



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

**“UNA PROPUESTA ECONÓMICA ALTERNATIVA,
AL MODELO OPERATIVO ACTUAL DEL
SUMINISTRO DE LA OFERTA Y DEMANDA DEL
SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXIS,
EN LA CIUDAD DE MÉXICO, D. F., AL INICIO DE
LA SEGUNDA DÉCADA DEL TERCER MILENIO”.**

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN ECONOMÍA

PRESENTA LA ALUMNA:

NORMA ELBA HARO GONZÁLEZ

NO. DE CUENTA: 8008591-9

DIRECTOR DE TESIS:

LIC. PEDRO ACOSTA NÚÑEZ.



Ciudad Universitaria, D. F. Noviembre de 2013.



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

INDICE.

	Pág.
INDICE	2
ANTECEDENTES.	4
INTRODUCCIÓN.	7
CAPÍTULO 1. POLÍTICA DE REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO AL INICIO DEL TERCER MILENIO.	11
1.1. El panorama al inicio del Tercer Milenio	11
1.2. Calidad del aire en la ZMVM.	13
1.3. Características ambientales de la ZMVM.	14
1.4. El cambio climático.	15
1.4.1. El cambio climático en la Ciudad de México	
1.5. Gases Efecto Invernadero.	15
1.5.1 El rol del transporte en las emisiones de gases Efecto Invernadero.	16
1.6. Los Sistemas de Transporte Rápido (BRT).	16
1.7. Problemática del Transporte en la Ciudad de México.	19
CAPÍTULO 2. EL DISEÑO DEL CUESTIONARIO GENERAL DE CONSULTA DE OPINIÓN ACERCA DEL MODELO OPERATIVO ACTUAL DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS A LAS AUTORIDADES, TAXISTAS Y USUARIOS.	24
2.1. Las ventajas del método de muestreo.	24
2.1.1. El diseño del cuestionario.	24
2.1.2. Fase de preparación.	25
2.2. Costo reducido.	26
2.3. Mayor rapidez.	26
2.3.1. Mis posibilidades.	26
2.4. Etapas principales.	27
2.4.1. Objetivos.	27
2.4.2. El universo de la población encuestada.	27
2.4.3. Información recabada.	28
2.4.4. Grado de precisión deseado.	28
2.4.5. Método de medición.	28
2.5. Organización del trabajo de campo.	28
2.6. Resumen y análisis de datos.	29
CAPÍTULO 3. PERFIL GENERAL DEL MERCADO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXIS EN EL DISTRITO FEDERAL AL INICIO DEL TERCER MILENIO.	31
Características generales	31
3.1. El mercado.	34

3.2. La demanda.	36
	Pag.
3.2.1 La ley de la demanda.	36
3.2.2. Razones de la Ley de la demanda.	37
3.3. El efecto de la renta.	37
3.4. Efecto sustitución.	37
3.5. Gráfica de la demanda.	38
3.5.1 Determinantes de la demanda	38
3.6. Bienes complementarios.	39
3.7 Bienes sustitutivos.	39
3.7.1 Cantidad demandada.	39
3.8. La oferta.	40
3.8.1. Ley de la oferta.	
3.8.2. Razones.	40
3.8.3. La gráfica de la oferta.	41
3.9. Los determinantes de la oferta.	
3.9.1. Equilibrio.	41
3.9.2. Escasez.	41
3.9.3. Exceso de oferta.	42
3.9.4. Las curvas de la indiferencia.	44
3.9.5. Línea de presupuesto y determinación del punto de ganancia efectiva.	45
3.10. Situación actual del mercado y las necesidades de cambio operativo.	47

CAPÍTULO 4. UNA NUEVA PROPUESTA ECONÓMICA ALTERNATIVA PARA ATENDER LA CRECIENTE DEMANDA Y OFERTA LIMITADA EN EL MERCADO DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE DE TAXI EN EL DISTRITO FEDERAL. **49**

4.1. La situación actual.	49
4.1.1 Problemática multifactorial.	60
4.1.2. Límites para su reconocimiento, atención y solución.	60
4.2. Proceso acelerado de urbanización.	61
4.3. Diseño e implementación de soluciones	61
4.4 Crear alternativas de solución.	63
4.5. Principales actores participantes.	63
4.6. Tres Ejes Económicos Rectores Básicos.	64
4.7 La toma de decisiones.	68

CONCLUSIONES GENERALES. **73**

BIBLIOGRAFÍA Y ANEXOS. **78**

ANTECEDENTES

Actualmente uno de los grandes problemas sociales aún no resuelto en la Ciudad de México (CM) que afecta diariamente a la gran mayoría de la población que habita en el perímetro de las 741 mil hectáreas del territorio que ocupa la gran Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) al momento de usar el transporte público y privado para poder lograr realizar una adecuada y oportuna **interconexión y movilidad urbana** a sus aproximadamente 23 millones de habitantes; de los cuales, 18 millones 335 habitan en la ZMVM y otros 8.6 corresponden a la población residente del Distrito Federal.

A la fecha en la CM se estima que su población demanda y realiza en promedio aproximadamente 5 millones de viajes internos diarios, (más o menos, dos veces la población de la ciudad de Madrid en España), usando para ello, la azarosa vialidad que ofrecen las 25 mil calles ubicadas en las 2 mil 150 colonias y 36 pueblos asentados en las 16 delegaciones políticas y los 58 municipios localizados en la Zona limítrofe con el Estado de México, que en su totalidad, ocupan una superficie de 148 mil 655.22 hectáreas, equivalente al 0.08% del total del territorio nacional, situado geográficamente a los 2 240 MSNM, que lo ubica con un 23% menos del oxígeno al común observado al nivel del mar; situación geográfica que afecta la concentración de partículas suspendidas en el aire la mayor parte del año; (Informe-Estadística SETRAVI-2013).

Derivado de ello, pensé elaborar una nueva propuesta económica alternativa orientada a redimensionar el actual modelo operativo del Servicio Público Metropolitano de Taxis en el Distrito Federal; como elemento coadyuvante del transporte público y particular, como tema para mi tesis de la Carrera de Licenciado en Economía que realicé en la Facultad de Economía de la UNAM, en la que a partir del uso de la planeación integral del servicio como vía adecuada para lograr una política pública que integré con éxito, tanto las estrategias e instrumentos legislativos y legales necesarios que permitan definir con claridad los contenidos políticos de ese **nuevo esquema operativo** basado en tres Ejes básicos :

- **El reconocimiento oficial a los propietarios y trabajadores del servicio público de taxis como empleados públicos al servicio del Gobierno de la Ciudad de México.**
- **La creación de una Cooperativa Metropolitana del Taxi y sus filiales, como ente laboral operativa en cada una de las 16 Delegaciones Políticas del D. F. que integre de manera innovadora a la totalidad de los taxistas actuales y futuros.**

Y partir de ello:

- **Atender la demanda y oferta del servicio por Zonas de tarifas fijas, para uso de viajes individuales y colectivos en forma de “T”, a partir de 2,500 puntos de**

origen y destino final; cuyas tarifas diferenciales por segmento de trayectos recorridos permitan al usuario pagar menos y al operador ganar más por viajes realizados.

Elementos fundamentales para mejorar las condiciones generales y particulares del servicio, al generar condiciones favorables que permiten elevar el monto del salario jornada de los trabajadores del servicio y, a los usuarios disminuir el costo del precio de las tarifas posibilitando traducir estas acciones en un servicio más cómodo, ágil y oportuno y en congruencia, permitirá a las autoridades también regular las condiciones de operación del servicio y transformar las actuales condiciones de control de la operación y seguridad de esta importante modalidad de transporte público que atiende el 23 % de los 5 millones de viajes de los usuarios metropolitanos diariamente. O sea alrededor de 2.17 millones de viajes aproximadamente

De ahí, que esta problemática social, demanda con urgencia ese diseño que integre una propuesta económica actualizada y sea lo más que posible congruente con realidad objetiva en la que se oferta y demanda el servicio.

No hacerlo a la brevedad, cada día será más difícil incorporar al servicio público de taxis, medidas públicas que permitan mejorar las condiciones de eficiencia y eficacia en cuanto a la organización, operación, control que hoy se observan muy limitadas en su capacidad para atender esta necesidad socio-económicamente detectada como prioritaria de atender para impulsar y orientar una mejor regulación y control de la oferta y demanda en el mercado del servicio público de este importante medio comunitario de transporte terrestre en nuestra gran urbe, al inicio de la segunda década del Tercer Milenio.

Ahora bien, adicionalmente la población utiliza de manera intensiva e irracionalmente el automóvil particular (3.5 millones de automotores) que generalmente son conducidos por el chofer únicamente, desperdiándose más del 60% de su capacidad de transporte.

Por lo que al menos -durante las dos últimas décadas del Siglo XX y la segunda del Tercer Milenio- a la gran mayoría de la gente le resulta urgente, el que se modifique de una manera distinta, la política económica y sus estrategias e instrumentos de ejecución, a fin de que el Servicio Público de Transporte masivo, logre avances sustantivos en la manera de operarlo con nuevas condiciones económicas y sociales que apoyen el crecimiento y desarrollo sustentable de las condiciones técnicas y financieras que permitan regular públicamente las variables estructurales que hoy limitan el desarrollo del mercado económico regional, interestatal y delegacional, a partir de la sana integración de los distintos actores y participantes.

Si pensamos que en la actualidad el servicio de taxis público de taxis ofertado a la ciudadanía demandante se realiza a través de una oferta vehicular de alrededor de 150 mil autos “concesionados” del tipo Series: A, B, Montaña, Sitio y turísticos y también con la contribución (\$sin reconocimiento oficial) de los más de 125 mil colectivos “Piratas; que con camionetas tipo VAN, autobuses y Combi-VW y últimamente una flota de aproximadamente 10 mil taxis con placas “En Trámite”, logrando atender de manera limitada las necesidades de los usuarios con la necesidad económica y de esparcimiento de traslado de un lugar a otro; los más cercanos y los lejanos lo hacen con premura y/o lentitud según sea el caso.

Es común observar que gran parte del tiempo que los pasajeros utilizan en sus viajes internos por la ciudad de México, **padecen las nefastas consecuencias derivadas del anacrónico modo de operación del servicio del parque vehicular y un agotado modelo de conducción de sus operadores.** Sin considerar la operación clandestina que realizan los otros 150 “taxis piratas” en la periferia de la zona urbana fronteriza con el Estado de México y Morelos.

Fácil resulta detectar que diariamente en distintos puntos de concentración urbana y suburbanas, como a medida que se inicia la jornada de trabajo - es decir de las 5 a las 10 de la mañana-, los camiones, taxis y colectivos sortean una serie de situaciones generadas por **las disparidades de la operación misma; cada quién inicia cuando quiere,** la mayoría lo hace atendiendo sus muy particulares necesidades operadores y dueños de unidades deciden unilateralmente, dado que cada quien encierra el día anterior en sitios propios y no comunes. Los operadores no viven cerca de sus unidades en su gran mayoría porque no son suyos sino que los trabajan a terceros, dueños y concesionarios de las distintas Rutas, en el caso de Colectivos y Autobuses (70%). Datos recolectados en la encuesta realizada por la autora.

Mis distintas experiencias a través del decurso de varios años, como ciudadana, usuaria y ahora como futura economista, he considerado prudente desarrollar ***esta tesis denominada : UNA PROPUESTA ALTERNATIVA ECONÓMICA AL MODELO OPERATIVO ACTUAL DEL SUMINISTRO DE LA OFERTA Y DEMANDA DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXIS, EN LA CIUDAD DE MÉXICO, D. F., AL INICIO DE LA SEGUNDA DÉCADA DEL TERCER MILENIO***”; en la que estudio, analizo, describo y propongo algunas conclusiones y recomendaciones que permitan orientar acciones de políticas públicas, de organización gremial y un esquema operativo moderno para posibilitar viabilidad financiera a los operadores cooperativistas y mejorar las condiciones actuales del servicio ofertado a los usuarios posibilitando desalentar el uso intensivo del transporte particular disminuyendo emisiones contaminantes en el aire y aumentar los niveles de velocidad del flujo vehicular y con ello, generar mejores condiciones generales de vialidad terrestre a los millones de conductores y a la población en general beneficiarse al mejorar su salud como ejes centrales de ésta tesis económica..

INTRODUCCIÓN.

De manera inicial, la tesis estudia, analiza y describe el panorama actual de la oferta y demanda que operan como fuerzas dinámicas en el mercado del servicio público de los 150 mil taxis ciudadanos regulares y otros 150 mil “piratas” en la CM para mover e interconectar diario a los usuarios que utilizan ese importante medio de transporte público; destacando los límites y posibilidades de evolución de dicho mercado visualizando la necesidad de comprender esta problemática desde una óptica económica multifactorial que nos muestra una idea aproximada de la actual incapacidad operativa de gestión de las autoridades del Gobierno de la ciudad de México para atender y mejorar con calidad sustentable los actuales patrones de planeación y regulación de mercado durante las 24 horas del día en beneficio de la población usuaria.

A partir de ello, consideré que los aspectos económicos y financieros afines a esta problemática implican tratar en lo posible de atender esas necesidades socialmente detectadas como prioritarias de resolver; para ello, es necesario planear acciones públicas de regulación del servicio que incorporen innovadoras acciones para hacer frente a este tipo de problemas urbanos dentro de un horizonte de respuesta más racional en el corto, mediano y largo plazo; dada la acelerada dinámica social que actualmente prevalece en esta Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

De no actuar en ese sentido aportando reflexiones e ideas propias que apoyen en el diseño de **un modelo económico nuevo y alternativo que sea sencillo en el que se aplique siempre la lógica y el sentido común** a partir del cúmulo de experiencias de nuestra vida cotidiana y la de millones de usuarios, que padecen cada día, los incontables asentamientos vehiculares que tienen que enfrentar en sus diarios trayectos viales en diferentes Calzadas, Avenidas, calles primarias y secundarias coincidentes con los horarios de las llamadas “horas pico” que afectan de manera directa el flujo vial, impactando con ello, **la velocidad de movilidad e interconexión de la población sin importar si son pobres o ricos**, pero indudablemente afectando con ello, las actividades productivas y comunes en grandes sectores geográficos de nuestra muy noble y leal Ciudad de México, Capital de la República Mexicana y sede de los Poderes Federales de la Unión.

Ahora bien, adicionalmente la población utiliza de manera intensiva e irracional el automóvil particular (3.5 millones de automotores) que generalmente observamos son conducidos por el chofer únicamente, desperdiciándose más del 60% de su capacidad de transporte.

Basado en estas reflexiones económicas y sociales, consideré prudente mencionar las características fundamentales desde el punto de vista económico, necesarias para diseñar e implementar soluciones prácticas, de bajo costo y alta rentabilidad económica en su operación, como lo es la creación de una Cooperativa Metropolitana de Taxistas (CMT) como un organismo social capaz de responder con acuerdos políticos y económicos las necesidades propias del mercado del taxi público en estrecha colaboración con autoridades y público usuario de sus servicios para tratar de resolver la problemática de la interconexión y movilidad urbana.

Derivado de ello, consideré incorporar las características operativas básicas del modelo económico alternativo que incluye tanto la actualización del uso de la infraestructura urbana utilizada por el transporte colectivo, su parque vehicular y la adecuación de la regulación y reglamentación de operación **dado el alto nivel de corrupción** en el que opera en la actualidad e **impide ejecutar públicamente las medidas de racionalidad económica necesarias para mejorar el servicio.**

En buena medida, considero que con ello, se podrá elevar el salario de los trabajadores y empleados del servicio; ya que la gran mayoría de ellos, carece actualmente de una cobertura de seguridad social de ellos y sus familias; su incorporación como derechohabientes al ISSSSTE debe ser ya una realidad al otorgarles derechos y obligaciones a este sector de trabajadores que hoy vive en la indefensión y en un constante azaroso camino en su existencia social.

A los usuarios, al disponer y disfrutar de los beneficios de una tarifa más baja, un servicio más cómodo, ágil y oportuno; pueden disponer de recursos económicos que hoy afectan sus salarios, más seguridad en sus trayectos a realizar y ahorro de tiempo durante los mismos que ayudarían a mejorar sus expectativas de recorridos que hoy limitan sus disponibilidad del uso más racional del servicio.

En congruencia las autoridades podrán disponer de condiciones viables de operación que permitan regular el servicio de la demanda y oferta de movilidad, si toma en cuenta los recursos económicos necesarios para otorgar a sus habitantes que hoy realizan un total de 4.2 millones de usuarios que efectúan viajes ínter metropolitanos (cruzan el límite del DF y el Estado de México.) por día, al transformar las actuales condiciones de control de la operación y seguridad de este tipo de transporte público que atiende el 23 % en la ZMVM.

Estas reflexiones las obtuve después de analizar y describir el modo de operación del METRO. TREN LIGERO; LÍNEAS “A” Y “B”, EL TREN METROPOLITANO, LÍNEAS DE METROBUSES, RTP, TAXIS COLECTIVOS Y BICITAXIS. TAXIS AEREOPUERTO y las nuevos “ECO-TAXIS” 90 pesos por hora, muy cuestionables.

De ahí, que los principales contenidos temáticos abordados en el texto de la tesis son los siguientes:

Para tales efectos de investigación académica, en un *primer Apartado* denominado **ANTECEDENTES**, realice un breve recuento histórico relativo a la evolución y problemática que se ha observado en este servicio público, resaltando de manera sustantiva los principales aspectos de orden económicos que han incidido en su crecimiento y desarrollo derivados de la evolución histórica misma de la Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México, y mostrar su importancia en las actividades económicas que se favorecen o limitan por el uso del taxi por la población que diariamente logra 1.1 millones de viajes con distintos destinos y duración derivado de los trayectos realizados.

En un *segundo Apartado* denominado **INTRODUCCIÓN**, describo de manera secuencial, los distintos contenidos del Guión Metodológico, en el que el lector puede apreciar de manera sintética una idea general del trabajo académico a realizar derivado tanto de la hipótesis y como las razones de tipo económico, político y social que lo justifican, así como, los resultados logrados que permitieron llegar a las conclusiones y recomendaciones a esta problemática económica detectada como prioritaria de atender con un criterio económico

que favorezca elevar el nivel de calidad y mejorar con ello el fenómeno diario de la vital movilidad de la población de la Ciudad capital de la República Mexicana, que a querer o no, favorece y limita las actividades económicas en la gran Zona Metropolitana del Valle de México.

.En un *primer Capítulo*, incluyo los aspectos básicos del panorama general al inicio del cambio de gobierno federal y de la Ciudad de México en el año 2013, en el que analizo y describo los tópicos económicos más destacados referentes al perfil general de la política de regulación del Servicio Público de Transporte al inicio del Tercer Milenio.

Consideré de manera inicial abordar precisamente un breve análisis referido al panorama general de las principales acciones de regulación adoptadas de manera reciente por el gobierno del DF en materia de transporte público; además de incluir por separado, las cuestiones vitales en cuanto a : Características generales de la ZMVM, el cambio climático observado en su territorio; efectos de los gases invernadero y las implicaciones que conlleva el transporte en los niveles de este factor ecológico; las recientes maneras de enfrentarlo a través del uso de Sistemas de Transporte Rápido, sus implicaciones sociales, económicas, políticas, y ambientales en los tres últimos años.

Con los temas referidos, a bordo de manera general las principales acciones de gobierno orientadas a resolver el problema social del transporte mediante el uso del METROBUS, como transporte colectivo como vía de solución con tendencia a generalizar su operación sin considerar otras alternativas como la que pretendo desarrollar en este trabajo de tesis.

En un *segundo Capítulo*, incluye las características generales del esquema de diseño estadístico como fase preparatoria de la encuesta diagnóstica del Servicio Público de Taxis, que detalla la elaboración del Cuestionario de la encuesta y las fases de la aplicación y análisis de resultados obtenidos que dan soporte para orientar el modelo alternativo de oferta y demanda respectiva.

En un Tercer Capítulo denominado: Perfil General del mercado del transporte público de Taxi en el Distrito Federal al inicio del Tercer Milenio, inicio describiendo las características económicas más significativas en las que opera el modelo actual para atender la oferta y la demanda; los costos y los precios que lo afectan; analizo y describo sus principales actores que determinan en sí el mercado y su esfera de acción económica; derivado de este punto analizo detalladamente los resultados sociales, económicos y políticos derivados de las distintas políticas regulatorias del Gobierno de la Ciudad de México en la actualidad que se han traducido en un deterioro de la calidad y las condiciones tanto del servicio como de trabajo de sus operadores; concluyo este capítulo con un análisis general de resultados económicos tanto para las autoridades como para la ciudadanía y trabajadores y concesionarios que hacen patente, la necesidad de generar un nuevo modelo de atención al servicio dado el nivel agotamiento económico detectado como prioritario de atender y resolver de manera integral.

