598.1	22,815,920.9	1,129,322.9	5.2
INGRESOS DE LIBRE DISPOSICIÓN CAPTADOS POR LA ENTIDAD EN EL AÑO	21,454,682.5	20,929,357.5	(525,325.1)	(2.4)
INGRESOS PROPIOS	8,471,521.5	8,186,455.9	(285,065.6)	(3.4)
Venta de Bienes	-	-	-	-
Venta de Servicios	7,732,481.5	7,391,116.8	(341,364.7)	(4.4)
Ingresos Diversos	739,039.9	795,339.0	56,299.1	7.6
Venta de Inversiones	-	-	-	-
OPERACIONES AJENAS	-	-	-	-
Ing. por Cta. de Terceros	-	-	-	-
Ing. por Erogaciones Recuperables	-	-	-	-
APORTACIONES	12,983,161.1	12,742,901.6	(240,259.5)	(1.9)
TRANSFERENCIAS FEDERALES ETIQUETADAS CAPTADAS POR LA ENTIDAD EN EL AÑO	231,915.6	216,023.9	(15,891.7)	(6.9)
REMANENTES APLICADOS DE INGRESOS DE LIBRE DISPOSICIÓN	-	1,670,539.6	1,670,539.6	-
Propios	-	1,670,539.6	1,670,539.6	-
Aportaciones	-	-	-	-
REMANENTES APLICADOS DE TRANSFERENCIAS FEDERALES ETIQUETADAS	-	-	-	-
<b>GASTO PROGRAMABLE</b>	<b>21,686,598.1</b>	<b>19,877,809.9</b>	<b>(1,808,788.2)</b>	<b>(8.3)</b>
GASTO CORRIENTE	17,127,048.9	16,918,831.7	(208,217.2)	(1.2)
Servicios Personales	7,647,341.1	7,464,228.3	(183,112.8)	(2.4)
Materiales y Suministros	1,725,963.1	1,876,159.8	150,196.7	8.7
Servicios Generales	7,740,908.2	7,531,074.5	(209,833.7)	(2.7)
Transferencias Directas	12,836.4	47,369.0	34,532.6	269.0
Intereses, Comisiones y Gasto de la Deuda	-	-	-	-
GASTO DE CAPITAL	4,310,049.2	2,806,364.8	(1,503,684.4)	(34.9)
Transferencias Directas	-	-	-	-
Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles	1,857,161.1	721,315.7	(1,135,845.5)	(61.2)
Obras Públicas y Proyectos Productivos	2,452,888.1	2,085,049.2	(367,838.9)	(15.0)
INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	100,000.0	-	(100,000.0)	(100.0)
Inversiones Financieras y Otras Provisiones	100,000.0	-	(100,000.0)	(100.0)
PENSIONES Y JUBILACIONES	149,500.0	152,613.4	3,113.4	2.1
Pensiones y Jubilaciones	149,500.0	152,613.4	3,113.4	2.1
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT DE OPERACIÓN</b>	<b>-</b>	<b>2,938,111.0</b>	<b>2,938,111.0</b>	<b>-</b>
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT FINANCIERO</b>	<b>-</b>	<b>2,938,111.0</b>	<b>2,938,111.0</b>	<b>-</b>
ENDEUDAMIENTO NETO	-	-	-	-
Colocación	-	-	-	-
Amortización	-	-	-	-
VARIACIÓN DE DISPONIBILIDADES	(0.0)	2,938,111.0	2,938,111.0	-
<b>INGRESO NETO</b>	<b>21,686,598.1</b>	<b>22,815,920.9</b>	<b>1,129,322.9</b>	<b>5.2</b>
<b>GASTO NETO</b>	<b>21,686,598.1</b>	<b>19,877,809.9</b>	<b>(1,808,788.2)</b>	<b>(8.3)</b>
	(0.0)	0.0		

\*Variación mayor a 1000%

Las cifras pueden no coincidir por efecto del redondeo.



**RESULTADO PRESUPUESTAL 2019**  
**ORGANISMOS, EMPRESAS Y FIDEICOMISOS**  
 (Miles de Pesos)

## CONSOLIDADO TRANSPORTE

CONCEPTO	PRESUPUESTO DE EGRESOS		VARIACIÓN	
	ORIGINAL (1)	EJERCIDO (2)	IMPORTE 3=(2-1)	% 4=(2/1)
<b>INGRESO</b>	<b>20,876,293.4</b>	<b>25,804,828.6</b>	<b>4,928,535.2</b>	<b>23.6</b>
INGRESOS DE LIBRE DISPOSICIÓN CAPTADOS POR LA ENTIDAD EN EL AÑO	20,876,293.4	21,872,745.6	996,452.2	4.8
INGRESOS PROPIOS	8,871,003.5	7,722,676.1	(1,148,327.4)	(12.9)
Venta de Bienes	-	-	-	-
Venta de Servicios	7,896,846.5	6,951,469.6	(945,376.9)	(12.0)
Ingresos Diversos	974,157.0	771,206.5	(202,950.5)	(20.8)
Venta de Inversiones	-	-	-	-
OPERACIONES AJENAS	-	-	-	-
Ing. por Cta. de Terceros	-	-	-	-
Ing. por Erogaciones Recuperables	-	-	-	-
APORTACIONES	12,005,289.9	14,150,069.5	2,144,779.6	17.9
TRANSFERENCIAS FEDERALES ETIQUETADAS CAPTADAS POR LA ENTIDAD EN EL AÑO	-	946,511.3	946,511.3	-
REMANENTES APLICADOS DE INGRESOS DE LIBRE DISPOSICIÓN	-	2,985,571.7	2,985,571.7	-
Propios	-	2,985,571.7	2,985,571.7	-
Aportaciones	-	-	-	-
REMANENTES APLICADOS DE TRANSFERENCIAS FEDERALES ETIQUETADAS	-	-	-	-
<b>GASTO PROGRAMABLE</b>	<b>21,157,095.6</b>	<b>23,800,540.0</b>	<b>2,643,444.3</b>	<b>12.5</b>
GASTO CORRIENTE	16,196,387.5	17,956,927.0	1,760,539.5	10.9
Servicios Personales	7,808,442.0	7,511,398.9	(297,043.0)	(3.8)
Materiales y Suministros	1,848,255.6	2,194,851.2	346,595.6	18.8
Servicios Generales	6,518,092.7	8,195,501.2	1,677,408.5	25.7
Transferencias Directas	21,597.2	55,175.7	33,578.5	155.5
Intereses, Comisiones y Gasto de la Deuda	-	-	-	-
GASTO DE CAPITAL	4,711,208.2	5,675,219.6	964,011.4	20.5
Transferencias Directas	-	-	-	-
Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles	2,715,445.1	3,585,464.0	870,018.9	32.0
Obras Públicas y Proyectos Productivos	1,995,763.1	2,089,755.6	93,992.6	4.7
INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	100,000.0	-	(100,000.0)	(100.0)
Inversiones Financieras y Otras Provisiones	100,000.0	-	(100,000.0)	(100.0)
PENSIONES Y JUBILACIONES	149,500.0	168,393.4	18,893.4	12.6
Pensiones y Jubilaciones	149,500.0	168,393.4	18,893.4	12.6
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT DE OPERACIÓN</b>	<b>(280,802.3)</b>	<b>2,004,288.6</b>	<b>2,285,090.9</b>	<b>(813.8)</b>
<b>(DÉFICIT) o SUPERÁVIT FINANCIERO</b>	<b>(280,802.3)</b>	<b>2,004,288.6</b>	<b>2,285,090.9</b>	<b>(813.8)</b>
ENDEUDAMIENTO NETO	-	-	-	-
Colocación	-	-	-	-
Amortización	-	-	-	-
VARIACIÓN DE DISPONIBILIDADES	(280,802.3)	2,004,288.6	2,285,090.9	(813.8)
<b>INGRESO NETO</b>	<b>20,876,293.4</b>	<b>25,804,828.6</b>	<b>4,928,535.2</b>	<b>23.6</b>
<b>GASTO NETO</b>	<b>21,157,095.6</b>	<b>23,800,540.0</b>	<b>2,643,444.3</b>	<b>12.5</b>
	0.0	0.0		

\* Variación: mayor a 1000%

Las cifras pueden no coincidir por efecto del redondeo.

## Anexo III. Solicitudes de Información

### SAF



Plataforma Nacional de Transparencia



09/11/2021 08:31:51 AM

Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México

Acuse de recibo de solicitud de acceso a la información pública

#### Datos del solicitante

Nombre completo del solicitante	Roxana Lira
Nombre, denominación o razón social del solicitante	
Nombre del representante y/o del autorizado	
Correo electrónico	

#### Solicitud de información

Folio de la solicitud	090162821000506
Tipo de solicitud	Información pública
Institución a la que solicitas información	Secretaría de Administración y Finanzas
Fecha y hora de registro	09/11/2021 08:31:51 AM
Fecha de recepción	09/11/2021 Buen día!  Se solicita, por favor, la cantidad de vehículos motorizados que pagaron tenencia en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019. Además, los nuevo vehículos motorizados con valor mayor a \$250,000 que se integraron al parque vehicular en los mismos años.  Se adjunta archivo Excel con ejemplo.
Detalle de la solicitud	Gracias.
Información complementaria	
Archivo adjunto de solicitud	Ejemplo.xlsx
Medio para recibir notificaciones	Correo electrónico
Formato para recibir la información solicitada	Electrónico a través del sistema de solicitudes de acceso a la información de la PNT
Solicitud para exentar pago por reproducción y/o envío por circunstancias socioeconómicas	

#### Plazos de respuesta o posibles notificaciones

Respuesta a la solicitud	9 días hábiles	08/12/2021
En su caso, prevención para aclarar o completar la solicitud de información	3 días hábiles	12/11/2021
Respuesta a la solicitud, en caso de que haya recibido notificación de ampliación de plazo	16 días hábiles	17/12/2021

#### Aviso de privacidad

<https://www.plataformadotransparencia.org.mx/web/guest/avisoprivacidadpagina>

#### Fundamento legal

Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México  
Artículo 196

El solicitante que no reciba respuesta del Sujeto Obligado o no esté conforme con la respuesta del mismo, podrá interponer un recurso de revisión ante el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México. (Artículos 233 primer párrafo, 234, 236 y 237 de la LTAIPRC).

Autenticidad del Acuse	135fb3ac2acb5a0150eef3062e7e4667
------------------------	----------------------------------



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS  
TESORERÍA DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
SUBTESORERÍA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA  
DIRECCIÓN DE CONTABILIDAD Y CONTROL DE INGRESOS



MÉXICO TENOCHTITLAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

Ciudad de México, a 17 de noviembre de 2021

SAF/TCDMX/SAT/DCCI/ **2623/2021**

**ESTIMADO SOLICITANTE  
PRESENTE**

Me refiero a su solicitud, con número de folio **90162821000506**, en la que indica lo siguiente:

*"Buen día!*

*Se solicita, por favor, la cantidad de vehículos motorizados que pagaron tenencia en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019. Además, los nuevo vehículos motorizados con valor mayor a \$250,000 que se integraron al parrque vehicular en los mismos años.*

*Se adjunta archivo Excel con ejemplo.*

*Gracias."(Sic)*

La Dirección de Contabilidad y Control de Ingresos, adscrita a la Subtesorería de Administración Tributaria, es parcialmente competente para dar atención a lo siguiente:

*"Buen día!*

*Se solicita, por favor, la cantidad de vehículos motorizados que pagaron tenencia en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019." (Sic)*

Lo anterior, de conformidad con las atribuciones conferidas a esta Dirección de Contabilidad y Control de Ingresos, las cuales se encuentran establecidas en el artículo 241, fracción I, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México.

*Artículo 241. Corresponde a la Dirección de Contabilidad y Control de Ingresos:*

- 1. Recaudar las contribuciones y aprovechamientos y sus accesorios, así como los productos señalados en la Ley de Ingresos de la Ciudad de México;*

En ese sentido, es de indicarse que la información no se tiene al nivel de desagregación tal y como lo requiere, esto, de conformidad a lo establecido en los artículos 7 y 219 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México.