El Cuarto Capítulo : **UNA PROPUESTA ECONÓMICA ALTERNATIVA AL MODELO OPERATIVO ACTUAL DEL SUMINISTRO DE LA OFERTA Y DEMANDA DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXIS, EN LA CIUDAD DE MÉXICO, D. F., AL INICIO DE LA SEGUNDA DÉCADA DEL TERCER MILENIO**”, inicia con una descripción general del proceso de solución del problema, en el que se analizó lo importante que es la comprensión multifactorial y las

limitaciones estructurales no reconocidas que impiden una planificación adecuada de las políticas públicas y sociales detectadas como prioritarias de resolver a la población en el corto, mediano y largo plazo en la ZMVM y especialmente en el D.F.

Continuó mencionando un diseño e implementación eventual de soluciones a la problemática del servicio que implicará la creación de alternativas consensuadas con los principales grupos y actores participantes que permiten emitir cierto tipo de recomendaciones básicas que una vez evaluadas sirvan a las autoridades del gobierno de la ciudad de México tomar decisiones.

La Tesis incluye de manera sintética, en una parte final de su texto los principales RESULTADOS obtenidos al concluir el desarrollo de los tópicos económicos abordados en los distintos capítulos; a continuación desarrollé, un apartado denominado: DISCUSIÓN DE RESULTADOS, en los que reflexiono acerca de las principales implicaciones económicas del texto y contenidos; para partir de ellos, obtener las principales CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES que consideraré oportuno mencionar como relevantes desde el punto de vista económico.

Por último, el texto incluye la BIBLIOGRAFÍA Y LOS ANEXOS utilizados durante la investigación académica realizada.

CAPÍTULO 1. POLÍTICA DE REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO AL INICIO DEL TERCER MILENIO.

1.1. El panorama al inicio del Tercer Milenio.

La movilidad e interconexión urbana de la gran mayoría de los habitantes de nuestra gran ciudad, que diariamente generan una demanda de alrededor de 7.5

millones de viajes con orígenes y destinos finales diversos que impactan de manera multifactorial las tendencias impulsadas a través de diversas acciones inherentes a las políticas, estrategias, e instrumentos utilizados por las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México en la regulación pública del transporte terrestre automotor, que por sus resultados se observa muy limitada en sus alcances sociales para atender la profunda crisis en la oferta y demanda detectada como prioritaria de resolver.

Destacan los errores en su diseño y aplicación durante los últimos quince años; situación que ha provocado un deterioro generalizado de las condiciones de transporte y vialidad, un aumento de los niveles de contaminación atmosférica que ha provocado efectos negativos y sin soluciones sobre la salud de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Mientras la imprevisión, la competencia y la corrupción se manifiestan como elementos constantes en las administraciones de la ciudad, los problemas en el sector transporte crecen y se hacen mas complejos. La demanda se incrementa des muy intensa y el patrón de viajes persona se diversifico, aumentado las distancias y la red de destinos finales.

La construcción de obras de infraestructura no respondió a una estrategia bien delineada, ni las inversiones en equipo y bienes de capital se mantuvieron a los niveles que requería el problema, como tampoco los componentes puramente administrativos (El costo y pago de tarifas) fueron capaces de hacer frente a las nuevas y complejas condiciones que presenta el problema.

La mayor exigencia de los usuarios del transporte urbano en los últimos quince años contrasta notablemente con la pasividad y la desorganización con la que se ha pretendido atacar el problema.

Al respecto, me llamó la atención que el Gobierno del Distrito Federal en el año 2002, a través de la Secretaria del Medio Ambiente SMA inició negociaciones con el Banco Mundial BM con la finalidad de gestionar recursos provenientes del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (Global Environment Facility, (GEF) para el desarrollo de una estrategia integral de transporte que fuese más amigable con el clima en la Ciudad de México, y que además fortaleciera los esfuerzos del Gobierno de la Ciudad, al implementar y llevar a cabo estudios, proyectos y medidas, vinculados e incluidos en el Programa para Mejorar la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México, 2002-2010 (PROAIRE 2002-2010); mismo que fue considerado como acción prioritaria en el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2000-2006 (PITV) .También en congruencia con el PROAIRE las autoridades de la Ciudad de México desarrollaron tres Programas Orientados al Transporte, Medio Ambiente y Desarrollo Urbano para mejor la calidad del aire de la Ciudad de México. (2)

Por otra parte durante el segundo semestre del 2002, los Gobiernos del Distrito Federal y el Estado de México impulsaron un Programa Interestatal denominado Corredores de Transporte en la ZMVM, con la finalidad de identificar corredores de transporte que permitiesen dotar a esta zona geográfica de un sistema de transporte eficiente, eficaz y equitativo, no contaminante y económicamente

sustentable, que repercutiera positivamente en la calidad de vida de su población sin embargo los resultados obtenidos una década después son limitados y muy cuestionados en su operación derivado de una mala planeación que en vez de mejorar las condiciones de vialidad la han empeorado en sus 4 Rutas de Metro buses, basta observar el estacionamiento vehicular en amplios segmentos de la avenida Insurgentes Sur, Norte y Centro, correspondiente a la Ruta 1 en los que a las horas pico el flujo vehicular particular no avanza y se desplaza en el doble de tiempo utilizado de manera anterior; los usuarios del “Sardinobus” reconocen que emplean más tiempo en sus trayectos, el servicio es incomodo por su saturación y el costo de las tarifas en constante aumento muy por arriba de las otras Tarifas del Servicio Público Terrestre, se observa situación similar en las otra Rutas 2 y 3 y la nueva y cuestionada Ruta 4 Buenavista – Aeropuerto a un costo de \$30.00 por pasajero que a todas luces resulta incosteable, ya que, por lo regular, el pasajero con destino aéreo inicial o final no utilizara este tipo de transporte por su nivel de ingresos superior que optará por usar otro tipo de transportación hacia su destino.

También observe que el uso de este Modelo de Transportación Masiva afecto las tradicionales actividades del comercio en el primer cuadro de la ciudad, en las que su trayecto por las calles coloniales no están diseñadas para este tipo de vehículos masivos de transportación saturando el flujo vial colateral en las de por si estrechas calles del primer cuadro de nuestra gran ciudad.

Otro aspecto desfavorable del uso de los corredores de las Rutas de Metro buses es el hecho de que son operadas por compañías privadas, de ahí, que las utilidades de ganancias obtenidas no tienen destinos sociales derivados del carácter privado de la “inversión” más bien del lucro y el atraco personalizado de su construcción (les fue donado el terreno público de los carriles confinados de ida y vuelta, en zonas en las que el metro cuadrado de tierra alcanza precios altos y en dólares- a cada una de las Rutas) , equipamiento (insuficiente e incomodo ante al saturación ejercida por la demanda en horas pico) y la operación(insegura interna y externa, capacidad saturada de ocupación, sin placas de circulación, sin personal contratado de manera fija, **o sea NEGOCIOS REDONDOS DE OPORTUNIDAD SEXENAL .**

También es digno de señalarse, el ***FOMENTO A LA CONSTRUCCIÓN DE VIALIDADES ELEVADAS de Cuota, en el Periférico, que conlleva por un lado incentivar el uso del automóvil particular*** y por otro, **aumento de los niveles de contaminación atmosférica, abatimiento de las reservas energéticas de hidrocarburos, importación de gasolinas en dólares** e insuficiente suministro del equipamiento y mantenimiento regular de un basto número de vías alternas primarias y secundarias, que hoy se encuentran en condiciones precarias, dado el bajo nivel de presupuestos de inversión programada del gasto público del gobierno de la ciudad que prefiere favorecer a grupos de inversión del sector privado que ejercer una política Keynesiana del gasto para promover el empleo, la inversión y el consumo del mercado económico de la ZMVM.

1.2. Calidad del Aire en la ZMVM .

Por sus actuales condiciones de deterioro, una de las más graves implicaciones del transporte de la ciudad de México es la contaminación que genera.

Panorama General de la Contaminación Atmosférica en la Ciudad de México.-

En esta sección se pretende ofrecer una visión global de la forma como se comportan los principales elementos que, según diversos estudios oficiales, contaminan la atmósfera y que provienen de ciertos emisores, entre los que destacan las fuertes móviles.

Como es bien conocido, el transporte contamina en tres diferentes medios: en la atmósfera, en la litosfera y en la hidrosfera. Sin embargo, la contaminación atmosférica es la más notoria. En efecto, la mayoría de los habitantes de las ciudades perciben o resienten las molestias de la contaminación atmosférica. Muchos de ellos atribuyen este mal a la desorganización existente en el transporte. Ese es, entonces, el interés principal al realizar un análisis de la relación entre el problema del transporte y la contaminación atmosférica.

La contaminación atmosférica es originada por diversos elementos entre los que destacan: partículas, dióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO), dióxido de nitrógeno (NO₂), ozono (O₃) y plomo (PB). (3)

Las partículas provienen de diversos procesos químicos, principalmente derivados de la actividad industrial. El dióxido de azufre, cuyos efectos en la salud humana pueden ser letales, se deriva básicamente de la combustión de productos que contienen azufre, como son las gasolinas y el carbón. Sin embargo, su proporción en la atmósfera no es comúnmente alta o asociable a la circulación de vehículos, sino a fuentes fijas contaminantes. El monóxido de carbono, que es un gas venenoso, proviene fundamentalmente de la combustión incompleta de los motores de combustión interna, en especial de los motores de gasolina, por ello su creciente proporción en la atmósfera depende del crecimiento del parque vehicular, sobre todo automóviles y microbuses.

Cabe mencionar que los autobuses no son responsables de la alta proporción de monóxido de carbono en la atmósfera de la ciudad de México, puesto que son propulsados por motores de diesel que lo arrojan en mucha menor proporción que los de gasolina. El humo negro que expulsan los vehículos con motor de diesel cuando les falta ajuste o cuando están mal calibrados los inyectores, está constituido básicamente de bióxido de carbono, que no representa, en esas concentraciones, verdadero peligro para la salud humana.

El dióxido de nitrógeno se forma en general por la oxidación del óxido de nitrógeno (NO) en procesos de combustión a altas temperaturas, como es el caso de los motores de combustión interna. Este gas, el que da color café característico de la polución ambiental, es uno de los principales causantes de las enfermedades respiratorias en los habitantes de la ciudad.

El ozono se forma de manera natural en la estratosfera o por reacción fotoquímica de hidrocarburos y óxido de nitrógeno derivados de los escapes de los automóviles, microbuses y fábricas. Tiene efectos muy nocivos en la salud.

El plomo es, prácticamente, un veneno; afecta sobre todo los sistemas nervioso y circulatorio de los humanos. Su presencia en el aire se debe, más que nada, a que se usa como antidetonante en algunas gasolinas. (3)

1.3. Características ambientales la ZMVM.

La capacidad de la ZMVM para soportar de manera natural la carga de emisiones contaminantes, se relaciona directamente con sus características fisiográficas y climáticas, las cuales determinan los flujos atmosféricos y la dinámica de los contaminantes. En una Zona con características especiales:

Una atmósfera que propicia la formación de contaminantes foto químicos, debido a su altitud promedio (2.240 MSNM) y Latitud (19°. Nte.).

Alta incidencia de radiación solar.

Procesos en cada estación climática con variaciones de temperatura en superficies que oscilan entre 12.5 y 20 °C, con valores máximos en mayo y mínimos en enero.

Presencia de vientos ascendentes de circulación cerrada que originan el confinamiento de las masas de aire.

Estancamiento de contaminantes debido a la cadena montañosa circundante;
Presencia de sistemas meteorológicos de alta presión que generan estabilidad atmosférica debido a que la ZMVM se ubica en el Centro del país;

La confluencia de seis tipos de clima.

Estas características pueden tener incidencia en el comportamiento de los contaminantes y presentar variabilidad en las concentraciones reportadas por períodos de tiempo; sin embargo, es posible relacionar las medidas tomadas por las autoridades para disminuir la contaminación atmosférica con las tendencias de los contaminantes medidos por el SIMAT. (4)

1.4 El cambio climático.

La contaminación atmosférica puede definirse como la emisión de sustancias que cambian las propiedades físicas o químicas del aire. La combustión empleada para utilizar la energía útil, es el proceso en el cual se produce un mayor número de contaminantes. Otras actividades humanas generan también contaminación, como por ejemplo, la fabricación y manufactura de algunos productos químicos. Los motivos para entender y controlar la contaminación en las ciudades urbanas son el estudio de los efectos negativo asociados a la salud. En esta cadena es importante entender cada componente. Por ejemplo la exposición a contaminantes si una persona se encuentra en una avenida mientras espera el autobús, que si se encuentra dentro de un automóvil.

Los contaminantes se clasifican como contaminantes primarios y secundarios. Los primarios se descargan de manera directa a la atmósfera, mientras que los secundarios se forman cuando reaccionan químicamente con otras sustancias, para producir otros contaminantes como el ozono. La contaminación del aire puede encontrarse a diferentes niveles y escalas de tiempo.

1.4.1. El Cambio Climático en la Ciudad de México.

El Distrito Federal, enfrenta ante la inminencia del cambio climático, un sin número de problemas a resolver a fin de mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de los cuales las grandes urbes como esta, son consideradas como importantes generadores directos e indirectos, resultado principalmente del consumo de combustibles fósiles, utilizados en sectores tan diversos como la industria, el transporte, la generación eléctrica, etc., y al mismo tiempo promover acciones de adaptación con estrategias de desarrollo que disminuyan el grado de vulnerabilidad.

La mitigación como acción fundamental para enfrentar el cambio climático, a través de provocar en la población que habita o transita en la Ciudad de México, un cambio en su estilo de vida, mediante políticas públicas encaminadas a reorientar actividades como el uso eficiente de la energía, la introducción del uso de energías renovables y nuevas tecnologías, incremento del área forestal, y manejo sustentable de los bosques, promover el manejo adecuado de residuos y de aguas residuales, implementar regulaciones para mejorar el uso eficiente de fertilizantes, influenciar la movilidad de la ciudad a través de regulación del uso del suelo y planeación de infraestructura así como de transporte público atractivo y formas no motorizadas de transporte.

Todas estas medidas tienen otros impactos benéficos adicionales a los que tienen que ver al combate al cambio climático, una mejoría significativa en la calidad del aire, reducción de la congestión vehicular, mejoras en servicios urbanos y ahorro de recursos financieros y energéticos. (5)

1.5 Gases de efecto invernadero.

Así mismo las emisiones de GEI, en la Ciudad de México, eran también significantes. En el 2008, México se encontraba en el lugar trece en la producción de GEI. La Ciudad de México, emitía aproximadamente el trece por ciento de ese total (Sheibaum et al.2004).

Actualmente las emisiones de GEI en la Ciudad de México serán del 2010 al 2020, serán de 17 millones de TN. De CO₂, equivalente por año y de 20 millones de TN. de CO₂ equivalente por año respectivamente. (5).

1.5.1. El rol del transporte en las emisiones de GEI.

Las emisiones derivadas del uso del transporte contribuyen de manera importante a las emisiones totales de GEI del orden del 14 % del total mundial, y es el único sector de la economía mundial en el que las emisiones de CO₂, han aumentado desde 1990 a la fecha. De hecho, las emisiones generadas por transporte han crecido 1.4 millones de toneladas anuales. Situación que se observa en el aumento de las emisiones del CO₂ por parte de los transportes en distintas e importantes regiones y zonas en el planeta. El rápido aumento de las emisiones generadas por el auto transporte de manera regular, reflejan un incremento en la movilidad social. Sin embargo, la mayor parte del aumento ha tenido lugar en países industrializados

en los que la demanda del uso de vehículos de pasajeros y camiones ligeros, incluidos. (5).

1.6 Los Sistemas de Transporte Rápido (BRT).

Ante el acelerado aumento de la demanda de los servicios públicos de transporte en la ciudad de México y en general en la ZMVM, las autoridades del Gobierno del Distrito Federal, iniciaron durante la Administración del polémico político Andrés Manuel López Obrador y continuaron en el Gobierno de Marcelo Ebrard Casaubon. la ejecución de una política unilateral- no existen registro de un REFERENDUM PÚBLICO – que la convalidará, referido al famoso **PROYECTO: INTRODUCCIÓN DE MEDIDAS AMBIENTALES AMIGABLES EN TRANSPORTE**,⁽⁴⁾ en el que como siempre en México sucede, estuvo presidido por autoridades “relevantes” alejadas en su limbo muy alejado de la realidad operativa, que a querer o no, nunca tomaron en cuenta en su diseño y alcances sociales. la opinión del consenso de los millones de ciudadanos para apoyar políticamente con su realización para que de manera integral se favoreciera las condiciones operativas acordes a las necesidades objetivas de movilidad social a las que diariamente tienen que enfrentarse ante sus efectos nocivos, sin poder antes, durante y después opinar y menos decidir acerca del famoso proyecto de transportación masiva pública y privada que hoy ve en aumento los altos índices de contaminación ambiental y las utilidades financieras en altísimo incremento para los promotores principalmente las agencias extranjeras y los políticos participantes que lo hicieron posible.

La Junta Ejecutiva del Proyecto (5)., fue Presidida por la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal; y una cauda de funcionarios locales, estatales del Gobierno del Estado de México y los invitados de los “impulsores financieros” del Banco Mundial y el Global Environment Facility, que definitivamente sus representantes opinaron y determinaron el QUE HACER y COMO HACER las cosas, sin nunca haber vivido la realidad socioeconómica y política de la gran Ciudad de México y menos aún, padecido los funestos efectos nocivos de regulaciones amañadas de los funcionarios en turno, en su desmedido afán idílico para tratar de solucionar la atención a las necesidades sociales de los 23 millones de mexicanos que habitan y potencialmente usuarios del transporte masivo en la ZMVM con soluciones apoyadas por los usuarios.

De ahí, que con estas reflexiones iniciales al tema de los SISTEMAS DE TRÁNSITO RÁPIDO –mala traducción oficial- del (Bus Transit Rapid) BTR., que ya “mexicanizado” el término al idioma urbano ciudadano, hoy es conocido como “METROBUS” y coloquialmente “SARDINOBUS” por su amplio nivel de “confort” multicitado por las autoridades como distintivo e innovador modo de transportarse rápida y eficientemente con las 4 Rutas en operación en el 2013.

Este tipo de servicio de transporte semi-público, dicen las autoridades: más rápido, similar al Metro, que incluye características ventajosas con respecto a otros transportes públicos sin mencionar al de los TAXIS, como:

- 1) Carriles exclusivos o preferenciales para la circulación del transporte público. Al respecto considero que lejos de esta pretensión oficial, los carriles exclusivos limitaron la capacidad del flujo vial en las vías primarias en que

operan, ya que basta observar Av. Insurgentes en la que el uso de dos carriles de la vía pública concesionada a la empresa Metro bus como en las tres restantes en operación, cuyo valor catastral donado en su beneficio particular no ha retribuido contraprestación económica a las arcas de la Tesorería del D.F por el impacto de su construcción, además de incrementar el tiempo utilizado por el automovilista particular para realizar sus trayectos hasta en un 40% incrementando los ya de por sí altos niveles de contaminación de los que ya nunca más se habla en medios masivos de comunicación al reporta los IMECAS, desconocidos que afectan la salud pública de los habitantes especialmente en días del verano e invierno en los que la ausencia de vientos favorables para disuadir contribuye a generar las famosos cada días más frecuentes de “CONTINGENCIAS AMBIENTALES” que impiden circulación de más de 2 millones de automóviles públicos y privados con el holograma 2 que sin previo aviso son remitidos por falta de difusión oficial amañada al “corralón “ y con los impactos económicos a los usuarios afectados teniendo que erogar multas hasta por más de \$ 2, 500.00 y gran pérdida de tiempo, limitando con todo este nuevo modelo de transportación masiva las condiciones económicas adecuadas, que faciliten y promuevan la actividad económica y de esparcimiento de la población en su conjunto.

Otro efecto nocivo a la ciudadanía es la prepotencia al conducir de los conductores del METROBUS; que con esta actitud, han generado innumerables y trágicos accidentes viales en cruces importantes.

2) Vehículos articulados modernos de alta capacidad con tecnologías limpias.

Es un decir relativo, ya que la aludida “alta capacidad” sólo es de tipo financiero para sus dueños, ya que la capacidad de transportación o sea el número de pasajeros por unidad ninguna autoridad verifica que no se rebase y en los hechos, se observa una saturación total especialmente en los horarios de alta afluencia limitando con ello nivel de calidad y eficacia.