**Artículo 7.** *Para ejercer el Derecho de Acceso a la Información Pública no es necesario acreditar derechos subjetivos, interés legítimo o razones que motiven el requerimiento, ni podrá condicionarse el mismo por motivos de discapacidad, salvo en el caso del Derecho a la Protección de Datos Personales, donde deberá estarse a lo establecido en la ley de protección de datos personales vigente y demás disposiciones aplicables.*

Viaducto Río de la Piedad 515, piso 8, colonia Granjas México  
Alcaldía Iztacalco, C.P. 08400, Ciudad de México  
T. 5557169150 ext. 2169

1

CIUDAD INNOVADORA  
Y DE DERECHOS



*La información de carácter personal es irrenunciable, intransferible e indelegable, por lo que ninguna autoridad podrá proporcionarla o hacerla pública, salvo que medie consentimiento expreso del titular.*

*Quienes soliciten información pública tienen derecho, a su elección, a que ésta les sea proporcionada de manera verbal, por escrito o en el estado en que se encuentre y a obtener por cualquier medio la reproducción de los documentos en que se contenga, solo cuando se encuentre digitalizada. En caso de no estar disponible en el medio solicitado, la información se proporcionará en el estado en que se encuentre en los archivos de los sujetos obligados y cuando no implique una carga excesiva o cuando sea información estadística se procederá a su entrega.*

**Artículo 219.** *Los sujetos obligados entregarán documentos que se encuentren en sus archivos. La obligación de proporcionar información no comprende el procesamiento de la misma, ni el presentarla conforme al interés particular del solicitante. Sin perjuicio de lo anterior, los sujetos obligados procurarán sistematizar la información*

Robustece lo anterior, lo contenido en el Criterio del Instituto de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales, ahora, Instituto de Acceso a la información Pública y Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, que a la letra señala:

**13. AL NO EXISTIR DISPOSICIÓN NORMATIVA EXPRESA QUE IMPONGA A LOS ENTES OBLIGADOS LA OBLIGACIÓN DE ENTREGAR LA INFORMACIÓN SOLICITADA EN LA FORMA DESAGREGADA REQUERIDA POR EL PARTICULAR, LA AUTORIDAD NO ESTÁ OBLIGADA A PROPORCIONARLA Y RESULTA SUFICIENTE CON UN PRONUNCIAMIENTO FUNDADO Y MOTIVADO AL RESPECTO PARA TENER POR SATISFECHO EL REQUERIMIENTO.**

*Más allá de lo establecido en el artículo 17, fracción I, inciso g) de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Distrito Federal y en los Criterios y Metodología de Evaluación de la Información Pública de Oficio que deben dar a conocer los Entes Obligados en sus portales de Internet, relativos a la disposición aludida, no se encuentra prevista la obligación del Ente Obligado de poseer la información solicitada en el grado de desagregación requerido por los solicitantes; es decir, si el Ente Obligado tiene atribuciones para conocer, de manera general determinada información, con base en el artículo 11 de la ley en comento, no se le puede obligar a poseer y en consecuencia entregar la información desglosada del modo expuesto por el solicitante, máxime si no se advierte la existencia de disposición o unidad administrativa especial que conozca del trámite o procedimiento solicitado.*

*Ante tal circunstancia, lo procedente es ordenarle al Ente Obligado que en caso de poseer la información la entregue, de lo contrario, emita un pronunciamiento fundado y motivado acerca de la imposibilidad de entregar la información con el nivel de desagregación, pues sólo de esa forma el particular podrá conocer en detalle y de manera completa la esencia de todas las circunstancias y condiciones que determinan el sentido de la respuesta del Ente Obligado.*

*Recurso de Revisión RR.1500/2011, interpuesto contra el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal. Sesión del doce de octubre de dos mil once. Unanimidad de votos.*

*Criterio emitido durante la vigencia de la LTAIPDF, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 28 de marzo del 2008.*

**“Lo resaltado es propio”**



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

TESORERÍA DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
SUBTESORERÍA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA  
DIRECCIÓN DE CONTABILIDAD Y CONTROL DE INGRESOS

Derivado de lo anterior, se proporciona la información en el estado en que se encuentran en los archivos de esta Unidad Administrativa, consistente en el número de operaciones registradas, respecto de los ingresos percibidos en toda la Ciudad de México, correspondiente al "Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos", como se muestra a continuación:

Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos	
Periodo	Operaciones
2015	2,830,922
2016	2,714,475
2017	2,525,455
2018	2,420,850
2019	2,430,230

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE  
EL DIRECTOR

LEONARDO MEZA VILLARREAL



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS  
DIRECCIÓN DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA  
COORDINACIÓN DE INFORMACIÓN Y TRANSPARENCIA



MÉXICO TENOCHTILAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

Ciudad de México a 07 de diciembre de 2021

**Asunto:** Respuesta

**Folio:** 090162821000506

**ESTIMABLE SOLICITANTE:  
PRESENTE**

La Unidad de Transparencia de la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, ha recibido por medio de la Plataforma Nacional de Transparencia, su solicitud de acceso a la información pública con número de folio 090162821000506, de la cual se desprende que solicita:

“Buen día!

Se solicita, por favor, la cantidad de vehículos motorizados que pagaron tenencia en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019. Además, los nuevo vehículos motorizados con valor mayor a \$250,000 que se integraron al parrque vehicular en los mismos años.

Se adjunta archivo Excel con ejemplo.

Gracias.

A fin de atender el citado requerimiento, esta Unidad de Transparencia conforme a los numerales 208, 211 y 212 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, se turnó su solicitud a fin de dar atención a la misma conforme a la información que obra en los archivos de este sujeto obligado.

En ese sentido, se da contestación a la solicitud a través del oficio SAF/TCDMX/SAT/DCCI/2623/2021, anexo a la presente, emitido por la Tesorería de la Ciudad de México.

Dicho esto, se informa al solicitante la competencia emitida por las Unidades Administrativas que atendieron su solicitud, con el objeto de precisar la razón por la cual se remitió a la **Secretaría De Movilidad**.

**Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales:**

“(…)

*En atención a la Solicitud de Acceso a la Información Pública registrada en la Plataforma Nacional de Transparencia con número de folio 090162821000506, en la que se requirió conocer:*

“Buen día!

Plaza de la Constitución 1, planta baja, Centro,  
Cuauhtémoc, C.P. 06000, Ciudad de México  
T. 5345 8000 ext. 1599

CIUDAD INNOVADORA Y DE  
DERECHOS / **NUESTRA CASA**



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

*Se solicita, por favor, la cantidad de vehículos motorizados que pagaron tenencia en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019. Además, los nuevo vehículos motorizados con valor mayor a \$250,000 que se integraron al parrque vehícular en los mismos años.*

*Se adjunta archivo Excel con ejemplo.*

*Gracias.” (sic)*

*Sobre el particular, me permito comunicarle que de conformidad con las facultades y atribuciones que tiene conferidas esta Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales, en los artículos 116, 117, 118 Y 119 del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, así como en la Circular Uno 2019, Normatividad en Materia de Administración de Recursos y en los Lineamientos Generales para Consolidar la Adquisición o Arrendamiento de Bienes y Servicios de Uso Generalizado en la Administración Pública del Distrito Federal, así como para la centralización de pagos, no es competente para proporcionar la información requerida por el peticionario, en virtud de que la misma no se tiene contenida en un archivo o documento que está área detente o que en el ejercicio de sus funciones tenga la obligación de generar.*

*Por lo anterior, se sugiere, se oriente la solicitud a la Tesorería de la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, a efecto de que en el ámbito de su competencia emita el pronunciamiento que en derecho corresponda.”*

#### **Tesorería de la Ciudad de México:**

*“Por medio del presente, en relación a la solicitud de información pública ingresada bajo el folio 090162821000506 en términos de lo dispuesto en los artículos 28 y 85 del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y el Manual Administrativo de la Secretaría de Administración y Finanzas publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 02 de septiembre de 2021, así como el numeral 2.10 inciso a), de los Lineamientos de la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México en Materia de Acceso a la Información, Transparencia, Rendición de Cuentas y Protección de Datos Personales, me permito hacer de su conocimiento que la Subtesorería de Administración Tributaria ES PARCIALMENTE COMPETENTE para dar atención a lo siguiente:*

*“Buen día!*

*Se solicita, por favor, la cantidad de vehículos motorizados que pagaron tenencia en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019.”*

*Es importante mencionar que la información que se proporcionará será el número de operaciones que se tienen respecto del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, por los periodos solicitados.*



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

*Por lo anterior, se sugiere canalizar toda la solicitud a la SECRETARÍA DE MOVILIDAD, de conformidad con lo establecido en el artículo 192 del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, a fin de que se pronuncie al respecto.”*

#### **Dirección General de Administración y Finanzas:**

*“Me permito informar que, respecto a la solicitud de información pública con el número de folio 090162821000506, de acuerdo a sus atribuciones conferidas en el artículo 129 del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de Administración Pública de la Ciudad de México la Dirección General de Administración y Finanzas NO ES COMPETENTE para atenderla, se sugiere orientarla de la manera siguiente:*

*Se solicita, por favor, la cantidad de vehículos motorizados que pagaron tenencia en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019. Se sugiere orientarla a la Tesorería de la Ciudad de México.*

*Además, los nuevo vehículos motorizados con valor mayor a \$250,000 que se integraron al parque vehicular en los mismos años. Se sugiere orientarla a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.*

Ahora bien, derivado de la competencia citada y el fundamento planteado para determinar la competencia en el caso que nos ocupa, en apego al artículo 200 de la Ley de la materia esta Unidad de Transparencia procedió a remitir su solicitud a los sujetos obligados ya mencionados.

A continuación, le ofrecemos los datos de contacto de la unidad de transparencia del sujeto obligado que se remitió su solicitud, esto con la finalidad de que pueda dar seguimiento:

- **Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México**  
**Titular:** Lic. Elia Guadalupe Villegas Lomeli  
**Domicilio:** Álvaro Obregón No. 269, Col. Roma Norte, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06700, Ciudad de México  
**Teléfonos:** 52099913 ext. 1421 y 1277  
**Correo Electrónico:** oipsmv@cdmx.gob.mx  
**Horario de atención:** 09:00 a 18:00 hrs.

Para garantizar tanto el ejercicio del derecho fundamental a la información, como el principio democrático de publicidad de los actos de gobierno, estamos a sus órdenes para cualquier duda o comentario sobre el particular, en el correo electrónico [ut@finanzas.cdmx.gob.mx](mailto:ut@finanzas.cdmx.gob.mx) de lunes a viernes en un horario de 9:00 a 15:00 horas.

Así mismo, le asiste el derecho a interponer el recurso de revisión correspondiente, a través de los medios electrónicos o de manera directa presentando escrito en formato libre o el proporcionado por el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, dentro de un plazo de 15 días hábiles contados a partir de la fecha en que surte efectos la notificación del presente.

Finalmente, esta respuesta se encuentra ajustada a derecho, toda vez que en términos de los artículos en los artículos 6 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 121 de la Ley General de Transparencia

Plaza de la Constitución 1, planta baja, Centro,  
Cuauhtémoc, C.P. 06000, Ciudad de México  
T. 5345 8000 ext. 1599

CIUDAD INNOVADORA Y DE  
DERECHOS / NUESTRA CASA





GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

y Acceso a la Información Pública; 2, 3, 4, 6, fracciones I, XIII, XIV y XLII, 8, 11, 13, 14, 19, 92, 93, 192, 193, 208, 212, 233, 234, 236 y demás relativos de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 27 y numerales Décimo Séptimo y Décimo Octavo de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, artículo 27 del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; la misma proporciona los elementos lógico jurídicos que justifican de manera categórica la atención de la presente.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**  
**LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA**  
**DE LA SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

Plaza de la Constitución 1, planta baja, Centro,  
Cuauhtémoc, C.P. 06000, Ciudad de México  
T. 5345 8000 ext. 1599

CIUDAD INNOVADORA Y DE  
DERECHOS / **NUUESTRA CASA**

# SEMOVI



Plataforma Nacional de Transparencia



Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México

Acuse de recibo de solicitud de acceso a la información pública

### Datos del solicitante

Nombre completo del solicitante	Roxana Lira
Nombre, denominación o razón social del solicitante	
Nombre del representante y/o del autorizado	
Correo electrónico	