Son unidades que no cuentan con instalaciones propicias para operarlos en “retornos” habilitados y no construidos de manera específica para tales efectos, complicando la operación y el flujo vehicular de los automóviles en vías primarias.

La tecnología “limpia” es utópica, derivado que el tipo de combustible utilizado es igual que los que usa la RTP y los transportes de carga, basta monitoreos básicos para comprobar que después de tres años de operación en la Av. Insurgentes, el humo contaminante afecta ya la vegetación arbolaria que un día fue frondosa y que hoy en días lluviosos provoca caídas de importantes ramas que entorpecen la circulación especialmente en los trayectos: Viaducto-Dr. Gálvez y Perisur –El Caminero.

3) Paradas fijas.

La realidad actual refleja que en el momento de su definición, fueron seleccionadas sin previos estudios de factibilidad.

Un trayecto de la Línea Uno El Caminero-Indios Verdes tiene 52 paradas, + otros 35 semáforos intermedios en cruces con vialidades importantes, hacen que la Unidad se detenga más tiempo retrazando los tiempos de recorrido y de movilidad de los usuarios especialmente en horas pico.

- 4) Prepago y validación del cobro antes de abordar el vehículo.
Dado el tipo de accesos con espacios reducidos, se observa en muchas de las estaciones una zona de confusión al abordar, ya que la de prepago esta al inicio de los torniquetes de admisión limitando la capacidad de acceso con comodidad efectiva especialmente en horas de alta demanda.

- 5) Ascensos y descensos rápidos de los usuarios.

Pienso que sólo los domingos y días festivos y la estación de CU en época de vacaciones.

- 6) Integración modal en estaciones y terminales.
Sólo en la utopía, basta ver la acción en el Metro Insurgentes.
- 7) Programación y control rigurosos de operación del Sistema.
Otra utopía.
- 8) Señalización e información de calidad para el usuario.
Especialmente en que el usuario no ubica los puntos cardinales tanto al ascenso como al descenso, otra utopía más. (4).

Lejos de la pretensión oficial de mejorar -como afirman las autoridades- de llevar beneficios ambientales mediante la reducción del uso de vehículos en circulación, los usuarios de éstos, por lo regular no usan el METROBUS, preferimos el METRO.

1.7. Problemática actual del transporte urbano en la Ciudad de México y sus implicaciones sociales, económicas y ambientales.

El actual desarrollo económico y la forma dispersa del crecimiento urbano en el Territorio que ocupa el Distrito Federal y la ZMVM tienen impactos en todos los tipos de transporte que se manifiestan en el incremento de las tasas de movilidad, en el aumento muy considerable de la motorización, el cambio al uso de transportes más rápidos y a que aumentaron las distancias de los viajes.

NO obstante que la infraestructura y el equipamiento con el que se cuenta carecen de la cantidad y la calidad para soportar estos impactos.

Desde esta perspectiva, la ZMVM dispone de un sistema de transporte inadecuado, cuyos principales efectos negativos son la dificultad para favorecer niveles aceptables de movilidad terrestre de los habitantes y altos niveles de contaminación de degradan la calidad del aire y la salud de las personas.

Socialmente, el servicio de transporte, tanto público, particular y de carga, afecta a la ciudadanía en general al generarse condiciones viales que limitan e impiden concretar de manera ágil las condiciones más propicias para el desempeño de sus

actividades, entre ellas, las productivas que son vitales para el desarrollo y crecimiento del mercado económico regional en esta importante zona geográfica del país.

Es común observar el deterioro de la capacidad vial de la infraestructura urbana, para atender los grandes congestionamientos en Avenidas, Calzadas, calles primarias y secundarias, que impactan los tiempos de los viajes interurbanos de la Gran urbe.

La economía del Distrito Federal ha concentrado en su territorio las grandes decisiones políticas, sociales, productivas, comerciales, financieras, jurídicas del país, derivadas del asentamiento físico de los Poderes de la Unión.

Es por ello, que en el panorama del transporte en general, dentro del horizonte del corto, mediano y largo plazo se observa un escenario un tanto incierto, debido en gran medida, a que tanto el Gobierno del D. F. como la Asamblea Legislativa de Representantes, no ha podido controlar y ejercer de manera coordinada, una adecuada política económica con una clara y contundente estrategia e instrumentos de ejecución públicos, que apoye y facilite de manera ágil distintas acciones de política económica pública urbana, basadas en la concertación activa entre los principales actores políticos, financieros, comerciales, compañías automotrices, organizaciones sociales y grupos organizados de la ciudadanía y de los trabajadores del transporte.

Tal situación, impide que mejoren las condiciones de oferta y demanda de servicios públicos modernos de transporte urbano al usuario a toda hora del día, fomentando con ello, la creación de zonas altamente conflictivas.

De ahí, la urgencia política, económica, social y ambiental que impulse y fortalezca las condiciones favorables para consolidar avances concretos y una sólida voluntad y consistencia política para establecer un Programa de Regulación del Transporte Urbano 2010-12, que desemboque en los hechos, en un instrumento de política urbana pública, que atienda los retos de la realidad en la que se generan las condiciones materiales referidos a la oferta y la demanda del servicio público del transporte en la ZMVM.

De no atenderse políticamente este tipo de necesidades socialmente detectadas como prioritarias de resolverse dentro de la económica regional de la ZMVM, no será lejos los tiempos en los que la contaminación y la saturación vial impidan el sano desarrollo y crecimiento de la población de la histórica muy noble y leal Ciudad de México en los albores de la segunda década del inicio del Tercer Milenio.

No obstante lo descrito, en plena temporada vacacional de Semana Santa del pasado mes de marzo de 2013, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, el Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa, aprovecho, como suele suceder cuando se quiere amortiguar el impacto de un golpe económico a los intereses populares, decidió aumentar en un 33% las tarifas del transporte público de microbuses, autobuses Metro bus, a los que se sumarán aumentos al servicio de taxis, que entró en vigor el pasado 1º de abril, según lo publicado en “La Gaceta Oficial del GDF.

Es evidente que el costo de operación del servicio público de transporte de la Ciudad de México ha sido afectado constantemente por procesos inflacionarios, de entre los cuales destaca el aumento progresivo del precio de la gasolina y las refacciones. También es cierto que el costo de los pasajes en el Distrito Federal es una forma de subsidio popular que contrasta con las tarifas de otras ciudades y entidades federativas.

Lo cuestionable al respecto es que Mancera no generó un proceso de explicación y convencimiento sociales para tomar una decisión que impactará a la economía popular, y tampoco presenta contraprestaciones creíbles de parte de los concesionarios, quienes según eso quedan obligados a un programa volátil, que el tiempo se encargará de dejar en mero recurso oratorio. Al aseverar que: ***“esta alza se da con el compromiso de mejorar la seguridad y calidad del servicio, además de destinar el 20 por ciento del incremento para la capacitación del gremio, con el fin de integrarse al nuevo esquema de conformación de empresas”***

En mi opinión, es importante destacar que es una medida económica carente de instrumentos de control operativo que garantice por un lado, las mejoras en la calidad de la seguridad y capacitación al usuario, ya que basta conocer las notas periodísticas que al respecto aparecen en los distintos medios de comunicación referidos al aumento del nivel de accidentes acontecidos en nuestra ciudad, que generalmente se deben al exceso de velocidad y la baja o nula capacitación de los operadores, y que decir, con respecto de las turbias componendas entre mafias y grupos de poder que se ejercerán con respecto al ámbito de la conformación de nuevas empresas transportistas, de ahí, que considero una medida política y socialmente demagógica más del Jefe de Gobierno de la Ciudad de México

Hasta ahora, el manejo de los distintos gobiernos capitalinos en materia de transporte público y privado han favorecido y permitido que mediante métodos de corrupción institucionalizada se recaben cuotas para financiar actividades políticas y electorales y se creen hordas “izquierdistas” de nuevos ricos. Así ha sido en general y no solamente durante la administración mancera. Aprobar estos aumentos en los costos de los pasajes de los usuarios es una forma nada disfrazada de instaurar impuestos sociales sin que se tenga claridad ni confianza en lo que supuestamente habrán de recibir a cambio el pasajero, más allá de la clásica, trillada y nefasta demagogia rutinaria del “Madrugete oficial “a los ciudadanos el alza en el transporte público del DF.(7)

De la noche a la mañana, el esquema del costo del transporte público se transformó a partir del miércoles 3 de abril de 2013 en el D. F., al aumentar en un peso la tarifa de microbuses, autobuses, corredores viales y Metro bus; mientras el banderzo de los taxis libres, de sitio y radio taxis subirá dos pesos más 14 centavos en promedio cada 250 metros o 45 segundos.

El costo de la Línea 4 del Metro bus hacia Terminales 1 y 2 del aeropuerto se mantiene en 30 pesos y se cobrará 20 por ciento adicional a las tarifas de taxis,

según la modalidad de que se trate, así como en el transporte colectivo a partir de las 23 horas y hasta las seis de la mañana del día siguiente.

Las autoridades “justificaron” el aumento de las tarifas argumentando que : “el ajuste entre el 20 y 33.33 por ciento a las tarifas actuales en el servicio público concesionado y de entre 10.79 y 24.05 por ciento en taxis, corresponde a la intención de mitigar el impacto económico de los aumentos en el costo de los combustibles y refacciones hasta de 57.27 por ciento; del salario mínimo, 28.85, e inflación de 18.39 por ciento, baja rentabilidad y el alza de gastos directos e indirectos que inciden en el transporte” indicaron las autoridades. Tal esquema de lógica económica, ni Lord Keynes daría el crédito a esta justificación de una política pública tan importante para la gente común y corriente.

Así las cosas, la tarifa para microbuses y vagonetas será de 4 pesos para una distancia de hasta 5 kilómetros, 4.50 de 5 a 12 Kilómetros, y 5.50 para más de 12 kilómetros; mientras en autobús será de 5 pesos hasta 5 kilómetros y de 6 pesos cuando rebase esa distancia.

En corredores concesionarios como Reforma, Periférico, Circuito Interior o Revolución, el costo será de 5.50 para el servicio ordinario, 6 pesos el Servicio Ejecutivo; la tarifa del Metro bus será de 6 pesos. (7)

El banderazo de taxi libre aumenta a 8.74 y por cada 250metros de distancia 0 45 segundos se cobrará 1.07 pesos adicionales, en taxis de sitios con base en vía pública será de 13.10 pesos con un salto de 1.30; en radio taxis será de 27.30 y cada 250 metros de distancia se cobrarán 1.84 más.

Este es el panorama de afectación económica en el costo del pasaje del transporte público, el Jefe de Gobierno manifestó al respecto que: “Si bien el gobierno tiene que cuidar la economía de los ciudadanos, debe hacerlo con un ESQUEMA DE REALIDAD, pues quienes se encuentran “detrás del volante tienen que atender las necesidades propias”, además de que la ciudadanía está por debajo de la media nacional en tarifas de transporte público, que es de 7 pesos. La Jornada:27/03/13.Pag24. (6)

O sea que como dice el refrán popular mexicano que al respecto le queda:” Mal de muchos, consuelo de p.....jos”.

En **opinión de distintos usuarios consultados al respecto** en distintos sitios de la ciudad una vez que se conoció las nuevas tarifas oficiales, me respondieron en general que: **Las autoridades buscan evitarse problemas con los concesionarios, no que el sistema sea mejor, seguro y funcional.** Esas fueron las expresiones de empleados, amas de casa, estudiantes y comerciantes. El aumento del costo del pasaje no garantiza que los chóferes hagan mejor su trabajo.

Estas nuevas condiciones económicas en la operación del transporte público de la ciudad de México, en mi opinión económica, es solamente un paliativo más enfrentar la grave problemática estructural que lo afecta. No se procede por parte de las autoridades a realizar cambios de fondo que de verdad ayuden a mejorar sus condiciones actuales de operación como la opinión pública de los usuarios lo

considera. Nada se habla del combate a los intereses de grupos mafiosos de concesionarios que tienen el control real de la oferta al poseer un parque vehicular, los recursos económicos y amplias influencias políticas que les permiten ejercer sus propias políticas afines a sus intereses con instrumentos y estrategias propias muy lejos de pensarlas con sentido de mejora, capacitación, seguridad, eficiencia, equipamiento digno a las necesidades de los usuarios, de esas circunstancias operativas inherentes al servicio público del transporte, nada se mencionó para regular y controlar amplios sectores que usufructúan la renta social del transporte urbano y suburbano de nuestra ciudad capital y menos de sus estrechas relaciones con la transportación masiva en la ZMVM. (8)

En ese sentido, considero que hoy más que nunca tiene sentido político, social y jurídico, mi propuesta alternativa económica para la atención de la oferta y la demanda del transporte público de taxis en la Ciudad de México.

Al pensar que su problemática general debe ser abordada a través de un proceso gradual de solución y comprensión multifactorial, reconociéndole límites a la solución de sus necesidades detectadas como prioritarias de resolver dentro de un horizonte de planeación en el corto, mediano y largo plazo que abarque en conjunto la ZMVM.

Al efecto, tendrá que ser considerado un esquema de diseño e implementación de soluciones conjuntas generadas a partir de distintas alternativas aportadas por grupos socialmente organizados que logren consolidar un esquema real de operación del servicio que permita tomar decisiones sociales tendientes a consolidar al menos en una primera etapa de este gran proceso de solución al grave problema del transporte público el que se refiere al servicio público de taxis, motivo de este trabajo de tesis profesional de la carrera de economía, basado en Tres Ejes Económicos Rectores Básicos:

- Reconocimiento oficial como Empleados Públicos al Servicio del Gobierno de la Ciudad de México y su afiliación automática al ISSSTE al personal concesionario y operativo que como trabajadores del volante hoy se desempeñan en calidad de peones acasillados en su vehículos, sin disponer de ninguna prestación social ;
- La creación de un Organismo Público Cooperativo Descentralizado del Gobierno de la Ciudad de México, que opere una Red de Transporte Metropolitano de Taxis (RTMT);
- Un nuevo modelo operativo de atención a la oferta y demanda basado en un esquema de 2500 puntos de origen y destino final de viajes por zonas y distintas alternativas de traslados y costos.

Capítulo 2. Metodología de la investigación y las ventajas del método de muestreo en el diseño derivado de la aplicación del Cuestionario General de Consulta a las autoridades, usuarios y taxistas en la Ciudad de México y ZMVM.

2.1 Las ventajas del método de muestreo.

Nuestros conocimientos y acciones están basados en gran parte sobre muestras. Esto es verdad real en la vida cotidiana como en la investigación científica.

Las aplicaciones de las técnicas del muestreo buscan obtener información del conjunto es finita y bien delimitada.

2.1.1. El Diseño del Cuestionario.

La elaboración del Cuestionario General de Consulta para autoridades, usuarios y taxistas, como un instrumento metodológico para conocer la opinión general acerca de las principales condiciones generales en las que opera actualmente el servicio de taxis en el D. F., fue el resultado de la conjunción de la experiencia e interés de mi parte y la desinteresada visión expresado por cada uno de los más de 750 cuestionarios aplicados en distintas zonas, vialidades, colonias, barrios, parques y jardines públicos, Metro, autobuses urbanos y suburbanos, taxis de operados las Series A, B y M; servi-taxis, radio-taxis, Sitios, Bases, y Terminales; Tren Ligerero, Taxis piratas.

La aplicación del cuestionario a los 750, la realice con el apoyo de dos grupos de 30 encuestadores que de manera oportuna y voluntaria, acudieron a los distintos puntos seleccionados como representativos en la geografía del Distrito Federal y la frontera limítrofe del estado de México.

En su estructura, incluí distintos ítems referidos a: problemática general del servicio; capacidad de movilidad; principales características de política pública orientada a mejorar las condiciones del abasto oportuno del servicio, un sistema de tarifas acordes con la condición operativa de la oferta y demanda del mercado;

evaluación del desempeño general de las autoridades; condiciones laborales de los taxistas; propuestas de mejora, nuevas alternativas del servicio.

El levantamiento de la encuesta se realizó durante los tres horarios: matutino, vespertino y nocturno.

Los encuestadores se reclutaron del Instituto Nacional de Estudios de la Administración Pública y Sindicales (INESAP).y participaron tanto los días y horarios referidos durante 3 días y el fin de semana durante el pasado mes de junio del 2013.

2.1.2. Fase de preparación.

Esta fase fue de gran relevancia para la integración de toda la información que la tesis requirió para definir el esquema de implementación en la elaboración de la propuesta, los principales objetivos al respecto fueron:

- Conocer las opiniones de las autoridades, operadores y concesionarios y, el público usuario, para determinar las principales características estructurales que determinan las condiciones en las que opera el servicio;
- Contar con elementos de análisis de resultados, que favorecieron la discusión de los mismos para disponer de indicadores básicos con capacidad para la elaboración de políticas, estrategias e instrumentos de políticas públicas urbanas referidas al servicio público del taxi en la ZMVM.
- En principio se considera prudente operar los servicios de taxis a partir de los siguientes puntos geográficos:

RELACIÓN DE SITIOS ESTRATÉGICOS PARA LA APLICACIÓN DEL “CUESTIONARIO PÚBLICO DE OPINION ACERCA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONAS CONURBADAS DEL ESTADO DE MÉXICO”, BASE DE LA ENCUESTA GENERAL DE DIAGNÓSTICO. Mayo –Junio de 2013.

- 1.- Plaza de la Constitución .Zócalo Capitalino.
- 2.- Estación Metro-Chapultepec.
- 3.- Estación Metro Indios Verdes.
- 4.- Estación Metro Pantitlán.
- 5.- Estación Metro Taxqueña.
- 6.- Estación Metro Balderas.
- 7.- Estación Metro Insurgentes.
- 8.- Terminal de Autobuses Oriente TAPO.
- 9.- Terminal de Autobuses Poniente Observatorio.
- 10.-Terminal de Autobuses del Norte.
- 11.-Estación Terminal Buenavista del Tren Metropolitano del D.F.
- 12. Estación Metro Cuatro Caminos.
- 13. Estación Metro Pino Suárez.
- 14.-Central de Abastos.
- 15.- Zona de Hospitales en Huipúlco, Tlalpan.
- 16. Centro Comercial Perisur.
- 17. Centro Comercial Santa Fé.
- 18 Centro Comercial Galerías Coapa.
- 19. Mercado de Jamaica.
- 20 Mercado de Xochimilco.
- 21. Mercado Portales.
- 22. Mercado Milpa Alta.

- 24.- Mercado Cuajimalpa.
- 25. Mercado Atzacapotzalco.
- 26. Basílica de Guadalupe.
- 27. Glorieta SEDENA Conscripto.
- 29. Aeropuerto Benito Juárez T1 y T2.
- 30.-Jardín Hidalgo-Coyoacán.
- 31.- Zona Comercial Polanco.
- 32.-Zona Comercial del Primer Cuadro.
- 33.-Zona Comercial San Ángel.
- 34. Estadio Azteca.
- 35. Glorieta de Huipulco.Tlalpan.
- 36. Paradero Santa Marta Acatitla. Ixtapalapa.
- 37 . Estación Metro Viveros.
- 38. Estación Metro Ciudad Universitaria.
- 39. Estación Metro Miguel Ángel de Quevedo.
- 40. Estación Metro Oceanía.
- 41. Plaza principal de Tulyehualco.Xochimilco.
- 42. Estación Metro Aeropuerto
- 43.-Plaza Universidad.
- 44. Plaza Garibaldi.
- 45. Avenida del Paseo de la Reforma.}
- 46. Avenida de Los Insurgentes.
- 47. Plaza de la República.
- 48. Estación Metro Tacubaya.
- 49. Estación Metro General Anaya.
- 50. Estación del Metro La Raza.

2.2. Costo reducido.

Dado que los datos que busqué obtener se referían a una pequeña fracción del total de los 130 mil taxis registrados correspondientes a las Series de Placas oficiales: A, B, y M; (sin contar otros 150 mil taxis “piratas”, ya que la encuesta realizada a través de la aplicación de 1 500 cuestionarios durante el período de aplicación que fue de seis semanas en las que se entrevistó a 650 usuarios, 800 taxistas/concesionarios y 50 autoridades de distintos niveles, me permitieron realizarlas con gastos menores a los requeridos por un Censo completo.

2.3 Mayor rapidez.

Por la misma razón, los datos y la información recabada pudieron ser recolectados y resumidos más rápidamente dado el universo de la población encuestada por los 5 encuestadores y yo, bajo criterios de aplicación homologados en tiempo y forma.