### Solicitud de información

Folio de la solicitud	090163021000156
Tipo de solicitud	Información pública
Institución a la que solicitas información	Secretaría de Movilidad
Fecha y hora de registro	09/11/2021 08:31:52 AM
Fecha de recepción	09/11/2021 Buen día!
Detalle de la solicitud	Se solicita, por favor, la cantidad de vehículos motorizados que pagaron tenencia en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019. Además, los nuevo vehículos motorizados con valor mayor a \$250,000 que se integraron al parque vehicular en los mismos años. Se adjunta archivo Excel con ejemplo.
Información complementaria	Gracias.
Archivo adjunto de solicitud	Ejemplo.xlsx
Medio para recibir notificaciones	Correo electrónico
Formato para recibir la información solicitada	Electrónico a través del sistema de solicitudes de acceso a la información de la PNT
Solicitud para exentar pago por reproducción y/o envío por circunstancias socioeconómicas	

### Plazos de respuesta o posibles notificaciones

Respuesta a la solicitud	9 días hábiles	23/11/2021
En su caso, prevención para aclarar o completar la solicitud de información	3 días hábiles	12/11/2021
Respuesta a la solicitud, en caso de que haya recibido notificación de ampliación de plazo	16 días hábiles	02/12/2021

### Aviso de privacidad

<https://www.plataformadetransparencia.org.mx/web/guest/avisoprivacidadpagina>

### Fundamento legal

Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México  
Artículo 196

El solicitante que no reciba respuesta del Sujeto Obligado o no esté conforme con la respuesta del mismo, podrá interponer un recurso de revisión ante el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México. (Artículos 233 primer párrafo, 234, 236 y 237 de la LTAIPRC).

Autenticidad del Acuse cced0bbc43ba673787b8c5797218c952



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD  
SUBSECRETARÍA DEL TRANSPORTE  
DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTITLAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

Ciudad de México, a 23 de noviembre de 2021  
**OFICIO DGRPT/04242/2021**  
Asunto: Folio 090163021000156

**ELIA GUADALUPE VILLEGAS LOMELI**  
**DIRECTORA DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA Y MEJORA REGULATORIA**  
**EN LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**  
**PRESENTE**

En atención a la solicitud de acceso a la información pública turnada a esta Dirección General con número de folio 090163021000156, ingresada por la C. Roxana Lira, que a la letra refiere lo siguiente:

"Buen día!

*Se solicita, por favor, la cantidad de vehículos motorizados que pagaron tenencia en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019. Además, los nuevo vehículos motorizados con valor mayor a \$250,000 que se integraron al parque vehicular en los mismos años..." (SIC)*

Sobre el particular y con fundamento en el artículo 6 apartado A, fracción I, II, III, IV y V, 8 y 16 párrafo segundo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1, 2, 3, 11, 13 y 211 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, así como los artículos 7, 16 fracción XI de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México me permito informar lo siguiente:

De conformidad con el artículo 208 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, mencionan que los sujetos obligados deben otorgar acceso a los documentos que se encuentren en sus archivos o que estén obligados a documentar de acuerdo con sus facultades, competencias o funciones.

Derivado de lo anterior, de conformidad con el artículo 192 fracción XIV del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, se remite archivo digital con la información solicitada; es importante mencionar que tal y como lo establece el artículo 42 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y el criterio 03/17 de interpretación del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, las dependencias y entidades sólo estarán obligadas a entregar documentos que se encuentren en sus archivos, no están obligadas a elaborar documentos ad hoc para atender las solicitudes de información, sino que deben garantizar el acceso a la información con la que cuentan en el formato que la misma así lo permita o se encuentre, en aras de dar satisfacción a la solicitud presentada.

Sin otro particular por el momento, le envío un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**

**LIC. LUIS ENRIQUE RAMOS TORRES**  
**DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE**

C.C.P. Mtro. Andrés Lajous Loaeza.- Secretario de Movilidad de la Ciudad de México.- Para su superior conocimiento.  
Lic. Luis Ruiz Hernández.- Subsecretario de Transporte.- Mismo fin.

**CONTROL DE GESTIÓN: DGRPT/3352/NOV/2021**

PLSM/AK/16

Goethe 15, Col. Nueva Anzures,  
Alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11590, Ciudad de México  
Tel: 52544802



CIUDAD INNOVADORA Y DE  
DERECHOS / NUESTRA CASA

**SOLICITUD DE INFORMACIÓN PÚBLICA 090163021000156**

1 mensaje

Unidad de Transparencia SEMOVI <oipsmv@cdmx.gob.mx>  
Para: roxana.lira@gmail.com

24 de noviembre de 2021, 11:11

Ciudad de México, 24 de noviembre de 2021

**Asunto:** Respuesta

**C. ROXANA LIRA**

**PRESENTE**

En atención a su solicitud de acceso a la información pública con número de folio **090163021000156**, me permito informar a usted que la Unidad de Transparencia adscrita a este Sujeto Obligado, remitió su petición a la **Dirección General de Registro Público del Transporte**. Por lo anterior, la respuesta emitida, mediante oficio **DGRPT/04242/2021** por la Unidad Administrativa en comento, a la solicitud que nos ocupa, se adjunta en formato PDF.

En relación a lo anterior, se le sugiere ingresar su solicitud a la:

- **Unidad de Transparencia de la Secretaría de Administración y Finanzas.**- ubicada en Plaza de la Constitución No. 1, Planta Baja, Col. Centro, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06080. Teléfono 55 5345-8000 Exts. 1384, 1599 correo electrónico [ut@finanzas.cdmx.gob.mx](mailto:ut@finanzas.cdmx.gob.mx) o a la página <http://transparencia.finanzas.cdmx.gob.mx/>

**Responsable de la Unidad de Transparencia.** - Mtra. Jennifer Krystel Castillo Madrid

Finalmente, en cumplimiento con los artículos 233, 234, 235, 236 y 237, de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, en caso de inconformidad con la presente respuesta, usted puede presentar recurso de revisión ante el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, mediante las siguientes formas:

- **DIRECTA:** A través de escrito material que sea presentado en la Unidad de Correspondencia del Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, ubicada en calle la Morena número 865, local 1, Colonia Narvarte Poniente, Alcaldía Benito Juárez, Código Postal 03020.
- **ANTE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA DEL SUJETO OBLIGADO:** Se podrá presentar recurso de revisión ante la Unidad de Transparencia del Sujeto Obligado que haya dado respuesta a la solicitud de acceso a la información pública, de manera verbal, por escrito, correo certificado o por medios electrónicos en la cuenta [oipsmv@cdmx.gob.mx](mailto:oipsmv@cdmx.gob.mx)
- **ELECTRÓNICA:** Por correo electrónico a la cuenta [recursoderevision@infocdmx.org.mx](mailto:recursoderevision@infocdmx.org.mx) o a través del sistema electrónico habilitado para tal efecto.

No omito referir que esta Unidad de Transparencia de la Secretaría de Movilidad, está siempre a sus órdenes, para orientarle, pudiendo usted contactarnos mediante el correo electrónico [oipsmv@cdmx.gob.mx](mailto:oipsmv@cdmx.gob.mx) en donde con gusto le atenderemos.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**

**MARIO ALBERTO IBARRA TALAVERA**

**JUD DE INFORMACIÓN PÚBLICA**

**Y DATOS PERSONALES**

**Respuesta de SEMOVI**

anio	total_altas
2015	84125
2016	76984
2017	83703
2018	105194
2019	115694

## Referencias

- A360. (2014). *Los cambios que origina la Ley de Movilidad del DF*. Atracción360.  
<https://www.atraccion360.com/cambios-que-origina-la-nueva-ley-de-movilidad>
- Aguirre, J. (2017). *Movilidad urbana en México*. Cuaderno de investigación (30). Instituto Belisario Domínguez. Senado de la República.  
<http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigaci%20n%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Alcantar. E. (2018). La política del transporte en la Ciudad de México durante la primera mitad del siglo XX: la evolución de un ámbito de la política urbana. En Fernández, P., Suarez, M. y Quiroz, H. (coord.). *La movilidad en la Ciudad de México: Impactos, conflictos y oportunidades* (16- 39). Instituto de Geografía, UNAM.  
<http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/book/149>
- Asamblea Legislativa del Distrito Federal VII Legislatura. (2017, 15 de septiembre). *Presenta ALDF y SEMOVI Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México*. ALDF.  
<http://www.aldf.gob.mx/comsoc-presenta-aldf-y-semovi-reglamento-ley-movilidad-ciudad-mexico--35178.html>
- Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. (2012). *Manual sobre el Proceso de Aprobación y Discusión del Presupuesto de Egresos de la Federación*. CEFP.  
[https://www.cefp.gob.mx/portal\\_archivos/normatividad/manual\\_pef.pdf](https://www.cefp.gob.mx/portal_archivos/normatividad/manual_pef.pdf)
- De Rus, G. y Campos, J. (2005). Los fundamentos económicos de la política de transporte europea: un análisis crítico. *Investigaciones Regionales*, 7, 193- 216.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5353114>
- De Rus, G., Campos, J. y Nombela, G. (2003). *Economía del Transporte*. Antoni Bosch editor.
- Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Distrito Federal*. (2016, 19 de abril). Gaceta Oficial de la Ciudad de México.  
[https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/8a0b90488755716602ce0c127dbd9003.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/8a0b90488755716602ce0c127dbd9003.pdf)

- Decreto por el que se expide el Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.* (2017, 15 de septiembre). Gaceta Oficial de la Ciudad de México.  
[https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/585b39baccbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/585b39baccbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf)
- Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Distrito Federal.* (2014, 14 de julio). Gaceta Oficial de la Ciudad de México.  
[https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/df335356af9d93c68cac837125d30308.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/df335356af9d93c68cac837125d30308.pdf)
- Decreto por el que se expide la Ley de Unidad de Cuenta de la Ciudad de México.* (2014, 28 de noviembre). Gaceta Oficial de la Ciudad de México.  
[https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/6885511eb855178216793bed3fc1eeba.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/6885511eb855178216793bed3fc1eeba.pdf)
- Duque, G. (2006). *Fundamentos de Economía y Transportes. Parte III: Introducción a la Economía del Transporte.* Universidad Nacional de Colombia.  
<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/3385/03-int-ec-transp.pdf?sequence=5&isAllowed=y>
- Economipedia. (2018). *Modelo económico.* Economipedia.com.  
[https://economipedia.com/definiciones/modelo-economico.html?fbclid=IwAR3EjmOmQ-C\\_OVhvMITpcEB2kEY8HQTNmofJSoZoGa0jvsBVsDclQnOdVmg](https://economipedia.com/definiciones/modelo-economico.html?fbclid=IwAR3EjmOmQ-C_OVhvMITpcEB2kEY8HQTNmofJSoZoGa0jvsBVsDclQnOdVmg)
- Economipedia. (2020). *Proceso económico.* Economipedia.com.  
<https://economipedia.com/definiciones/proceso-economico.html>
- Expansión. (2021). *México: Economía y demografía.* Datosmacro.com.  
<https://datosmacro.expansion.com/paises/mexico>
- Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación en el Distrito Federal. (2007). *Diagnóstico de la movilidad de las personas en la Ciudad de México.* FIMEVIC.  
<http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>

- Girardotti, L. (2003). *Economía del Transporte. Función económica del transporte*. Facultad de Ingeniería UBA. <http://materias.fi.uba.ar/6808/contenidos/FuncionEconomicaTransporte.pdf>
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora* 21, 2 (61- 74). Recuperado, de <http://www.bdigital.unal.edu.co/30288/1/29076-167002-1-PB.pdf>
- IMCO. (2019a). *El Costo de la Congestión: Vida y Recursos Perdidos*. IMCO. <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>
- IMCO. (2019b). *Índice de Movilidad Urbana 2018: Barrios Mejor Conectados para Ciudades Más Equitativas*. IMCO. <https://imco.org.mx/indice-movilidad-urbana-2018-barrios-mejor-conectados-ciudades-mas-equitativas/>
- INEGI. (2015). *Encuesta Intercensal 2015*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>
- INEGI. (2018, 19 febrero). *Encuesta de Origen Destino en Hogares de la ZMVM (EOD)* [comunicado de prensa]. INEGI. [http://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018\\_02.pdf](http://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf)
- INEGI. (2018a). *Encuesta Anual de Transportes (EAT) 2004 - 2017. Serie 2008*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/eat/2008/>
- INEGI. (2018b). *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2018* [presentación]. INEGI. [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2018/doc/enigh2018\\_ns\\_presentacion\\_resultados.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2018/doc/enigh2018_ns_presentacion_resultados.pdf)
- INEGI. (2018c). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- INEGI. (2018d). *Matriz insumo producto*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/mip/>
- INEGI. (2018f). *Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte 2018*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/app/scian/#>

INEGI. (2019). *Encuestas Económicas Nacionales*. INEGI.