2.3.1. Mis posibilidades.

Para obtener la información de la encuesta aplicada, utilicé el apoyo de mis compañeros de la Facultad de Economía de la UNAM del 3º. Semestre escolar en el año 2013, con conocimientos de la materia de Estadística I y II, mismos que tuvieron a bien disponer de su tiempo y conocimientos para llevar a cabo el proceso de aplicación del cuestionario y apoyar también la fase de análisis de los resultados obtenidos, elementos que me ayudaron para la ponderación de la validez de la hipótesis planteada al inicio de la investigación del tema de la tesis: el reconocimiento oficial del gobierno del Distrito Federal a los taxis como empleados públicos al servicio de los habitantes de la Ciudad de México; la necesidad social de la creación y operación urgente de una Cooperativa Metropolitana del Taxi

(CMT) y la instrumentación de un nuevo modelo operativo del servicio a partir de puntos de origen y destino para atender el suministro de la oferta y demanda por Rutas con Zonas de tarifas fijas en forma de "T".

Después de realizar este ejercicio estadístico, consideré que se logró obtener una imagen actual del espectro general del servicio público de taxis en el D. F. y ZMVM., debido a que el levantamiento de la información se realizó en lugares y sitios estratégicos que de manera previa fueron determinados en su ubicación acordes a los flujos de oferta y demanda considerando los distintos tipos de horarios considerados: matutino, vespertino y nocturno.

Lo anterior, me permitió, llevar a cabo el proceso de aplicación de la encuesta realizada en las mejores condiciones para la supervisión cuidadosa del trabajo realizado en el campo de las acciones y la compilación de la información de los resultados obtenidos que generaron una imagen lo más aproximada posible a la realidad general del modelo operativo del servicio en los distintos rumbos, zonas, colonias, poblados y suburbios de la Ciudad de México y la ZMVM.

2.4. Etapas principales.

Si pensamos que las encuestas varían considerablemente en su complejidad; de ahí, que es muy útil describir brevemente los pasos involucrados en la planeación de su ejecución.

Los pasos principales de la encuesta realizada están agrupados de la siguiente manera:

2.4.1 Objetivos.

Conocer los principales tópicos generales del modelo operativo actual del Servicio Público de Taxis en el D. F y ZMVM., relativos a: Condiciones laborales de los taxistas; condiciones jurídicas generales del Servicio a los usuarios y las principales medidas de regulación públicas.

2.4.2.El Universo de la población encuestada.

La palabra población la empleo para denominar el grupo de trabajadores que operan los vehículos de los taxis públicos ya que son chóferes la gran mayoría y concesionarios del Servicio ante la SETRAVI-GDF; también la utilizo como referencia a los núcleos sociales de usuarios que requieren moverse e interconectarse territorialmente en sus desplazamientos y trayectos necesarios para satisfacer sus distintas necesidades de transportación terrestre a partir de un punto de origen y otro de destino final durante el día o la noche, y por último lo hago con referencia a distintos funcionarios públicos centrales y Delegados Políticos del Gobierno del Distrito Federal.

En ocasiones, por razones de factibilidad o por simple conveniencia, la población muestreada fue más restringida que la población objetivo; pero reconozco que fueron situaciones esporádicas derivadas de la falta de colaboración de ciertas

autoridades que adoptaron conductas temerosas de opinar dada la presión ejercida por sus superiores; en cuanto a los usuarios, por la premura de tiempo contestaron con respuestas evasivas a la invitación a participar en la encuesta, por último, los chóferes taxistas en su gran mayoría apoyaron la entrevista, no así, cierto núcleo de concesionarios.

2.4.3 Información recabada.

Fue conveniente cerciorarme que todos los datos fueron los consignados dentro del texto de la encuesta y que no se omitieron datos importantes; ya que siempre procuré incluir un número reducido de preguntas básicas que permitieron su ulterior análisis.

2.4.4. Grado de precisión deseado.

Como todos los resultados de una encuesta por muestreo estuvieron siempre sujetos a cierto nivel de incertidumbre, por eso, el universo fue un tanto reducido del gran total del conjunto, y por los errores en la medición realizada.

2.4.5. Método de medición.

La encuesta realizada para obtener los datos importantes a la investigación, la diseñé pensando que estuviera a cargo de entrevistadores que simplemente leyeron el cuestionario prescrito a cada uno de los entrevistados, en busca siempre de un amplio margen de libertad en la forma y orden de las preguntas de manera muy personal.

Una parte importante del trabajo preliminar de construcción de los ítems y sus respuestas, a través del cuestionario por demás simple, situación que me permitió de manera previa codificar las respuestas, de tal modo, que los principales resultados aportados por la encuesta facilitaron elaborar su resumen base de las conclusiones y recomendaciones generales de la situación actual en la que opera el Servicio Público de Taxis en el D.F. y ZMVM.

2.5. Organización del trabajo de campo.

Para realizar la aplicación de las encuestas, procedí a realizar de manera previa una capacitación para aplicadores sensibilizándolos de las características e importancia de los por menores necesarios para realizar atinadamente el levantamiento de las encuestas, resaltando las principales tópicos de los contenidos temáticos del cuestionario, la oportunidad y técnicas del muestreo, además de supervisar su trabajo para verificar de manera anticipada la calidad de las respuestas y tratar de eliminar en lo posible, la generación de "no respuestas" al momento de realizar las entrevistas.

Otro aspecto importante de señalar fue la determinación y ubicación geográfica de los sitios, zonas, avenidas, parques, hospitales, tiendas comerciales, terminales de Aviación 1 y 2, autobuses, paraderos, estaciones del Metro, Tren Ligero,, en los

que el flujo de usuarios denotó amplios niveles de oferta y demanda del Servicio Público de Taxis.

2.6. Resumen y análisis de datos.

El primer paso que seguí después de haber realizado el total de encuestas fue elaborar un borrador de un resumen general en el que concentre los principales resultados obtenidos acorde al tipo de pregunta.

Lo anterior, me permitió conocer cierto tipo de estimaciones en cuanto a:

La situación actual de la mayoría de los chóferes de taxis; su inconformidad con el tipo y modelo de regulación pública que las autoridades de SETRAVI. DF les aplican, conciencia de sus limitaciones competitivas, largas y sinuosas jornadas de trabajo, pésimas condiciones de salud para ellos y sus familias, altos costos de operación y tramitación oficial para desempeño de sus actividades, no son sujetos de crédito público, riesgos laborales, inseguridad jurídica y una amplio deseo de mejora individual y colectiva.

Los usuarios demandan: reducción de tarifas, tiempos de traslado, seguridad e higiene en el transporte, rutas preestablecidas en puntos fijos cerca de sus opciones.

Las autoridades: éxito en su gestión del control del servicio, bajos niveles de autocritica y poco receptivos a cambios sugeridos por taxistas y la población entre otros aspectos demandados.

Diseño del Cuestionario.

La elaboración del Cuestionario General de Consulta para autoridades, usuarios y taxistas, como un instrumento metodológico para conocer la opinión general acerca de las principales condiciones generales en las que opera actualmente el servicio de taxis en el D.F., fue el resultado de la conjunción de la experiencia e interés de mí parte y la desinteresada visión expresado por cada uno de los más de 750 cuestionarios aplicados en distintas zonas, vialidades, colonias, barrios, parques y jardines públicos, Metro, autobuses urbanos y suburbanos, taxis de operados las Series A, B y M; servi-taxis, radio-taxis, Sitios, Bases, y Terminales; Tren Ligerero, Taxis piratas.

La aplicación del cuestionario a los 750, la realice con el apoyo de dos grupos de 30 encuestadores que de manera oportuna y voluntaria, acudieron a los distintos puntos seleccionados como representativos en la geografía del Distrito Federal y la frontera limítrofe del estado de México.

En su estructura, incluí distintos ítems referidos a: problemática general del servicio; capacidad de movilidad; principales características de política pública

orientada a mejorar las condiciones del abasto oportuno del servicio, un sistema de tarifas acordes con la condición operativa de la oferta y demanda del mercado; evaluación del desempeño general de las autoridades; condiciones laborales de los taxistas; propuestas de mejora, nuevas alternativas del servicio.

El levantamiento de la encuesta se realizó durante los tres horarios: matutino, vespertino y nocturno.

Los encuestadores se reclutaron del Instituto Nacional de Estudios de la Administración Pública y Sindicales (INESAP).y participaron tanto los días y horarios referidos durante 3 días y el fin de semana durante el pasado mes de junio del 2013

Fase de preparación.

Esta fase fue de gran relevancia para la integración de toda la información que la tesis requirió para definir el esquema de implementación en la elaboración de la propuesta, los principales objetivos al respecto fueron:

- Conocer las opiniones de las autoridades, operadores y concesionarios y, el público usuario, para determinar las principales características estructurales que determinan las condiciones en las que opera el servicio;
- Contar con elementos de análisis de resultados, que favorecieron la discusión de los mismos para disponer de indicadores básicos con capacidad para la elaboración de políticas, estrategias e instrumentos de políticas públicas urbanas referidas al servicio público del taxi en la ZMVM.
- En principio se considera prudente operar los servicios de taxis a partir de los siguientes puntos geográficos:

RELACIÓN DE SITIOS ESTRATÉGICOS PARA LA APLICACIÓN DEL “CUESTIONARIO PÚBLICO DE OPINION ACERCA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONAS CONURBADAS DEL ESTADO DE MÉXICO”, BASE DE LA ENCUESTA GENERAL DE DIAGNÓSTICO. Mayo –Junio de 2013.

- 1.- Plaza de la Constitución .Zócalo Capitalino.
- 2.- Estación Metro-Chapultepec.
- 3.- Estación Metro Indios Verdes.
- 4.- Estación Metro Pantitlán.
- 5.- Estación Metro Taxqueña.
- 6.- Estación Metro Balderas.
- 7.- Estación Metro Insurgentes.
- 8.- Terminal de Autobuses Oriente TAPO.
- 9.- Terminal de Autobuses Poniente Observatorio.
- 10.-Terminal de Autobuses del Norte.
- 11.-Estación Terminal Buenavista del Tren Metropolitano del D.F.
- 12. Estación Metro Cuatro Caminos.
- 13. Estación Metro Pino Suárez.
- 14.-Central de Abastos.
- 15.- Zona de Hospitales en Huipúlco, Tlalpan.
- 16. Centro Comercial Perisur.
- 17. Centro Comercial Santa Fé.
- 18 Centro Comercial Galerías Coapa.
- 19. Mercado de Jamaica.

- 20 Mercado de Xochimilco.
- 21. Mercado Portales.
- 22. Mercado Milpa Alta.
- 24.- Mercado Cuajimalpa.
- 25. Mercado Atzacapotzalco.
- 26. Basílica de Guadalupe.
- 27. Glorieta SEDENA Conscripto.
- 29. Aeropuerto Benito Juárez T1 y T2.
- 30.- Jardín Hidalgo-Coyoacán.
- 31.- Zona Comercial Polanco.
- 32.-Zona Comercial del Primer Cuadro.
- 33.-Zona Comercial San Ángel.
- 34. Estadio Azteca.
- 35. Glorieta de Huipulco.Tlalpan.
- 36.Paradero Santa Marta Acatitla. Ixtapalapa.
- 37 . Estación Metro Viveros.
- 38. Estación Metro Ciudad Universitaria.
- 39. Estación Metro Miguel Ángel de Quevedo.
- 40. Estación Metro Oceanía.
- 41. Plaza principal de Tulyehualco.Xochimilco.
- 42. Estación Metro Aeropuerto
- 43.-Plaza Universidad.
- 44. Plaza Garibaldi.
- 45. Avenida del Paseo de la Reforma.}
- 46. Avenida de Los Insurgentes.
- 47. Plaza de la República.
- 48. Estación Metro Tacubaya.
- 49. Estación Metro General Anaya.
- 50. Estación del Metro La Raza.

CAPÍTULO 3. PERFIL GENERAL DEL MERCADO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXIS EN EL DISTRITO FEDERAL AL INICIO DEL TERCER MILENIO.

Características generales.

Sin duda, la Ciudad de México, al fungir como sede del Distrito Federal concentra -desde el año de 1325 en que los Aztecas como grupo hegemónico dentro del grupo étnico las siete tribus Nahuatlacas fundan la Gran Tenochtitlán- el poder político, económico, jurídico, militar, educativo, religioso, comercial y financiero de nuestro país.

Actualmente con sus aproximadamente 9.6 millones de habitantes demandan un promedio de 5 millones de viajes diarios en la totalidad de sus 16 Delegaciones Políticas que requieren y demandan un transporte público moderno y calidad.

Sin embargo, las distintas autoridades del Gobierno de la Ciudad de México no han logrado instrumentar políticas y acciones públicas de manera conjunta con las autoridades federales y con los gobiernos del Estado de México y Morelos orientadas con el fin de articular una red metropolitana de transporte público que procure mitigar y resarcir el rezago de la atención social a la demanda creciente y con limitaciones en el modo operativo de ofertar el servicio del suministro del transporte público urbano y suburbano.

La problemática y los resultados obtenidos hasta ahora han sido limitados por el avance del crecimiento y desarrollo de la población usuaria; es común observar diariamente en ciertas áreas geográficas especialmente periféricas, una insuficiencia a la alza de los servicios de

transporte público, situación que incide en la afectación negativa de sus actividades económicas, al operar la saturación de la capacidad ofertada para su transportación en horarios claramente determinados.

Este fenómeno de la sociabilidad urbana, demanda una mejora efectiva urgente en la atención de su problemática detectada como prioritaria de resolver con oportunidad y tratar de superarla, a fin de no continuar afectando a con ello, la economía citadina y regional, derivada de la calidad y cantidad de su oferta y demanda de servicios (150 000 autos con placas de las Series A, B y M, y otros 150 000 autos conocidos como “Piratas”) en las zonas suburbanas ante la creciente demanda social de **MOVILIDAD URBANA**, como un factor que favorezca y/o limite las condiciones de para el crecimiento y desarrollo sustentable en el ámbito social.

De ahí, que uno de los principales factores urbanos que preocupa al país en su conjunto sea el panorama que hoy día afecta las condiciones del crecimiento y desarrollo de las actividades económicas en la Ciudad de México, derivado de ese acelerado proceso de transformación del patrón de oferta y demanda de la movilidad urbana de sus habitantes.

En el Distrito Federal, esta práctica social aumentó 182 %,a incrementarse de 29 mil 991 millones de kilómetros recorridos en 1990 a 84 mil 552 millones en el 2010. es decir, **se triplicó el uso del automóvil en 20 años** (Nota Periodística de Héctor Zambrano, Pag.38, en MILENIO PERIÓDICO-25-03-2012).().

Tal situación significa un alto costo para la sociedad que ha recurrido a una política energética de subsidio a las gasolineras, en un nivel cada vez más caótico de tránsito vehicular citadino, mala calidad del aire y vidas humanas en la ZMVM, según estudio citado por dicha nota periodística denominado: “Transformando la movilidad urbana en México”, elaborado por el Instituto de Políticas del Transporte y el Desarrollo, efectuado con financiamiento de la Embajada del Reino Unido.

Se menciona que tan sólo en un año los accidentes de tránsito dejan 24 mil muertos y 4º mil heridos en el país, con el costo que ello implica para las instituciones de justicia y de salud pública, amén del pago de los seguros correspondientes.

El abuso del uso del automóvil conlleva esos daños colaterales ocultos a la economía metropolitana.

Tan sólo en pérdidas de tiempo en horas-hombre, el costo del uso del automóvil a la sociedad mexicana en su conjunto asciende a 200 mil millones de pesos anuales.

La agitada vida urbana de la población ha requerido de constantes esfuerzos colectivos para mejorar la calidad de los servicios terrestres de transporte público en la Ciudad de México; sin embargo han sido insuficientes para mejorar las condiciones generales de la movilidad ciudadana, especialmente en las zonas más densamente pobladas y con gran concentración de actividades económicas.

La Ciudad de México ha vivido un intenso proceso de crecimiento y desarrollo urbano derivado del alto grado de concentración política, dado que en su territorio se asientan los poderes federales que ha generado, un acelerado nivel de conurbación con los 58 municipios del Estado de México y de sus 36 pueblos originales asentados, principalmente

en las zonas sur poniente y nororiental, en donde sus habitantes han aumentado los niveles de demanda servicios de transporte ante una limitada oferta del mismo.

Se observa diariamente los distintos flujos de movilidad que rebasan su capacidad de atención especialmente en horarios de entrada y salida de la población económicamente activa al saturar la transportación masiva en el Metro, Tren Metropolitano, Ligerero, Rutas de autobuses, Metro-buses y microbuses, y Taxis en sus distintas modalidades y tipos de usuarios.

La disparidad en el tipo de tarifas (3,4,5,6,7 TD,etc) y costos de operación entre los servicios públicos de transporte dan como resultado un desigual y comparado nivel de tarifas en la prestación de los distintos servicios.

Existen ciertos niveles de interconexión entre ellos, pero no el más económicamente viable. (14).

El costo y el pago de los distintos trayectos son elásticamente diferenciales, ya que depende de las necesidades específicas de cada usuario y su capacidad de pago; es decir, un usuario por ejemplo utilizará el Servicio de R-100 con tarifa de \$ 2.00 por un trayecto mediano o largo pero sinuoso, si tiene necesidad económico y/o tiempo para hacerlo, ya que no le queda de otra; la cobertura de este servicio se ha reducido en los últimos años, dado que para las autoridades les resultan elevados los costos de operación y bajos niveles de recuperación económica que afecta el número de corridas y zonas populares atendidas por lo general en zonas periféricas.

- Un ejemplo es el R-100 Topilejo -San Ángel que por muchos años atendió un trayecto que sirvió para comunicar una amplia zona en el sector Sur de la Ciudad; hoy los usuarios tiene que pagar \$ 7.00 por bajar y otros \$ 7.00 por subir; dado que tiene que usar el R-100 y el Metro Bus; a través de un trasbordo en Estación Caminero del MB y bajar en la Estación Bombilla a 500.m. de San Ángel, limitando una interconexión básica en la Zona de Autobuses y microbuses de Las Palmas para continuar trayectos por Av. Revolución, Estación Metro Barranca del Muerto y Chapultepec hacia el Norte hacia el Poniente para el camino al Desierto de los Leones; hacia el Sur para interconectar la Línea 3 del Metro en su Estación Miguel Ángel de Quevedo Metro Y Línea 2 en la Estación del Metro Taxqueña con su trayecto intermedio por la Delegación Coyoacán.

En sí, observamos que en general las posibilidades de interconexión del transporte terrestre es muy limitada y costosa a las masas populares.

Los automovilistas particulares (3.5 millones) no usan el transporte público por inseguro, caótico, sucio, impuntual y limitado en su cobertura.

Tal situación, genera la saturación de las principales vías primarias, secundarias y terciarias en algunas zonas y horarios en una jornada diaria; aunado a ello, las autoridades al construir mega obras de vialidades de pago, incentivan y aumentan el uso del automóvil particular como vía para obtener ingresos a sus arcas; si pensamos que tan sólo el año fiscal del 2011 las autoridades locales obtuvieron por la nueva tarjeta de circulación \$ 230.00 por auto o sea

alrededor de un total 6 mil quinientos millones de pesos a recaudar esta cifra nuevamente dentro de tres años cuando concluya la vigencia de las actuales.

Los costos y precios de las nuevas mega obras viales son secretas por un período de 12 años o sea simple y llanamente OPACIDAD en las acciones de gobierno.

Otra gran limitante a la movilidad urbana es sin duda alguna la falta de cajones de estacionamiento que impide un adecuado uso del automóvil; situación por lo que es común observar, en zonas de oficinas públicas, hospitales, comerciales, de servicios, terminales de aeropuerto, autobuses, estaciones del Metro, parques y jardines, etc., el “nuevo” servicio de Grúa\$\$\$\$\$, que no cesa en impedir el uso de espacios disponibles actualmente, sin que las autoridades del Gobierno del DF, hasta ahora, de una oferta viable de construcción de nuevos estacionamientos públicos, aledaños a la demanda de éste tipo de servicio urbano colateral al uso intenso del automóvil particular para mejorar las condiciones generales del flujo vial en amplios sectores de la Ciudad y limitar el uso de las grúas a los casos extremos y no como regularidad en el atraco a la ciudadanía.

Este breve resumen de las características generales de las condiciones en las que opera actualmente el servicio público de taxis resultan útiles como base fundamental para tratar de comprender cómo funciona el mercado del Servicio Público de Taxis en la Ciudad de México.