<https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=702825109691>

INEGI. (2020a). *Encuesta Anual de Transporte (EAT). Serie 2013*. INEGI.

<https://www.inegi.org.mx/programas/eat/2013/#>

INEGI. (2020b). *Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) 2019*. INEGI.

[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2019/doc/09\\_ciudad\\_de\\_mexico.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2019/doc/09_ciudad_de_mexico.pdf)

INEGI. (2020c). *Estadísticas de natalidad*. INEGI.

[https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=)

INEGI. (2020d). *Movimientos migratorios*. INEGI.

[http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/m\\_migratorios.aspx?tema=me&e=09#:~:text=En%202010%2C%20llegaron%20en%20total,de%20las%20entidades%20del%20pa%C3%ADs.&text=federativa%20\(a%C3%B1o%202010\)-,Nota%3A%20Migraci%C3%B3n%20seg%C3%BAn%20lugar%20de%20residencia%20cinco%20a%C3%B1os%20antes.,antes%20resid%C3%ADa%20en%20otro%20pa%C3%ADs.](http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/m_migratorios.aspx?tema=me&e=09#:~:text=En%202010%2C%20llegaron%20en%20total,de%20las%20entidades%20del%20pa%C3%ADs.&text=federativa%20(a%C3%B1o%202010)-,Nota%3A%20Migraci%C3%B3n%20seg%C3%BAn%20lugar%20de%20residencia%20cinco%20a%C3%B1os%20antes.,antes%20resid%C3%ADa%20en%20otro%20pa%C3%ADs.)

INEGI. (2021a). *Banco de Información Económica (BIE)*. INEGI.

<https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?tm=0&t=10200034#D10200034#divFV494233>

INEGI. (2021b). *Empleo y ocupación*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/empleo/>

INEGI. (2021c). *Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)*. INEGI.

<https://www.inegi.org.mx/programas/transporteurbano/>

INEGI. (2021d). *Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación (VMRC)*. INEGI.

<https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/>

INEGI. (2021e). *Parque vehicular*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

INEGI. (2021f). *Transporte de pasajeros*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/transporteurb/>

INEGI. (2021g). *Transportes*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/transportes/>



- Instituto de Investigaciones Parlamentarias (s.f.). Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas). ALDF. <http://www.aldf.gob.mx/archivo-9f6f5328e0f0853d4453d481cbffa2b6.pdf>
- ITDP. (2014). *Para entender la nueva Ley de Movilidad del DF*. ITDP. <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Para-entender-la-nueva-Ley-de-Movilidad-del-DF.pdf>
- Izquierdo, A., Pessino, C. y Vuletin, G. (2018). *Mejor gasto para mejores vidas. Cómo América Latina y el Caribe puede hacer más con menos*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mejor-gasto-para-mejores-vidas-C%C3%B3mo-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-puede-hacer-m%C3%A1s-con-menos.pdf>
- Jefatura de Gobierno. (2014, 15 de octubre). *Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018*. Gaceta Oficial de la Ciudad de México. <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>
- Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26(71), 87-106. <http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/531/562>
- López, P. (2016, 9 febrero). *La movilidad de la Ciudad de México en la Encuesta Intercensal 2015*. Nexos. <https://labrujula.nexos.com.mx/la-movilidad-de-la-ciudad-de-mexico-en-la-encuesta-intercensal-2015/>
- Medina, S. (2016, 29 septiembre). *La crisis del metro de la CDMX, el éxito del metro de Pekín*. Nexos. <https://labrujula.nexos.com.mx/la-crisis-del-metro-de-la-cdmx-el-exito-del-metro-de-pekín/>
- Metrobús. (2021). *Acerca de. METROBUS*. <https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>
- México Evalúa. (2021). *Ingresos vehiculares y tenencia: hacia el fortalecimiento de la independencia fiscal local*. México Evalúa. <https://www.mexicoevalua.org/mexicoevalua/wp-content/uploads/2021/12/tenencia-6-diciembre-final.pdf>
- Nájera, A. (2017). *El Plan Maestro del Metro que nunca se llevó a cabo*. MxCity. <https://mxcity.mx/2017/09/el-plan-maestro-del-metro-que-nunca-se-llevo-a-cabo/>

- Obras por Expansión. (2014, 15 de octubre). *Gobierno del DF avala Programa Integral de Movilidad 2013-2018*. Expansión. <https://obras.expansion.mx/construccion/2014/10/15/gobierno-del-df-avala-programa-integral-de-movilidad-2013-2018>
- Orden Jurídico Nacional. (2021). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Consulta por artículo*. Secretaría de Gobernación. <http://www.ordenjuridico.gob.mx/constitucion.php#gsc.tab=0>
- Ortiz, M. (2010, 27 de octubre). *Panorama de los Ingresos Estatales*. CIEP. <https://ciep.mx/panorama-de-los-ingresos-estatales/>
- Proyecto FSE. (2017, 18 de noviembre). *5 soluciones de movilidad sustentable para la Ciudad de México*. Fondo de Sustentabilidad Energética. <http://www.proyectofse.mx/2017/11/18/movilidad-sustentable-ciudad-de-mexico/>
- Red de Transporte de Pasajeros. (2021). *Acerca de*. RTP. <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>
- Redacción El Economista. (2019, 7 noviembre). *Sector transporte resiste, pero perfila tendencia a la baja en el PIB*. El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/economia/Sector-transporte-resiste-pero-perfila-tendencia-a-la-baja-en-el-PIB-20191107-0050.html>
- Robayna, A. (2012). *Homo mobilis: entre la tiranía empresaria, la inoperancia estatal y la multiplicidad de destinos*. Algunas reflexiones montevideanas. Trabajo presentado en el Cuarto Congreso Uruguayo de Ciencia Política, “La Ciencia Política desde el Sur”, Asociación Uruguaya de Ciencia Política, 14-16 de noviembre de 2012. [http://aucip.org.uy/docs/cuarto\\_congreso/12132212%20-%20Robayna,%20Alejandro.pdf](http://aucip.org.uy/docs/cuarto_congreso/12132212%20-%20Robayna,%20Alejandro.pdf)
- Rovalo, M. (2016). *Movilidad Urbana Sustentable: conceptos internacionales*. *Derecho Ambiental y Ecología*, (68), pp. 71- 73. [http://ceja.org.mx/IMG/Movilidad\\_Urbana\\_Sustentable.pdf](http://ceja.org.mx/IMG/Movilidad_Urbana_Sustentable.pdf)
- Rozas, P., Jaimurzina, A. y Pérez, G. (2015a). *Políticas de logística y movilidad. Antecedentes para una política integrada y sostenible de movilidad. (Volumen 1)*. CEPAL. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39711/1/S1501004\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39711/1/S1501004_es.pdf)

Rozas, P., Jaimurzina, A. y Pérez, G. (2015b). Políticas de logística y movilidad. Propuestas para una política de movilidad urbana eficiente, integrada y sostenible. (Volumen 2). CEPAL.