La descripción anterior nos permite tratar de explicar a continuación un ejercicio reflexivo para comprender el mercado del servicio público de taxis en el que interactúan dinámicamente los principales factores económicos entre otros: las dos fuerzas comerciales de la oferta y la demanda, el punto de equilibrio y ofrecer elementos necesarios para la elaboración de ciertas conclusiones y recomendaciones al respecto.

3.1MERCADO

El Servicio Público de Taxi en la Ciudad de México y Zona Metropolitana del Valle de México existe para facilitar el intercambio de productos, servicios y materias primas.

Los usuarios y taxistas se ponen en contacto en cualquier punto territorial y de común acuerdo definen realizar o no un viaje pactado de un origen a un destino al abordar y pagar el cobro de la tarifa oficial regulada al respecto por las autoridades de la SETRAVI para dicho medio de servicio de transporte público que se oferta durante las 24 horas del día,

Desde las últimas cuatro décadas, al menos, el transporte público de taxis es uno de los sectores más abandonados por la inversión del gobierno federal del D.F, y el gobierno del Estado de México, ya que solamente se ha apoyado a los microbuses y autobuses, sin importar el hecho económico que representa las características de operación diaria en la movilidad social en distintas direcciones y flujos del suministro de ese importantísimo servicio público a la población usuaria, como medio de transporte terrestre al aportar los más de 2.5 millones de viajes que se hacen por este medio en la Ciudad de México, ya sea, del servicio suministrado por la gran mayoría de taxis que operan sin rumbo fijo tarifas 3 (diurno y vespertino) y 4 (nocturno) y de Sitio, Base, Terminales, Radio Taxis, Servi Taxis y otros, que operan con tarifa 5 y especiales.

El modelo operativo actual del servicio, se inicia regularmente, al abordar el usuario el taxi, en cualquier punto del territorio en el que coincidan; a continuación, de manera

concertada con el taxista, acuerdan un trayecto y una ruta para realizarlo, desde el punto origen hasta un destino final.

El trayecto puede ser corto, mediano y largo. La complejidad de la estructura vial en el Distrito Federal y la ZMVM, impacta la calidad y cantidad del servicio público de transporte: velocidad, precio, oportunidad y tiempo, seguridad, depreciación del equipo y comodidad del trayecto.

También, una característica general del servicio es que es **anárquico**; porque no existe un modelo operativo que fortalezca el nivel económico de eficiencia terminal para cualquiera de las modalidades de suministro al usuario.

Dado que cada uno de los usuarios tiene una ubicación de demanda determinada y los taxistas una oferta individual de suministro de servicio acorde a sus necesidades y preferencias, existen una gran variedad de limitantes en la calidad del servicio: concentración de oferta y demanda en puntos y zonas estratégicas muy definidas: estaciones del Metro, Terminales de Autobuses, T.1 y T 2 en el Aeropuerto; Zonas y Centros comerciales, hospitales, tiendas departamentales, intersecciones de vías primarias principales, que contrastan con las zonas conurbadas y montañosas del Sur, Oriente, Poniente y Norte del Valle de México que carecen de una oferta adecuada ante la gran demanda de los habitantes de esos pueblos y colonias de nueva creación y con un índice alto de incremento demográfico, que retarda su movilidad en tiempo y forma tal, que obliga a la población a perder hasta cuatro horas diarias en su jornada laboral, afectando su nivel de salud y económico.

Al respecto, menciono aquí, una nota aparecida recientemente en un diario de circulación nacional en el que se menciona :”Por el tránsito se pierde en el D F 3.3. millones de horas –hombre. (La Jornada :25/06/2012.Pág.37.Equivalente a 33 mil millones de pesos anuales”,

Muy grave para la economía personal y colectiva de la población de la Ciudad de México y más drástico el efecto para la que vive en la ZMVM, que se ven seriamente afectados por ésta situación, al destinar entre el 25 y el 40 % en gastos de transporte para llegar a su destino.

El D F y la ZMVM al crecer y desarrollarse anárquicamente de manera intensa durante las tres últimas décadas, ya se muestran efectos sociales muy preocupantes para la economía regional, los referidos a la competitividad y sustentabilidad de la economía local, derivada de su extensión y disgregación territorial, muy dispar con el equipamiento urbano deficiente causales de la destrucción de la biodiversidad y el equilibrio ecológico y ambiental.

Es muy importante destacar para la economía del mercado regional de la ZMVM, la falta de una LEY en materia de política pública que regule y obligue a los gobiernos locales a reconocer los conflictos de las ciudades como “metropolitanas” que impide se atiendan problemas comunes de manera coordinada en materia de vivienda, contaminación y transporte público, en nuestro tema de tesis, el referido al Servicio Público de taxis metropolitanos e interestatales, delegacionales e interdelegacionales, con un sistema de interoperación de servicios de transporte público con un lógico apego a las distintas necesidades socialmente detectadas como prioritarias de resolver.

Actualmente, es importante considerar desde el punto de vista económico, la necesidad de una política nacional de desarrollo económico que considero vital el crecimiento y desarrollo urbano regulado dado que de no hacerlo, los costos sociales y económicos para los habitantes de esta amplia zona económica del país.

De no tomar en cuenta, esta situación por los nuevos gobernantes a partir del año 2013 y en horizonte de la planeación de la inversión pública urbana en el corto, mediano y largo plazo, se pondrá en peligro la gobernabilidad de las ciudades, su sustentabilidad,

abastecimiento de recursos y competitividad económica.

Una ciudad “parada” por horas a causa del tráfico vehicular, con una amplia masa de vendedores informales, falta de infraestructura y desarrollo social y un elevado índice de inseguridad, sólo se puede tender a perder competitividad.

Dichos problemas no se han solucionado por no existir como mencioné, una LEY fuerte que evite la megapolización de los conglomerados urbanos ya existentes hoy día en la ZMVM.

3.2 DEMANDA

La demanda es la expresión de la voluntad y capacidad de un comprador potencial de adquirir ciertas cantidades de una mercancía por una serie de precios razonables que el comprador ofrece. Se puede pensar en la demanda como una lista de precios y cantidades en la mente del comprador. (20).

Los usuarios del Servicio Público de Taxis en el D F registran diariamente las distintas opciones que tienen para satisfacer la necesidad de movilidad en distintas direcciones del territorio de la Ciudad de México y la ZMVM, opciones que están directamente proporcionadas a la capacidad de sus ingresos y las distintas maneras de lograr desplazamientos acordes al tiempo, seguridad, costo y Rutas para lograr satisfacer sus requerimientos de éste vital servicio público terrestre. Las opciones seleccionadas a su nivel de ingreso y a su capacidad de pago; es decir. Estas capacidades de movilidad territorial de los usuarios son un ejemplo de lo que quieren y pueden utilizar como consumidores del servicio de taxis y en general del transporte público terrestre..

3.2.1. LEY DE LA DEMANDA

La ley de la demanda establece que en la mente del comprador existe una relación inversamente proporcional entre el precio y la cantidad de bienes. La representación gráfica de esta ley es una curva de demanda de pendiente descendente. La ley de la demanda se puede explicar por medio de la disminución de la utilidad marginal (o satisfacción marginal), el efecto renta y el efecto sustitución; también se puede deducir con la ayuda de curvas de indiferencia. (20).

Los taxistas quieren saber cuánto están dispuestos a pagar los pasajeros por los servicios públicos de taxi que desean pagar los usuarios de ese transporte. De ese modo, las autoridades encargadas de regular el servicio, los concesionarios y sus operadores pueden fijar sus precios de un modo más eficaz. Por ello existen las encuestas comerciales, para determinar qué productos quiere la gente y a qué precio.

3.2.2. RAZONES DE LA LEY DE LA DEMANDA

La ley de la demanda se puede explicar así:

- el precio como obstáculo al consumo,
- la disminución de la utilidad marginal (o satisfacción marginal),

- el efecto de los cambios de precio en la renta y en la sustitución.
También se puede deducir a partir de la disminución de la tasa marginal de sustitución de las curvas de indiferencia. (20).

Como todo servicio público, los costos de los precios de las distintas tarifas de los servicios otorgados a la población, reciben subsidios del Estado; más sin embargo en caso del Servicio Público de Taxis en el D F y ZMVM, en el que el negocio del transporte como el de los microbuses, donde se paga un máximo y se obtiene un servicio mínimo, derivado de que no se tiene un esquema que permita la rentabilidad de un sistema público inter-regional.inter-urbano de mediana y larga distancia, porque no creo que el perfil económico promedio del mexicano que habita en ésta Región pueda pagar un pasaje de 20 ó 25 pesos por boleto cuando el Métró cuesta 3 pesos.

3.3EL EFECTO RENTA

La ley de la demanda se puede explicar si se observa que un repentino cambio de precio afecta la capacidad de compra de los consumidores. Si el precio es más bajo de lo esperado, el consumidor puede comprar más. Una subida de precios inesperada hace que los consumidores compren menos. (20).

Sin embargo, el servicio de taxi de los aproximadamente 85 mil que otorgan suministro a través de la modalidad “libre”, que en una jornada diaria de 10 a 12 horas por automóvil, en la que no logran en promedio los \$ 90/HR, su reconversión a un Sistema Operativo tipo “T”, hacia puntos diversificados de oferta y demanda de origen y destino por ZONAS TARIFARIAS, sería de alto impacto en la rentabilidad para los participantes, tanto autoridades, Concesionarios y usuarios, fortaleciendo este esquema, al operarlo en tiempo y forma, es decir, conociendo los operadores el áreas si viven en ella, los usuarios, ganarían en tiempos en recorridos de trayectos, disminución del consumo de energéticos, liberación del uso del auto particular y por ende, vialidades con menor concentración vehicular y mejora en la calidad del aire Metropolitano en general.

Todos los grandes almacenes tienen períodos de rebajas en los que ofrecen grandes reducciones de precios. El motivo de esta reducción es deshacerse de mercancías obsoletas e incitar a los clientes a comprarlas (y otros productos también). Así, los almacenes se aprovechan de la ley de la demanda: productos que de otro modo serían difíciles de vender tienen salida porque los clientes están dispuestos a pagar un precio más bajo.

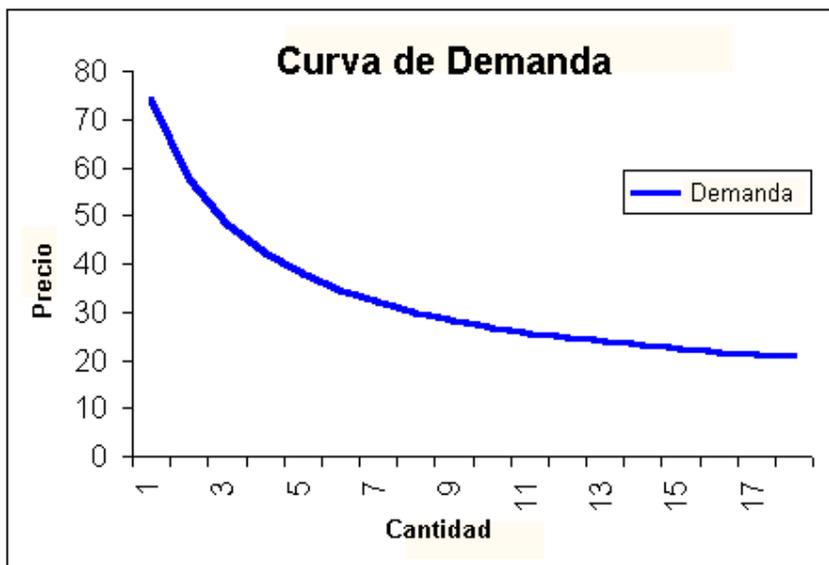
3.4. EL EFECTO SUSTITUCIÓN

La ley de la demanda se puede explicar por el efecto sustitución. Si un bien es más barato que lo esperado, al consumidor le parece una ganga en comparación con los bienes que no están rebajados. El consumidor cambiará temporalmente su pauta de consumo, sustituyendo artículos no rebajados con artículos de oferta.(20)

Supongamos que un usuario de la Zona Xochimilco, está dudando entre utilizar en movilidad diaria hacia la Zona Basílica de Guadalupe, el uso de Tren Ligero, Microbús Estadio Azteca –Estación Universidad Línea 3 del Metro. Si en el Tren Ligero el servicio lo encuentra saturado, optará por una sustitución por el uso de Autobús RTP y/o Taxi individual al Estadio Azteca y Micro a la Línea 3 del Metro.

3.5 GRÁFICA DE LA DEMANDA

La representación gráfica de la ley de la demanda es una curva de pendiente descendente. Esta curva muestra que cuando el precio disminuye, la cantidad aumenta y viceversa. (20)



DEMANDA DEL MERCADO

La demanda del mercado es la suma total de las demandas individuales. (20)

3.5.1 DETERMINANTES DE LA DEMANDA

El precio es el principal determinante del tipo de transporte público utilizado. Otros determinantes de la demanda son:

- el número de usuarios,
- sus gustos,
- la renta,
- precio de otros servicios de transporte público (complementarios o sustitutos), y
- las expectativas sobre futuros precios. (20)

La oportunidad, el precio de la tarifa, la calidad y la seguridad en el servicio demuestran que existen muchas razones por las que los usuarios opten por un determinado servicio de transporte público pero la más importante es el precio de la tarifa muy acorde a su capacidad de ingresos y ubicación territorial para efectuar sus distintos viajes en varias direcciones durante el día.

BIEN INFERIOR

Un aumento en los ingresos normalmente provoca un mayor consumo de la mayoría de los bienes: estos bienes se denominan bienes normales o superiores. Con algunos bienes sucede lo contrario: un aumento en ingresos produce un descenso en consumo. Estos bienes se

conocen como bienes inferiores o Giffen. Normalmente los consumidores asocian estos bienes con épocas de penuria. (20)

PRECIO DE BIENES RELACIONADOS

El precio de bienes relacionados afecta de dos formas a la demanda de un artículo, dependiendo de si el consumidor considera los bienes como complementarios o sustitutivos. (20)

3.6 BIENES COMPLEMENTARIOS

Dos bienes son complementarios cuando el consumo de uno está ligado al consumo del otro. Por ejemplo, automóviles y llantas: se venden llantas porque se venden automóviles y viceversa. El aumento de precio de los automóviles hará que se vendan menos automóviles y, por lo tanto, menos llantas también. La relación entre el precio de los automóviles y la cantidad de llantas es inversamente proporcional.(20)

Un nuevo modelo económico alternativo del servicio de taxis utilizando bienes complementarios, no cabe dudas sería el utilizar el parque vehicular en condición de baja definitiva, pero en condición operativa de ser reciclados para su uso, a costos bajos y operativos - que se encuentran en el resguardo del SAT-SCHDA-, se pudiesen utilizar nuevamente como taxis metropolitanos y no motivar el peonaje de los taxistas con las armadoras trasnacionales,

3.7 BIENES SUSTITUTIVOS

Bienes sustitutivos son aquellos que los consumidores consideran intercambiables, por ejemplo, té y café para muchos consumidores (pero no todos). Si el té sube de precio, disminuirán las ventas de té y aumentarán las de café. Así, la relación entre el precio del té y la cantidad de café es directamente proporcional.(20)

No cabe duda, sería muy factible el utilizar el parque vehicular en condición de baja definitiva, pero en condición operativa de ser reciclados para su uso, generando empleos colaterales a mecánicos automotrices, talleres tradicionales de torno y metal-mecánica nacionales, pintores, hojalateros, cromadotas, llanteras y vulcanizadoras, Pymes a costos bajos y operativos - que se encuentran en el resguardo del SAT-SCHDA-, se pudiesen utilizar nuevamente como taxis metropolitanos, con apoyo de créditos del Programa Oportunidades de SEDESOL

3.7.1.CANTIDAD DEMANDADA

Un cambio en cualquiera de los determinantes hará cambiar la demanda de los consumidores. Esto se puede representar gráficamente como un desplazamiento de la curva de la demanda a la izquierda o a la derecha. Hay que distinguir estos desplazamientos de los movimientos a lo largo de la curva producidos por cambios de precio: estos últimos solo hacen que cambie la cantidad de productos, pero la pauta de consumo permanece inalterada.(20)

La aparición de nuevas Rutas de taxis de trayectos, cortos, medianos y largos pueden cambiar los gustos de los usuarios consumidores del servicio. No hace mucho la gente usaba tablas de logaritmos, pero desde que las calculadoras de bolsillo aparecieron en el mercado, los consumidores dejaron de usarlas.

3.8 OFERTA

La oferta es la voluntad y capacidad que tienen los vendedores o proveedores de proporcionar distintas cantidades de un producto a varios precios.(20)

La oferta del suministro del servicio de taxi es la capacidad vehicular para atender la demanda de manera congruente a las necesidades sociales. Una nueva oferta basada en el suministro de una Cooperativa Metropolitana de Trabajadores y Empleados del Servicio Público de Taxis, con capacidad jurídica autónoma de operación, con subsidiarias Delegacionales y Municipales, afiliada al ISSSSTE, facilitará el modelo operativo tipo "T" por Zonas tarifarias de trayectos realizados que facilitará abatir algunas limitantes laborales de la jornada diaria. Para algunos taxistas, el número de horas de trabajo pudiese cambiar de un día a otro o de una semana a otra. Entonces si quieren que los trabajadores laboraran más horas, recibirían un salario más alto, o sea, una paga o salario por horas extra con más capacidad de compra..

3.8.1 LEY DE LA OFERTA

La ley de la oferta postula que en la mente de vendedores o productores existe una relación directa entre el precio y la cantidad. Cuando aumentan los precios también aumenta la cantidad. (20)

La paga al taxista por el servicio del suministro del servicio taxi público por jornada, no logra obtener un salario rentable por cada jornada laboral de 8 horas, ello, implica que el coger tenga que trabajar un promedio de 3 horas extras para empatar los gastos y los beneficios económicos invertidos diariamente; el rendimiento por vehículo implica un ingreso mínimo de \$90 pesos por hora para lograr un punto de equilibrio en la operación, situación que se ve limitada por la sobreoferta del taxi bajo el esquema actual de operación

Para las autoridades, la inversión en el transporte del servicio público de taxi no les es rentable hacerlo, de ahí, la subrogación del mismo a través de concesionarios que invierten sus escasos recursos a nivel individual Y /o caciques de taxistas que tienen bajo su control las opciones más rentables en términos económicos, ya que son poseedores de un número elevado de permisos concesión del servicio de taxi5, 10 y20 automóviles en manos de organizaciones fantasmas o de personajes políticos que gozan de los privilegios económicos y financieros del control de sus agremiados. Los usuarios son meros espectadores del proceso en el esquema actual.

3.8.2 RAZONES

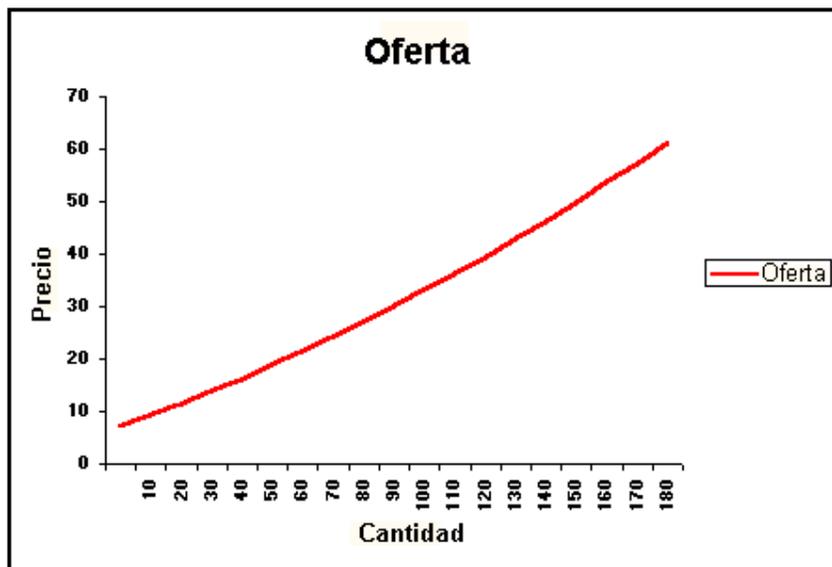
La ley de la oferta se puede explicar por:

- el precio como incentivo a los taxistas o concesionarios para suministrar más servicios, y
- el incremento del coste de los insumos de la operación diaria (debido a la ley de rendimientos decrecientes). (20)

3.8.3 GRÁFICA DE LA OFERTA

La representación de la ley de la oferta es una curva de pendiente ascendente. Cuando los

precios suben, la cantidad aumenta, demostrando que es una relación directamente proporcional. (20)



3.9 DETERMINANTES DE LA OFERTA

El precio de la tarifa es el principal determinante de la oferta. Otros determinantes son:

- el número de taxistas y concesionarios
- los costes de producción (incluyendo impuestos),
- la tecnología del parque vehicular (puesto que afecta a los costes),
- los precios de los vehículos y su mantenimiento (como fuentes de posibles beneficios),
- las expectativas (de efecto ambiguo).(20)

Volviendo al taxista que ofrece sus horas del trabajo, su disposición a aceptar un cambio de horario depende del tiempo que dedica a otras ocupaciones (ocio, familia, esparcimiento y estudios). No obstante, el determinante principal es el precio de la tarifa o salario que espera recibir.

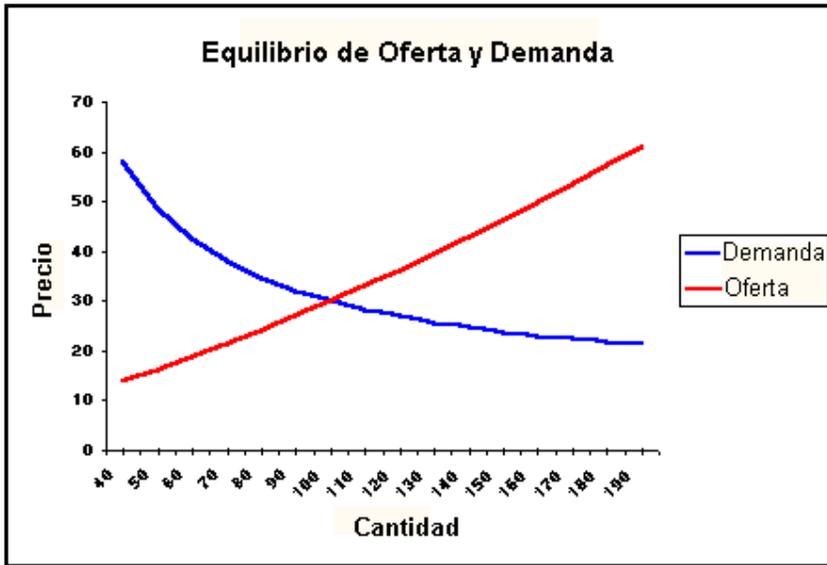
CANTIDAD-OFRECIDA

Un cambio en cualquiera de los determinantes de la oferta (excepto el precio) hará cambiar la pauta de la oferta y producirá un desplazamiento en la curva de la oferta. Este desplazamiento se diferencia del movimiento en la curva en sí cuando cambia el precio: éste último solamente cambia la cantidad ofrecida (no la oferta).(20)

3.9.1EQUILIBRIO

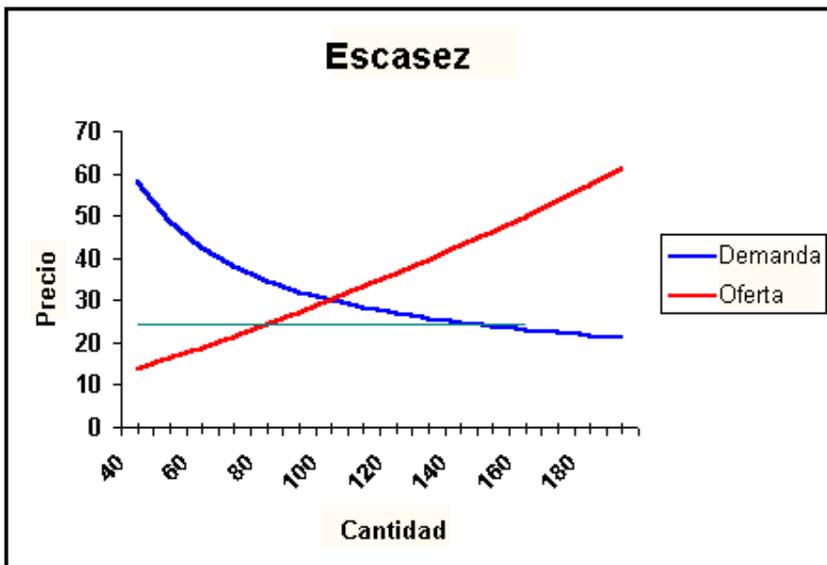
El punto de equilibrio entre el precio y la cantidad es la intersección de la demanda y la oferta. A cualquier precio por encima del equilibrio, la cantidad ofrecida supera la cantidad demandada, ocasionando un exceso de oferta (y por tanto, que no se produzcan ventas). A cualquier precio por debajo de ese punto, la cantidad demandada supera la cantidad ofrecida, produciendo una situación de escasez. Las cantidades ofrecidas y demandadas solamente

coinciden en la intersección de oferta y demanda. El equilibrio entre precio y cantidad es estable. (20)



3.9.2 ESCASEZ

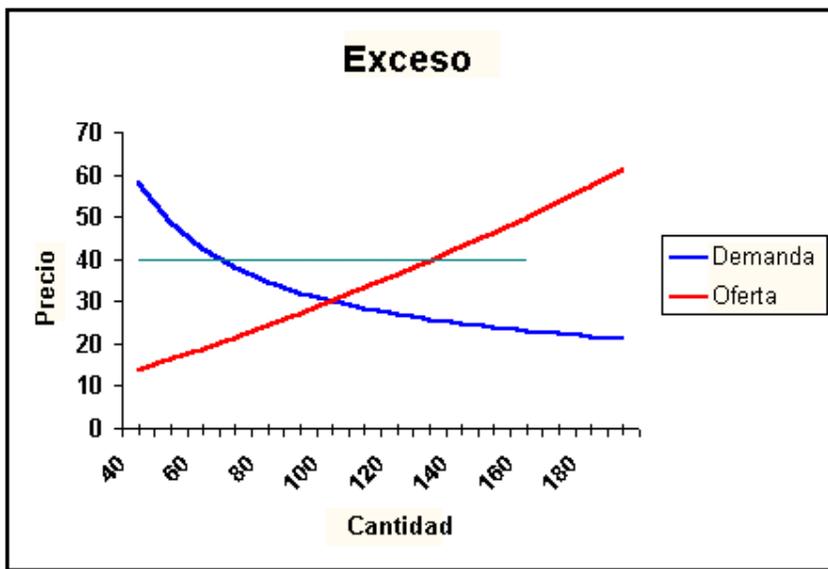
La escasez significa que la cantidad demandada supera la cantidad ofrecida. Ocurre cuando el precio se encuentra por debajo del punto de equilibrio. En un mercado libre, la escasez irá desapareciendo a medida que el precio aumente. La escasez continuará en tanto el mercado no sea libre, por ejemplo, si el gobierno ha decretado un precio máximo para ese bien. Si este precio máximo está por encima del punto de equilibrio, no es relevante y no influye en el mercado. (20)



Existe una regulación oficial para la operación del suministro del Servicio Público de Taxis, muchas zonas, colonias y poblados del D F y la ZMVM existen leyes que controlan las tarifas y los precios de los servicios de los taxis para que la gran mayoría de los habitantes ahí radicados encuentren posibilidades de movilidad y que puedan pagar por ello. Para los propietarios y chóferes de los taxis no es ya muy rentable el modelo de operación acorde al tipo de servicios y tarifas y a veces transforman sus esquemas operativos al transportar más de uno o dos pasajeros en una misma Ruta o trayecto ofertado, reduciendo el número de taxis libres y disponibles y originando una escasez.

3.9.3 EXCESO DE OFERTA

Exceso de oferta significa que la cantidad ofrecida supera la cantidad demandada. El exceso solamente puede existir por encima del punto de equilibrio. En un mercado libre, este exceso tiende a desaparecer con la caída del precio. El exceso de oferta sólo puede continuar si el mercado no es libre, o sea, si el gobierno ha fijado un precio mínimo. Si el precio mínimo está por debajo del punto de equilibrio, es irrelevante y no influye en el mercado.(20)

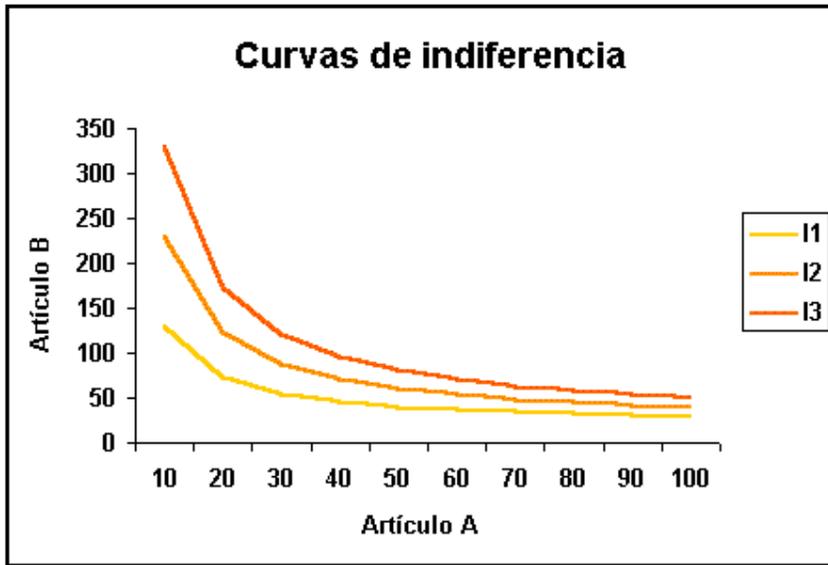


Los precios de los servicios suministrados a la población usuaria, están sujetos a un tarifa fijada por el gobierno de la Ciudad de México a través de la SETRAVI. Este precio del servicio si se hace más bajo hará más altas las utilidades para los taxistas como sector participante del servicio público de transporte, creando un exceso de oferta. Por ejemplo, en el año 2000, el gobierno se vio obligado a otorgar más permisos de las Series B, y M ampliando con ello, la capacidad del suministro.

3.9.4. CURVAS DE INDIFERENCIA

Las curvas de indiferencia muestran las combinaciones de dos bienes que un individuo estaría dispuesto a comprar y que lo dejarían igualmente satisfecho (o indiferente). Las curvas de indiferencia dan por sentado que más es mejor que menos. Son convexas respecto

al centro de coordenadas. Las curvas de indiferencia forman un mapa completo de varios niveles de satisfacción.(20)



La lista de opciones para cualquier usuario del servicio de taxi metropolitano en la ZMVM, revela que, aparte de los viajes de primera necesidad, el servicio seleccionado de transporte público es el resultado de elegir entre varios de ellos(Tren Ligero, Metro, RTP, STE, Metro buses ,Microbuses que pueden proporcionar la misma satisfacción. Esta pauta de lograr la misma satisfacción consumiendo dos productos distintos es lo que muestra la curva de indiferencia.

TASA MARGINAL DE SUSTITUCIÓN

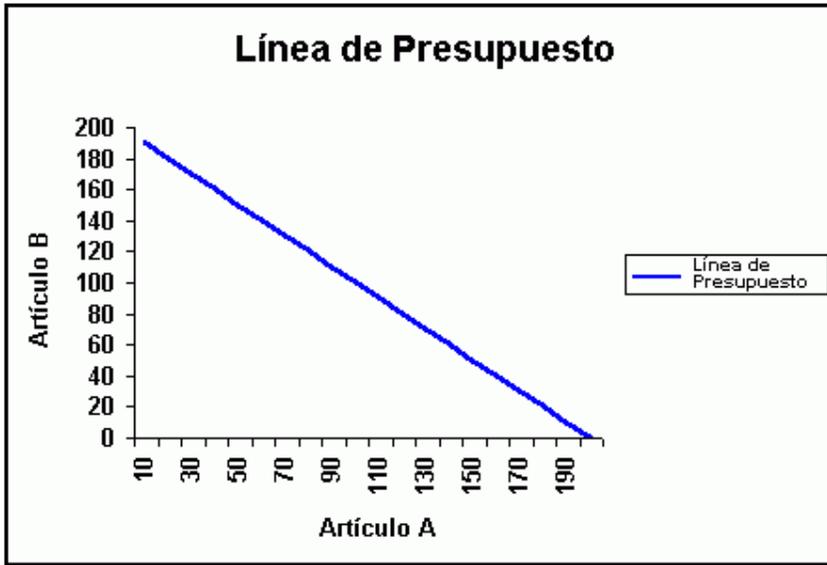
La cantidad de un bien al que una persona debe renunciar para incrementar la cantidad de otro bien, dejando a dicha persona indiferente, se denomina tasa marginal de sustitución. Se puede representar gráficamente como la tangente a la curva de indiferencia y tiene una pendiente negativa, probando que las curvas de indiferencia son convexas respecto al origen. (20)

3.9.5 LÍNEA DE PRESUPUESTO y PUNTO DE EQUILIBRIO

La línea del presupuesto es la función de las combinaciones de dos bienes que una persona puede comprar con sus ingresos. La pendiente de esta recta es la razón entre los precios de los dos bienes: P_a/P_b o precio relativo de cada bien.(20)

OBTENCIÓN DE LA DEMANDA

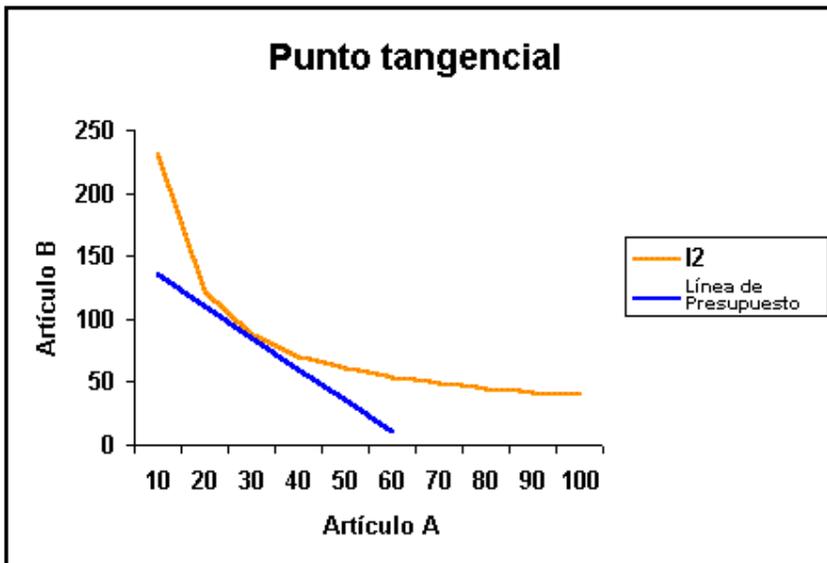
La demanda se puede derivar de las curvas de indiferencia bajando o subiendo el precio de un bien y observando el consiguiente desplazamiento de la línea de presupuesto, haciendo que el punto tangencial refleje la compra de una cantidad mayor o menor de ese bien. (20)



Un pasajero que utiliza diariamente el transporte público disponiendo para ello, de una cantidad de dinero concreta, sabe exactamente cuánto es el máximo que puede gastar. Las proporciones de los distintos tipos de transporte pueden intercambiar.

PUNTO TANGENCIAL

El punto de equilibrio que proporcionará la máxima satisfacción al consumidor y que éste puede permitirse está situado donde la línea de presupuesto es tangente a la curva de indiferencia más alejada del origen. (20)



Si entendemos que en el mercado del servicio público de taxis, en el que tanto la demanda se podrá derivar aplicando el concepto teórico mostrado en el punto 3.9.4. - curvas de indiferencia- bajando o subiendo el precio de un bien y observando el consiguiente desplazamiento de la línea de presupuesto, haciendo que el punto tangencial refleje la compra de una cantidad mayor o menor de ese bien y; la oferta es la voluntad y capacidad que tienen los taxistas de proporcionar distintos tipos y cantidades de viajes y trayectos a varios precios.

Es por ello, que en gran medida, el mercado de este servicio público dispondrá de mejores condiciones económicas para su crecimiento y desarrollo sustentable, en la medida que sus principales actores y la sociedad en su conjunto demanden a sus autoridades legislativas la necesidad de una nueva Propuesta de Política Pública orientada a la atención de la creciente demanda y la limitada oferta en el mercado del Servicio Público de Transporte de Taxi en el Distrito Federal y ZMVM.

Sin embargo, en plena temporada vacacional de Semana Santa, como suele suceder en México, cuando se quiere amortiguar el impacto de un golpe a intereses populares, el gobierno de la Ciudad de México encabezado por el Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa, decidió aumentar en un 33% las tarifas del transporte público incluido el de taxis, que entraron en vigor el pasado primero de abril del año en curso, según publicación en el Decreto de referencia publicado en la Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal.

Es evidente que el costo de operación del servicio público de transporte en la ciudad de México ha sido constantemente afectado por los procesos inflacionarios, de entre los cuales destaca el aumento progresivo del precio de las gasolinas y las refacciones. También es cierto, que el “bajo costo” de los pasajes en el Distrito Federal es una forma de subsidio popular que contrasta con las tarifas de otras entidades.

Pero el Jefe de Gobierno del D.F. Miguel Ángel Mancera no generó un proceso de explicación y convencimiento sociales para tomar una decisión que impactará a la economía popular, y tampoco presenta contraprestaciones creíbles de parte de los concesionarios, quienes según eso quedan obligados a un programa volátil, que el tiempo se encargará de dejar en mero recurso oratorio: “esta alza se da con el compromiso de mejorar la seguridad y la calidad del servicio, además de destinar el 20 por ciento del incremento para la capacitación del gremio, con el fin de integrarse al nuevo esquema de conformación de empresas”.

Hasta ahora, el manejo de los gobiernos capitalinos en materia de transporte público y privado ha permitido que mediante métodos de corrupción institucionalizada se recaben cuotas para financiar actividades políticas y electorales y se creen núcleos hegemónicos de control político económico y social de “izquierdistas” de nuevos ricos. Así ha sido en general y no solamente durante la administración de Mancera.

Sin embargo, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal justifica el incremento con el argumento de que desde el año 2008 no se habían aumentado; del Metro bus dijo que este sistema si estaba en “un punto crítico” que ponía en riesgo su viabilidad pero con el aumento de un peso el viaje “estará en una línea de operación correcta”; lo que no mencionó es

Aprobar estos aumentos en los pasajes es una forma nada disfrazada de instaurar impuestos sociales sin que se tenga claridad ni confianza en lo que supuestamente habrá de recibir a cambio el pasajero, más allá de la demagogia rutinaria.

Otro aspecto operativo no superado por la SETRAVI es que los taxistas tiene que trabajar un promedio de 10 a 12 horas diarias para lograr obtener un ingreso digno, derivado a la competencia desleal de grupos de taxistas “piratas que recientemente se incorporaron al servicio bajo las placas denominadas “EN TRÁMITE”(15 mil) que es la nueva versión de los “piratas”, ”tolerados”, de los viejos tiempos, estos vehículos son autorizados por las autoridades CORRUPTAS DE SETRAVI, que utilizando números de placas legales pero que no son actualizadas por sus presuntos titulares concesionarios, son “RE-CICLADAS” a partir de CUOTAS y/o ENTRES, MOCHES, CUHUPOS, ETC. ,los beneficiarios y autoridades .

Todos los taxistas no tienen donde satisfacer sus necesidades fisiológicas de orinar y defecaren sitios preestablecidos, lo que promueve alteraciones en el funcionamiento del servicio y contaminación ambiental.

Este breve resumen general de la dinámica económica del mercado del servicio demanda de manera urgente la transformación del modelo de operación practicado a la fecha; temática que desarrollo en el siguiente capítulo 4:

CAPÍTULO 4. UNA NUEVA PROPUESTA ECONÓMICA ALTERNATIVA PARA ATENDER LA CRECIENTE DEMANDA Y OFERTA LIMITADA EN EL MERCADO DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE DE TAXI EN EL DISTRITO FEDERAL y ZMVM.

4.1 La situación actual.

La compleja y ancestral problemática en la que opera el Servicio Público de Taxis en la Ciudad de México, nos permite observar diariamente un sin número de factores limitantes que afectan la economía de la Ciudad de México.

Durante el día, se observan los siguientes tópicos generales operativos del servicio regular:

En el horario matutino comprendido de las 6.00Hrs a las 10 de la mañana, la oferta del servicio, de los aproximadamente 130 mil vehículos, se incrementa paulatinamente a partir de su inicio- ya que no todos lo hacen a la misma hora y todo el día-, a través del servicio de taxis regulares sin rumbo fijo – 75%-, al iniciar con ello, el proceso de atención a los distintos flujos de la demanda mediante los recorridos itinerantes por las principales Avenidas y Calzadas, Circuito Interior, laterales del Periférico y Circuito Interior y con mayor intensidad en la Zona fronteriza con los Municipios mexiquenses del Valle de México; salidas de las principales Estaciones del Metro para ofertar su asimétrico servicio en busca de usuarios demandantes en esos puntos en los que buscan su transportación inmediata, rápida, segura, a través de una ruta pactada de manera común con los taxistas hacia los principales centros de trabajo, escuelas, hospitales, Centrales de Autobuses, a la Terminales 1 y 2 del Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” en la Mega Ciudad de México.