[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39718/1/S1501005\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39718/1/S1501005_es.pdf)

Secretaría de Administración y Finanzas. (2016). *Cuenta Pública de la CDMX 2015. Tomo I. Resultados Generales. Banco de Información. SAF.*

[https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2015\\_19/](https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2015_19/)

Secretaría de Administración y Finanzas. (2017). *Cuenta Pública de la CDMX 2016. Tomo I. Resultados Generales. Banco de Información. SAF.*

[https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2016\\_19/](https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2016_19/)

Secretaría de Administración y Finanzas. (2018). *Cuenta Pública de la CDMX 2017. Tomo I. Resultados Generales. Banco de Información. SAF.*

[https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2017\\_19/](https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2017_19/)

Secretaría de Administración y Finanzas. (2018b). *Cuenta Pública de la CDMX 2017. Tomo VII. Sector Paraestatal No Financiero. VII.VI. Apartados de los Entes Públicos. VII.IV.2 RFC del GDF. 10T0TP FIFINTRA. SAF.*

[https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2017\\_19/](https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2017_19/)

Secretaría de Administración y Finanzas. (2019). *Cuenta Pública de la CDMX 2018. Tomo I. Resultados Generales. Banco de Información. SAF.*

[https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2018\\_19/](https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2018_19/)

Secretaría de Administración y Finanzas. (2020). *Cuenta Pública de la CDMX 2019. Tomo I. Resultados Generales. Banco de Información. SAF.*

[https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2019\\_20/](https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2019_20/)

Secretaría de Gobernación e Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal. (2017). *Gasto Federalizado. Secretaría de Gobernación.*

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/225601/Gasto\\_federalizado\\_e\\_indicadores.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/225601/Gasto_federalizado_e_indicadores.pdf)

Secretaría de Gobernación. (2020, 18 de diciembre). Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial. Secretaría de Gobernación.

[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020)

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2016, 27 de abril). Decreto por el que se Expide la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, y se Reforman, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones de las Leyes de Coordinación Fiscal, General de Deuda Pública y General de Contabilidad Gubernamental. Diario Oficial de la Federación.

[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5434883&fecha=27/04/2016](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5434883&fecha=27/04/2016)

Secretaría de la Contraloría General. (2021). *Marco Jurídico*. SCG.

<http://contraloria.cdmx.gob.mx/evaluacion/marcoJuridico.php>

Secretaría de Movilidad. (2021a). *Acerca de*. SEMOVI.

<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/Secretaría/acerca-de>

Secretaría de Movilidad. (2021b). *FIFINTRA*. SEMOVI. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comites-y-comisiones/fifintra>

Secretaría de Movilidad. (2021c). *FONACIPE*. SEMOVI. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comites-y-comisiones/fonacipe>

Secretaría de Movilidad. (2021d). *Movilidad Integrada*. SEMOVI. <https://semovi.cdmx.gob.mx/movilidad-integrada/mi-mapa>

SEMOVI. (2016). *Antecedentes*. SEMOVI. <http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/antecedentes.html>

Servicio de Investigación y Análisis. (s.f.). *Introducción*. Secretaría de Servicios Parlamentarios.

<http://www.diputados.gob.mx/sia/intranet/sia-dec-iss-07-05/anualizado/intro.htm>

Servicios de Transportes Eléctricos. (2021). *Acerca de*. STECDMX.

<https://www.ste.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>

Sistema de Transporte Colectivo. (2021). *Acerca de*. METRO.

<https://metro.cdmx.gob.mx/organismo/acerca-de>

Suárez, M. y Delgado, J. (2014). *Entre mi casa y mi destino. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM.

<http://www.losmexicanos.unam.mx/movilidadytransporte/index.html>

Subsecretaría de Egresos. (2014). *Manual de Contabilidad Gubernamental para el Sector Paraestatal Federal*. SHCP.

[http://www.shcp.gob.mx/LASHCP/MarcoJuridico/ContabilidadGubernamental/SCG2014/paraestatal/manual\\_paraestatal/doc/capituloiii/mp3a01\\_2014.pdf](http://www.shcp.gob.mx/LASHCP/MarcoJuridico/ContabilidadGubernamental/SCG2014/paraestatal/manual_paraestatal/doc/capituloiii/mp3a01_2014.pdf)

Transparencia Presupuestaria. (2021). *Plataformas para la Transparencia Presupuestaria*. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

[https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Infografia\\_ppef2022](https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Infografia_ppef2022)

Vargas, M. (s.f.). 6.1. *Marco normativo*. Taller de investigación I.

<https://sites.google.com/site/maestriaitallerdeinvestigacion/unidad-5-marco-teorico/6-1-busqueda-bibliografica>

Wikipedia. (2020). *Mapa de las líneas del Metrobús de la Ciudad de México*. Wikipedia.

[https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Mapa\\_de\\_las\\_l%C3%ADneas\\_del\\_Metrob%C3%BAs\\_de\\_la\\_Ciudad\\_de\\_M%C3%A9xico.svg](https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Mapa_de_las_l%C3%ADneas_del_Metrob%C3%BAs_de_la_Ciudad_de_M%C3%A9xico.svg)

Yañez-Pagans, P., Martínez, D., Mitnik, O., Scholl, L. y Vázquez, A. (2019). *Sistemas de transporte urbano en América Latina y el Caribe: Lecciones y retos. Serie de Desarrollo a través del Sector Privado* (NT No. 8). Banco Interamericano de Desarrollo. <https://idbinvest.org/es/download/8742>