Una situación similar se observa en las principales Bases, Sitios, Radio Taxis, Servi Taxis y otros -25%- lo hacen en la misma frecuencia, solamente que con tarifas más caras al usuario.

La saturación de las vialidades en este horario de transporte y movilidad ciudadana, se agrava a medida que avanza la hora de entrada a las escuelas de todos los niveles especialmente las de educación básica; continúa este panorama vial hasta concluir la entrada de la burocracia en sus tres fases, 8,9 y 10 de la mañana.

Las medidas de control ambiental y verificación vehicular dentro del marco legal del Programa “Hoy no Circula”, han aumentado la demanda del servicio del Taxi, al salir de la circulación un gran número de vehículos, que sin embargo, han propiciado también, que en un sector amplio de la población amplió la compra de segundos y terceros vehículos familiares.

El segundo horario de servicio es de las 13.00 Hrs. a las 15.00Hrs., muy propio de la transportación y movilidad escolar de retorno a los hogares de los alumnos de educación básica y la hora de la comida para gran parte de los habitantes de la ciudad y de la ZMVM.

Un tercer horario pico de oferta y gran demanda es el comprendido de las 18.00 Hrs. a las 10.00P.M., o de retorno al hogar para la clase trabajadora, que se angustia por regresar a descansar a sus hogares y ante la imposibilidad de hacerlo de manera rápida, barata, segura, cómoda y eficaz.

La jornada nocturna se caracteriza por la baja oferta, tarifas altas e inseguridad hoy día, tanto para los usuarios como para taxistas operadores del servicio, con un horario comprendido a partir de las 22.00Hrs. Y con término casi a las 6 de la mañana del día siguiente en el que se efectúa el cambio de turno de los operadores Y o inicio del descanso obligatorio del auto dentro del Programa Hoy no Circula”.

Sin embargo, **es común observar en todos los horarios que la demanda y oferta del servicio es dispar y asimétrica**, es decir, existe un mercado laboral de la población usuaria que requiere diariamente movilidad ágil, oportuna, limpia, segura, con tarifas de traslado más baratas en sus recorridos de origen y destino, con un parque vehicular moderno y con personal operativo capacitado y bien remunerado.

Después de aplicar a tres grupos de encuestados que abarcó a: 250 taxistas y 250 usuarios, 35 funcionarios del GDF, y gente común (100), en distintos puntos de la Ciudad y ZMVM, el “CUESTIONARIO GENERAL DE CONSULTA”, que use como referente de opinión pública que incluyó a policías de tránsito, transportistas, comerciantes, estudiantes, maestros, obreros, turistas, entre opiniones, pude detectar lo siguiente:

Con respecto a la solución a la problemática de la movilidad de los ciudadanos en la ZMVM, un 40% dijo que puede tener solución, mientras que un 25 % desconoce las posibilidades de lograrlo; un 15 % se manifestó por la negativa de hacerlo y el 20% consideró que no existe solución definitiva al problema.

En cuanto a la solución a la problemática del servicio el 75% opinó que es en definitiva desde una óptica multifactorial, 20% considera la unilateralidad de las soluciones y el resto 5% piensa que es de coyuntura el asunto.

La gran mayoría 80% de la población entrevistada considera que los límites a la solución de la problemática del servicio es generada por las propias autoridades., que no logran una regulación adecuada de operación.

El 90 % de los usuarios consideró las tarifas altas, mientras que el 100% de los taxistas piensan que son bajas., más sin embargo, piensan que una mejor regulación dará equidad en precios de tarifas y costos del servicio.

En general, para los taxistas existen controles políticos que limitan el servicio adecuado, en referencia a la corrupción existente en el ámbito de los autoridades y grupos de poder casiquil que concentran gran número de concesiones oficiales: Sitio 4000, Grupo 2 de Octubre, Grupo Panteras, Grupo Pancho Villa, entre otros..

La gran mayoría de la población usuaria consideró en un 85% como irregular el nivel de atención, al considera como primer factor prioritario de resolver el control de la autoridad acerca de la seguridad del servicio en cuanto a los frecuentes asaltos y accidentes derivados de la impericia y fallas mecánicas de los vehículos.

Ahora bien, un 70 % de la población encuestada, considera que será a través de acciones legislativas y de manera coordinada la verificación con organizaciones civiles, la manera de solucionar las distintas fases de problemática detectada como prioritaria de resolverse en el corto, mediano y largo plazo

Un aspecto estructuralmente importante para **resolver el problema central del servicio es que el Gobierno del Distrito Federal deberá reconocer a los operadores taxistas como empleados públicos al servicio de la ciudadanía como cualquier** otro que actualmente lo hace en la actualidad: policías, jueces, oficinistas, operadores del Trolebuses, Metro, R-100.limpia y transporte, parques y jardines, Centros Deportivos, etc.

Al tiempo que un 85% se manifestó acerca de la conveniencia de operar el Servicio a través de un Organismo Descentralizado Autónomo con personalidad jurídica propia del GDF, denominado COOPERATIVA METROPOLITANA DE EMPLEADOS Y OPERADORES DEL TAXI., en coordinación estrecha con subsidiarias de la misma en cada una de las Delegaciones Políticas del Distrito Federal y Zonas periféricas limítrofes con el Estado de México y el estado de Morelos.

También, se conoció la opinión importante relativa a que la gran mayoría de los entrevistados, tanto usuarios como taxistas, afirmaron que se puede abatir el uso del automóvil particular, con el uso eficiente de operación del taxi por zonas de tarifa controlada y de manera colectiva de no más de 10 pasajeros por unidad.

Esta inicial visión del proceso de solución de la problemática que enfrenta el servicio público de taxis en la Ciudad de México y la ZMVM, podría integrar en su análisis y comprensión, los siguientes aspectos relevantes al respecto:

Por su importancia histórica a nivel mundial, nacional y regional la Ciudad de México y las distintas zonas limítrofes con los municipios del Estado de México y Morelos, refleja el nivel de complejidad de su problemática social que crece, se desarrolla y evoluciona bajo los efectos de nuestro sistema político mexicano en el que sus principales actores, luchan y se disputan el control del poder político y la Nación en su conjunto.

Tal situación tan específica nunca la olvide en el decurso de la elaboración de ésta tesis como un factor determinante para ubicarme al momento de realizar esta importante tarea académica y de investigación para reflexionar e incorporar tópicos que ayuden a configurar y elaborar el perfil de una nueva propuesta operativa alterna y económicamente viable, que apoye y facilite las acciones innovadoras y lo más apegadas a la realidad que vive la ciudadanía al utilizar el servicio dentro de los contenidos programáticos de una política pública fortalecida con el consenso de los principales actores participantes, capaz de regular las actividades a fin de mejorar la operatividad funcional tanto a los operadores, usuarios y autoridades.

Pensando que se consolide la voluntad política de tales propósitos, no habrá de olvidarse que actualmente vivimos en una etapa económica marcada por una incertidumbre mundial derivada del proceso de ajuste y recesión de la economía mundial al que México y su ciudad capital resultan afectados.

Derivado de ello, existen ciertos límites a las posibilidades de desarrollo y crecimiento económico para el país y la ZMVM, que paralelo a la peculiar e histórica situación del cambio de poderes recientes en el ámbito federal y ciudadano; se verá que tanto afectan en su economía política y obviamente generará impactos en al sector del transporte público.

De de ahí, la importancia de profundizar, e innovar un modelo ya caduco como lo es sin duda, el que opera hoy día que consolida los nefastos avances del caótico tránsito vehicular público y privado que padecemos diariamente los habitantes de la Ciudad de México en la actualidad que a la vez, impacta de manera desfavorable el crecimiento y el desarrollo las distintas actividades productivas distorsionando con ello el mercado de bienes y servicios de su economía,

Este fenómeno social, es el resultado propio de la evolución natural del crecimiento y desarrollo urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México ha generado una de las concentraciones demográficas más importantes en el mundo al inicio del Tercer Milenio con una densidad poblacional muy significativa a nivel nacional por el tamaño muy reducido de su territorio y el elevado número de habitantes que ha generado un perfil económico asimétricamente diferentes de sus habitantes y el tipo de actividades productivas que realizan, focalizadas en distintos puntos de la ciudad y que hoy demandan, un servicio de transporte público y privado diferenciado hoy muy limitado en su oferta y una amplia demanda.

Tal situación hoy que impide satisfacer adecuadamente sus necesidades en los horarios y horas pico con calidad y con responsabilidad social que busque la sustentabilidad de su operación con el apoyo coordinado de todos los actores político, económicos y sociales que participan en el transporte urbano metropolitano.

Para concretar en la realidad tales propósitos el nuevo esquema de atención al servicio público de taxis que propongo, considero básico, incorporar tres modificaciones estructurales para mejorar con calidad y eficiencia la administración, operación y control del servicio:

- Otorgar a los actuales taxistas el reconocimiento oficial de empleados y servidores públicos del Gobierno de la Ciudad de México, situación laboral que indudablemente son acreedores dado que históricamente han fungido al servicio del transporte público de
- Convalidar esta acción legal mediante la aprobación legislativa en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, y las Cámaras de Diputados y Senadores en el Congreso de la Unión, a fin de promulgar el Acuerdo Legislativo correspondiente, que instruya a la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, al Gobierno del Distrito Federal, y al Instituto de Seguridad y Servicios a los Trabajadores al servicio del Estado.
- Una vez logrado este reconocimiento laboral estarán sujetos tanto a obligaciones públicas institucionales, así como al disfrute pleno de sus derechos Constitucionales que hoy no disfrutaban y que les impide ejercer legalmente los beneficios del régimen de la seguridad social para ellos y sus familias.

A partir de esta reflexión teórica, la segunda fase de este proceso de transformación propuesta es:

- Aglutinar institucional y laboralmente a los actuales trabajadores taxistas en su desempeño laboral en **un organismo público de nueva creación denominado “Red de Transporte Público de Taxi del Distrito Federal (RTPT),** que permita

operar en cada una de las 16 Delegaciones políticas bajo las directrices rectoras de planeación y control de una Cooperativa Pública de participación Mixta (autoridades, trabajadores, propietarios).

Fortalecida financieramente esta pretendida organización gremial mutualista en su inicio de operaciones a través de una política económica del gobierno federal que impulsara mediante la figura jurídica de “Comodato” el uso reciclado de vehículos en condición de aseguramiento y/o baja definitiva – existen 360 mil automóviles- en los Patios y Recintos Fiscales de la SHCP en condiciones de ser reutilizados para su operación a bajo costo, actualmente se encuentran en custodia oficial por del Sistema de Administración de Bienes (SAE).

Mucho ayudaría desde el punto de vista económico al Erario Federal, otorgarles un uso socialmente económico; porque su reconversión utilitaria generaría nuevos empleos a la industria automotriz, como a los distintos especialistas, obreros, abriendo nuevas oportunidades al mercado local de bienes y servicios de partes automotrices, desplazando con ello, a las altísimas utilidades obtenidas por las grandes armadoras transnacionales que actualmente, obligan a los trabajadores y propietarios a comprar sus unidades en períodos de cuatro años y que les fijan un “chip” de seguridad que limitan su acceso de encendido si no pagan, impactando sus ingresos derivado de los altos costos del financiamiento; también son peones urbanos “**atorni-asiento-culinados**” durante 8,10 y 12 o más horas diarias en su jornada laboral, como en el “PRD-ATO”, en estas nuevas tiendas de raya para chóferes taxistas; dado que al vencimiento del financiamiento, habrá que renovarlo porque las unidades adquiridas se tornan obsoletas ya que se usaron de manera intensiva diariamente.

Al lograr operar condiciones políticas orientadas al apoyo y promoción del el reciclaje, de automóviles requisados por el SAE, permitiría generar empleo entre los muchos talleres ambientales, mecánicos, eléctricos, hojalateros, pintores, tapiceros, etc.; verían una ventana de oportunidad de empleo que actualmente no tienen; y también podrían desempeñarse como soportes técnicos de operación a la nueva cooperativa del transporte del servicio público de taxis del D.F., como quizás operen para atender demandas de sus actividades a otras entidades de transportes locales y foráneas.

Como tercer elemento de la propuesta económica de ésta tesis es :

- Transformar el actual esquema de operación, administración y control del servicio. con la finalidad de mejorar la calidad de la oferta y la atención a la demanda del servicio.
- *A través de viajes y trayectos con pago de tarifas diferenciadas por tipo de Zonas de recorrido determinadas con círculos concéntricos a partir de los distintos puntos de origen y destino.*
- En principio 2 500 de ellos, focalizados como puntos de abordaje y descenso dado los altos índices de demanda previamente detectadas como prioritarias de atender derivados de su afluencia, tanto por su ubicación territorial como por su horarios cotidianos durante el día.

- Tanto los aproximadamente 140 mil vehículos registrados en la SETRAVI-D.F., podrían ser ubicados para su operación atendiendo la ubicación territorial de los propios taxistas de la RMSPT en cada una de las 16 Delegaciones Políticas, en lo posible, dado que de inicio, podrían ingresar y salir más fácilmente a su zona de trabajo; adicionalmente conocerían mejor una zona “domiciliaria” que una que no lo es para transitar más eficientemente y con ahorro de tiempo, ya que muchos de los cuellos de botella en las vialidades serían más fácilmente de evadir para llegar a su destino.
- También considero que mejorarían las condiciones económicas de operación del servicio al diversificar el abanico de opciones en el esquema del suministro de su oferta a los usuarios, ya que la operación basada en su gran mayoría bajo la modalidad de: Sin itinerario fijo; Sitios, Bases; y otros; limita la capacidad vehicular de transportación.
- La gran mayoría de los taxistas actuales operan “Sin Itinerario Fijo” y es común observar que cada vez que la unidad no tiene pasajero a bordo, toda la operación del servicio, se torna pérdida para el trabajador y /o concesionario, ya que por lo regular en una jornada laboral de 8 horas, un tercio de ella, actúan como “libres” o “ruleteros” realizando trayectos económicamente deficitarios;
- la segunda opción de “Sitios” no operan en gran parte de la territorialidad del D.F. y se limitan a zonas preferenciales de atención en cuanto a ingresos de la población, con capacidad de pagar una tarifa más alta a la regular bajo la pretendida cobertura de seguridad, limpieza y rapidez del servicio;
- Las de tipo base, que por lo regular se encuentran en zonas de acceso y descenso al METRO y Parabúses y otras afluencias son controladas por verdaderas “mafias” que explotan – dependiendo de su ubicación geográfica- los ingresos salariales de sus agremiados, semanal, mensual, semestral y anualmente.

De ahí, la necesidad económica detectada de atender y resolver a través de una nueva modalidad de atención a la oferta y demanda de los servicios operados, mediante la diversificación de las opciones de atención al pasajero que serían:

- ✓ La operación regulada de la RMSPT será apoyada en su desempeño urbano y social por necesaria participación gremial de los taxistas mutualistas de la nueva Cooperativa de Transporte Público de Taxis del D.F (CTPT).
- ✓ La CTPT, ubicará en principio en las estaciones del METRO Y METROBUS (1,150), en Zonas concéntricas de pago con una tarifa de \$ 50.00 máxima por 25 Km. Y \$10.00 por cada una de las 5 Zonas de cobertura total.
- ✓ El mismo esquema a partir de: Hospitales, Centros Comerciales, Escuelas, Universidades, Estadios, Terminales, Aeropuerto; Estaciones del Tren Ligero y Metropolitano; Juzgados, Reclusorios; Parques Deportivos, Cines, Teatros; vialidades primarias, secundarias y terciarias.

- ✓ Otro nicho de oportunidades sería las distintas áreas Geográficas y económicas ubicadas en las Zonas limítrofes con los Estados de México y Morelos; las de Montaña y rurales, que hoy se ven limitadas por las regulaciones vigentes.

También para integrar al análisis del proceso de solución del problema, considere pertinente integrar un mínimo de comentarios de algunos usuarios ya que **Un segmento de la población usuaria encuestada de taxis en el D.F y ZMVM** interesadas en contribuir al respecto, que me enviaron sus opiniones que muestro a continuación:

Alexia Gómez, quien usualmente se traslada a su trabajo en taxi, comenta: "Siempre me fijo muy bien en la placa antes de subirme y, una vez adentro, hay que estar verificando el tarjetón que traen colgado (sic); me han asaltado dos veces, y en ambas ocasiones estoy segura que los ladrones estaban coludidos con el taxista". (21)

Ante esta problemática, el Gobierno del Distrito Federal aseguró demagógicamente, que desde marzo de 2009 no habría taxis piratas en circulación, y todos los vehículos que brindasen este servicio debieron contar con la cromática roja y dorada o de lo contrario serán remitidos al corralón. Hoy continúa sin control la proliferación de esta situación de pe\$\$\$\$o.

Falsas promesas de la famosa STRAVI-D

En relación a una denuncia en contra del taxi con placas b-25728 el cual el domingo 1º de agosto 2010 que ocasiono un incidente por querer hacer un viaje en la avenida de Eje 6 a la altura de dibujantes Colonia Sifón Delegación Ixtapalapa y el cual fue victima de la corrupción al darle una mordida a la seguridad publica al no portar su documentación correspondiente que consta de Licencia, Tarjetón (vencido y los documentos de su taxi no están en orden, asimismo tome cartas en el asunto, ya que taxis como esos no son confiables para la ciudadanía , para lo que tenga bien determinar : Gracias. Guadalupe Ocotitla Hernández

Otro comentario respecto a la condición laboral de los taxistas:

Enviado por Francisco Javier Melgoza V. 18/05/13.

Creo que ya hay una sobre-población de Taxis. Pero hay que tener en cuenta que son fuentes de empleo que, incluso, muchos profesionistas que no ejercen, trabajan como taxistas.

La corrupción es lo que hace que esto empeore. Quién va a sacar su tarjetón para conducir un taxi, se encuentra con que hay que pagarlo caro, el servicio es lento y los requisitos inútiles. Por ejemplo: un examen de manejo en una maquinita que ellos nombran "simulador", se tiene que pagar \$250.00. En las "chispas" o juegos de video, este jueguito cuesta \$5.00.

Por otro lado, los "dantes", te paran para "revisarte" y aunque estés bien de todos los papeles te piden "pa'l Chezco". Y quien este mal de papeles le entras con una "Sor Juanita" y te dan "chance".(21)

Si de a de veras hicieran un examen a los que quieran dedicarse a trabajar en un taxi. el cual, revisaran antecedentes no penales. Por otro lado, los de servicio público hicieran operativos en los cuales, revisaran, taxímetro, papeles, servicio, etc. y no solo busquen la "mordida", quienes roban, bajo el pretexto de ser taxista, lo pensarían.

Comentario de un usuario INTERMETROPOLITANO, que se multiplica exponencialmente a diario:

Yo vivo en el estado de México (Tlanepantla)

Enviado por Rodrigo Díaz , 25/05/2013

Vivo en el estado de México (Tlanepantla, Mex.) y ahí si es un robo al utilizar un taxi. Cobran de \$30 A \$35 por llevarte a menos de 2 Kms., dentro del estado de México , el taximetro ni lo conocemos, algunos ni siquiera están pintados como taxis ¿Existirá algo como SETRAVI en "Tlane". ? Si quieres ir al D. F. te sale mas de \$100 y si te vas en Microbús te andan asaltando aparte que van como tortugas .Deberían de ver que clase de transportes tenemos aquí para que comparen con lo que tienen en el D. F. por cierto "Tlane" es un Gobierno heredero de panistas rateros.(21)

SOY AGENTE DE SEGUROS Y HE CONOCIDO A PERMISIONARIOS Y CHOFERES

Enviado por MARICARMEN

soy agente de seguros y he conocido a permisionarios y chóferes de servicio publico que me han comentado de la variedad de problemas con las autoridades y con los clientes por mas que digan en el gobierno que van a controlar el servicio publico taxis y colectivos, toman decisiones a la ligera...no trabajan pensando en resolver los problemas a fondo, solucionando de momento o a corto plazo mirando solo el resultado económico que dará a los funcionarios en turno y los usuarios tenemos que sufrir las consecuencias. necesitamos todos los ciudadanos, no ser egoístas y tener la mejor actitud desde el lugar en que podamos aportar con educación, nuestra sugerencia para tener un mejor servicio, decidir cada uno de nosotros ser mejor ahora y no pensar que "siempre ha sido igual, la gente es sucia, para que cambiar yo... que cambien los demás, etc " es tiempo de terminar con los problemas de raíz y tenemos que actuar todos para que en un futuro no lejano tengamos una ciudad digna de respeto y confianza a todos los que forman este foro de tú tesis de economía. no nos hagamos ilusiones de que esto "algún día" cambie, ya es tiempo de que nos demos cuenta de nuestra podrida realidad. (21).

Los taxis, metro, metro bus y demás “sistemas de transporte” son realmente lo mas inseguro, contaminante y peligrosos, vasta con oír o ver noticias, y no hay día en que hay muertos, robos, accidentes, secuestros y hasta acoso sexual en cada uno de estos “sistemas” y todo porque? por que es la fuente de ingresos de muchos, perdón, de unos cuantos, y por eso, tanto chóferes como políticos no les interesa que esto cambie. por ahí alguien dijo que es lo mas barato del mundo y que además tienen que pagar mucho en refacciones, gasolinas, tenencias verificaciones y algún otro impuestito de esos que solo en nuestro país existen, y que nos les alcanza lo que cobran vil mentira para su información, un líder recibe la cuantiosa y poquitera suma de 2.5 millones de pesos al mes como mínimo y de ahí ya repartieron a las “autoridades”; ven porque los gobiernos “controlan” estos sistemas de transporte no importándoles la vida del ciudadano. Entonces no crean que estos cambien, sino al contrario va a ser peor después de las elecciones y por la situación económica que solo en otros países y a México, aclaro a los mexicanos que pagamos impuestos, nos estamos viendo afectados y solo por eso nos va tocar “ayudar” a cuidar estas fuentes de trabajo.
 ::::::::::::::::::::::::::::::::::::::Viva México::::::::::::::::::::::::::::::::::::.(21)

Taxis inseguros, caros y malos en toda la República.

Enviado por Carmen Martínez Diez

Taxis inseguros, caros y malos en toda la República.

Tengo 42 años viviendo en el Área Metropolitana y veo que taxis, así como el transporte colectivo público en general, siempre han sido un desastre. Sobre este tema se ha escrito mucho, se han hecho sugerencias tanto sobre los conductores de los mismos que actúan en su mayoría como barbajanes y culeros, como de la calidad y costo sin embargo, nada se logra.

- ¿Qué es lo que se puede pensar sobre esto?
- Líderes coludidos con los funcionarios públicos.
- Funcionarios públicos propietarios de flotillas de taxis y autobuses.
- Empresarios que otorgan fuertes "**mordidas**".
- Todos intocables por el miedo a pérdida de votos.(21)

Y, lo de siempre, carecemos de verdaderos políticos que actúen más allá de intereses personales que busquen soluciones para el bienestar común de los ciudadanos, que hagan planes para fortalecer y adecuar el transporte colectivo en número y trayecto con respeto a las reglas de tránsito.

El costo en perdida de horas de movilización de las personas con su respectivo daño emocional y físico, de los automóviles, el daño al pavimento otros factores es mayor para el Estado que mejorar esta situación.

Pareciera no obstante que en nuestro país siempre estamos en "tiempos electorales".

Los ciudadanos no cuentan ¿Porqué se sigue permitiendo?
¿Qué sucede con los habitantes de los países latinoamericanos aguantando continuamente los abusos? (21)

Un saludo para todos yo trabajo un taxi en el Distrito Federal.

Enviado por David

Un saludo para todos yo trabajo un taxi en el D.F., la verdad es que solamente nosotros sabemos las dificultades que pasamos es cierto que algunas veces las personas que lo abordan van comiendo o tomando algo y ensucian el vehiculo; la mayor parte de las señoras con niños, no los controlan, los suben primero el sillón con los zapatos sucios, es por esos motivos, por los cuales no siempre puedes tener tu unidad completamente limpia y ahora tenemos muy complicado el trabajo con tantas unidades circulando prestando el servicio detente 5 minutos en cualquier punto y cuenta cuantas unidades pasan con pasaje cuantos vacíos y cuantos son piratas. Gracias. (21)

Mucha gente los percibe inseguros, caros y sucios pero a otros n

Enviado por Alberto Carrillo.

Mucha gente los percibe inseguros, caros y sucios pero a otros nos resulta un medio de transporte excelente. Los taxis en el D.F. de hecho son de los más baratos del mundo, desde luego no están al alcance de quienes andan en transporte público y claro que un viaje largo en la ciudad saldrá caro por las distancias y el tráfico pesado pero sabiendo cuando y donde usarlos puede salir más cómodo y barato que usar el automóvil.

Y no se molesten en tratar de demostrar que los taxis son caros, eso es una mentira. Por cierto quien escribió el artículo debió preguntar también a gente que los usa a diario y no sólo a personas que rara vez se suben a uno.(21)

El problema son las autoridades del D.F. que han fomentado los taxis piratas como clientelas políticas, que con su corrupción en los trámites desalientan a los taxistas honestos y con su falta de control vehicular permiten que los taxistas asaltantes anden haciendo de las suyas tranquilamente.(21)

Considero que el No. de taxis en algunas horas es excesivo.

Enviado por RAMON PUENTE C.

Considero que el No de taxis en algunas horas es excesivo ya que hay más oferta que demanda, sobre todo los llamados "Taxis Piratas" que no inspiran ninguna confianza en el usuario, pero las autoridades los siguen permitiendo, razón por la cual hay mucha inseguridad en los mismos, debería haber un control más rígido de quien los maneja. Sí son muy necesarios pero hay que tener mucho cuidado al abordarlos, yo recomendaría que sólo se utilicen los de placas autorizadas, no los de particulares. Que la SETRAVI actué ya con rigor dentro de la Ley, (cuando será).(21)

Por favor reduzcan el numero de taxis en la ciudad, son contaminantes.

Enviado por Adriana.

Por favor reduzcan el numero de taxis en la ciudad, son contaminantes, son un pésimo sistema de transporte; mejor inviertan en los sistemas masivos, como por ejemplo el metro u otros que tampoco contaminan. Los taxis del DF son horribles (21)

Enviado por Mariana

Coincido en lo general con lo que dicen en este artículo; creo que la ciudad de México se merece un mucho mejor servicio de taxis que el que tenemos, además los taxistas suelen ser unos patanes que se pasan los altos, que no respetan a los peatones, que se meten en sentido en contrario, etc. Urge que las autoridades metan en cintura a estos animales (21)

No se puede generalizar acerca del el servicio de taxi.

Enviado por Verónica Villa Gómez.

No se puede generalizar, efectivamente el servicio de taxi es útil y necesario, pero muchos desconocen que el único transporte que no ha sufrido aumento de tarifa, lo cual conlleva que algunas unidades se vayan deteriorando, pues lo poco que se saca se invierte en refacciones, pagos de gasolina, tenecias verificaciones, revistas vehiculares, seguro, además, la competencia desleal que llevan años tratando de erradicar, los piratas que gozan de total impunidad al no hacer los mismos gastos, es evidente que siempre en el D. F. el servicio de taxis no este debidamente ordenado pues la corrupción ha mermado la calidad. (21)

Sólo basta acudir a la famosa SETRAVI y observar el “SISTEMA DE ENTRES” con el que miles de concesionarios se topan a diario con la “oportuna” servidores públicos que no saben manejar los procedimientos administrativos, que tardan en resolver tramites que solo serian de meses en años, solapando amiguismos y compadrazgos, intereses ocultos. Mientras estas mentalidades no cambien nunca se mejorara dicho servicio. Un secretario de trasportes comprometido con un grupo de piratas, defendiendo esos intereses, nunca los de los concesionarios y por ende los de los ciudadanos.

Como podemos observar la variada gama de opiniones implica límites en el reconocimiento del cúmulo de factores que intervienen para atender y solucionar de fondo la gran Agenda de conflictos e intereses que hacen que tanto las autoridades competentes intervengan formulando políticas públicas acorde a esas necesidades, como también influye en la problemática la incapacidad de los usuarios de organizarse como consumidores e intervenir de manera tal suerte en el diseño y configuración de un nuevo modelo operativo que también incluya la opinión política organizada de los taxistas y empresarios interesados cabalmente por lograr una nueva propuesta acorde a las necesidades del servicio público de tal suerte que se refleje en la mejora de la calidad de la movilidad social que hoy no cuenta nuestra gran urbe.(21)

4.1.1. Problemática multifactorial.

Con los principales resultados obtenidos a partir de la aplicación del Cuestionario General de Consulta, considero que es común que tanto usuarios como operadores del taxi, consideran la necesidad económica y social de un cambio radical en la manera de operar el servicio actual.

Dado que el problema es eminentemente multifactorial, es decir, que en la posible solución del mismo intervienen directamente de manera obligatoria la Asamblea Legislativa de Representantes, de manera coordinada con las autoridades de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal; los trabajadores que con su fuerza y jornadas amplias de trabajo participan en el 70% del servicio y el 30% restante constituido por concesionarios y finalmente los 2.5 millones de usuarios diarios, tendrán que apoyar nuevas acciones tanto de materia de políticas públicas como ciudadanas aprovechando la experiencia de los errores cometidos, con medidas innovadoras de mejora y cambio estructural del servicio vital para revitalizar el mercado y la economía del Distrito Federal..

4.1.2 Límites para su reconocimiento, atención y solución.

Al menos, mientras no exista entre los principales funcionarios políticos del GDF, que hoy ocupan cargos públicos como lo es el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, los H. Diputados Federales y los H. Asambleístas y los 16 Delegados Políticos, no logren demostrar ante la ciudadanía en los hechos, **un interés político manifiesto en sus pasadas campañas**, sin intentar al menos, incorporar una probable solución a la movilidad de los ciudadanos más bien, orientando sus acciones públicas hacia el interés mercado económico; y no gastar los escasos recursos económicos disponibles en la construcción las obras faraónicas de segundos pisos de cuota que intensificarán el uso del automóvil particular, aumentando los índices de contaminación ambiental por el incremento de partículas nocivas suspendidas en el aire metropolitano con poca rentabilidad social de recuperación de la inversión realizada para tales efectos.

De ahí, que se puede observar en la realidad, que no existe en la actualidad un consenso general entre la clase política de la ZMVM que consolide un gran Acuerdo para diseñar un conjunto de políticas, estrategias, e instrumentos de planeación de las acciones ha ejecutarse; en las que se incorpore una visión de corto, mediano y largo plazo, muy necesarios para favorecer las condiciones en el ámbito económico, jurídico y social al mejorar las condiciones desfavorables que inciden para tratar de mitigar y resarcir los grandes problemas del transporte urbano Megametropolitano,

Es por ello, que considero que no serán resueltos, sin incorporar medidas públicas al respecto, desde una óptica de coordinación y apoyo que racionalice el uso de los escasos recursos disponibles anualmente derivados de las participaciones fiscales y aportes de organismos federales abocados al transporte y las comunicaciones que coordinados al sector educativo impulsen en el corto plazo una conciencia racional de aprovechamiento de los recursos económicos escasos para resolver la congestión vial que hoy padece de manera cotidiana nuestra gran ciudad de México y la ZMVM

4.2 El proceso acelerado de urbanización

Nuestra Gran Metrópoli, en la que sus 8.9 millones de habitantes han presenciado al menos durante las dos pasadas administraciones del Gobierno de la Ciudad de México, una gran cantidad de apertura de obras principalmente de carácter vial: Segundo Piso, entronque del tramo Cuatro Caminos –San Antonio-Muyuguarda (Cuota), Distribuidores en Av. Palmas, Constituyentes, San Lázaro, Cárcel de Mujeres-Los Reyes la Paz, Línea 12 del Metro-Mixcóac-Tlahúac., han generado una modificación estructural en la capacidad de transportación masiva de los habitantes, su economía y el mercado de trabajo.

Las grandes necesidades económicas de de la Ciudad de México, derivadas de concentrar a los tres Poderes de La Unión en su reducido territorio, han ejercido históricamente una gran trascendencia hacia el resto del país y sus regiones.

Es aquí, en nuestra ciudad, en donde se toman las grandes decisiones que han de impactar el crecimiento y el desarrollo nacional. La vitalidad económica de sus habitantes se la otorga la capacidad y diversidad concentradora y centralizadora de empleo de las instituciones del gobierno federal, Organismos Descentralizado, sus excelentes universidades e institutos de educación media y superior; las grandes corporaciones financieras, comerciales y crediticias, nacionales y extranjeras. El clima templado, el amplio espectro cultural históricamente generado a través del tiempo y su infraestructura turística, hacen de ella, un polo natural de atracción para el asentamiento acelerado durante las dos últimas décadas, de un gran número de mexicanos y extranjeros.

Sin embargo, todo este panorama atractivo al crecimiento y desarrollo económico de la ZMVM en la que hoy vivimos, requiere de grandes soluciones aceleradas a resolver las necesidades de movilidad terrestre de sus habitantes de manera más económica y socialmente adecuada que permita mejorar la calidad de vida de sus pobladores que hoy emplean hasta 24 horas semanales dedicadas a transportarse de un lugar a otro, es decir casi dos meses al año de sus propias vidas, especialmente repercuten en niños y en personas de edad avanzada que es un día menos de vida en general para todos, pero para este segmento de la población es angustiante en medida extrema.

De no tomarse medidas en el corto plazo, relativas a un nuevo esquema de regulación oficial concertado con los principales actores participantes que permitan mejorar la calidad y cantidad del transporte terrestre, privado, público, de carga, federal la ciudad se convertirá a mediano plazo en un gran estacionamiento vial a toda hora del día, con los nefastos impactos ambientales y económicos que inevitablemente acarrearán demandas y conflictos políticos y sociales de gran impacto, de no actuar en consecuencia a la brevedad.

4.3 Diseño e implementación de soluciones.

Derivado de ésta gran visión que conlleva tomar cartas oficiales en el asunto, la necesidad de diseñar y consolidar un nuevo modelo operativo para el servicio público de taxi en la ZMVM; requerirá de la voluntad política tanto de las autoridades del Gobierno Federal involucradas por sus atribuciones constitucionales Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dado que es ella, la encargada de aplicar un racional y adecuado esquema económico y financiero para el correcto otorgamiento con transparencia del reparto de las participaciones fiscales en cada ejercicio del gasto Público federal al Gobierno Central de la Ciudad de México y al del Estado de México.

De igual manera, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (STC), en materia de una acelerada reubicación de las actuales Terminales de Autobuses Foráneos en el Norte, Sur, Oriente y Poniente del D. F. hacia una nueva ubicación a la entrada de las principales Carreteras Federales y Autopistas, que de no hacerlo, acrecentaran los tiempos de traslado y recorrido de los usuarios hacia distintos puntos y ciudades del país.

BANOBRAS, S. N. C., NAFINSA. S: N. C., para realizar con oportunidad y transparencia el financiamiento a la infraestructura de las vialidades y equipamiento vehicular respectivamente, en condiciones que ayuden a mejorar con calidad y garantía de éxito los servicios metropolitanos de transportes.

Los Delegados Políticos, Asambleístas, Diputados Federales del Distrito Federal; Presidentes Municipales, Diputados, Federales y Estatales, apoyados políticamente por sus distintos partidos que busquen acciones coordinadas en beneficio de la ciudadanía en general, que verá éste tipo de acciones como una nueva forma de gobernar pensando más en satisfacer las necesidades sociales de los representados que de sus propios intereses.

4.4. Crear alternativas de solución.

Definitivamente, la creación de nuevas e innovadoras alternativas políticas a través de las cuales se busque apoyar la solución de los distintos factores que generan la problemática económica y social del servicio público de taxis en el la Ciudad de México y la ZMVM, ya que el servicio transporta aproximadamente 2.5 millones de viajes diarios, situación política prioritaria de atender y solucionar en el corto y mediano plazo.

De ahí, es prudente repetirlo, la necesaria aplicación del siempre básico principio de la racionalidad económica de los recursos financieros, de todo tipo disponibles para tales efectos orientados a tratar de mitigar y resarcir esta necesidad social que de manera permanente es palpable entre la población demandante.

De manera importantísima es de señalarse, la necesaria e imprescindible voluntad política de los gobernantes y legisladores de generar una política pública realista que parte de general una estrategia e instrumentos novedosos de OPERACIÓN del servicio que incluya de manera coordinada a las autoridades, operadores y concesionarios y a los usuarios, que de manera coadyuvante con el sector privado de la economía a fin de que se logre generar nuevas oportunidades de desarrollo y crecimiento de éste importante sector económico tan dinámico de la Ciudad de México que es el Servicio Público de Taxis.

4.5. Principales actores participantes.

Las autoridades.

A fin de concretar un nuevo modelo de operación innovador del servicio de taxis, desarrollado, a partir de un diagnóstico real de la situación, causas y posibles soluciones que permita mejorar las actuales condiciones económicas vigentes en el mercado; es decir, que sea incluida como factor por demás sustantivo, la activa coparticipación de sus principales actores de los que surja la nueva visión programática de las acciones de regulación e inversión financiera bajo las que nuestras autoridades involucradas de los tres órdenes de gobierno, diseñen con precisión los objetivos que permitan estructurar la política

general, estrategias y los instrumentos adecuados que incorporen esa visión clara y oportuna que facilite de manera oportuna en tiempo y forma la toma de decisiones al respecto en cada una de las fases del proceso del suministro de oferta y demanda del servicio.

Con ello, se permitirá sentar las bases legales de la regulación general sin ambigüedades en el proceso de ejecución, aportar elementos de control de ejecución necesarios que en su oportunidad, también permitan, medir y evaluar las acciones emprendidas que ayuden a elevar los niveles sociales de atención con calidad y racionalidad económica.

Operarios y concesionarios

Actualmente son alrededor de 130 mil reconocidos oficialmente en SETRAVI y los otros 150 mil “piratas” que laboran en la Zona fronteriza periférica del D. F y el Estado de México y en las zonas rurales del Sur de la Ciudad de México en las Delegaciones Políticas del Distrito Federal en Milpa Alta, Xochimilco, Tlalpán, Magdalena Contreras y Cuajimalpa, que definitivamente son taxistas que más sufren la explotación y corrupción oficial y que al mismo tiempo operan en condiciones de inseguridad tanto para los operadores como al público en general.

Las distintas agrupaciones de operadores, sitios, bases que actualmente son controladas por grupos de líderes corruptos que exigen a sus “agremiados” cuotas semanales, mensuales y anuales para que de manera conjunta con las autoridades centrales y locales explotan el trabajo de los operadores durante todo el año.

Tendrá que realizarse un trabajo de capacitación política y laboral entre los trabajadores del volante, acciones políticas que fortalezcan la capacidad de unidad entre los integrantes de determinada Zona, Colonia y/o punto de oferta y demanda de trayectos de origen y destino que ayuden paulatinamente a generar una conciencia en si y para sí de este importante núcleo de trabajadores urbanos actualmente desconocidos oficialmente en su relación laboral patrón gobierno/ trabajador, que como gremio demanda en su calidad de empleados y trabajadores públicos al servicio del gobierno de la Ciudad de México, su inmediata incorporación al régimen de seguridad social del ISSSTE.

La ciudadanía en general

Ese importantísimo núcleo social no sólo en épocas electorales como las actuales, juega un papel importante dentro del nuevo modelo de operación económico, que propongo en esta tesis; ya que de manera coadyuvante tanto con las organizaciones no gubernamentales, asociaciones civiles, políticas, estudiantiles, gremiales, sectoriales, etc., permitirán el éxito o el fracaso al manifestar su apoyo o rechazo.

Es básico señalar que derivado de la puesta en práctica de nuevas alternativas para el desempeño laboral y del servicio basadas en un modelo innovador de operación que busque siempre el suministro del servicio de transportación moderno, puntual, limpio, seguro más barato y acorde con las necesidades derivadas de los distintos puntos principales de oferta y demanda del servicio, focalizados en la ZMVM, en la que sus habitantes mejoraran las condiciones y los niveles de vida que hoy se ven seriamente afectados por la saturación vial, contaminación ambiental y altos consumos de energéticos y desgastes al parque vehicular y a la salud .

4.6. Tres Ejes Económicos Rectores Básicos.

Desde hace 50 o 60 años, la Ciudad de México, la más grande del país y Latinoamérica, realizó cambios muy significativos que sin embargo, han dejado heridas urbanas desagradables en nuestra gran urbe.

A partir de la segunda mitad del Siglo XX, era común que la gran mayoría de los ciudadanos realizaban sus recorridos terrestres en un sistema público básicamente constituido por Tranvías, trolebuses y autobuses de las 100 Rutas que conectaban distintos rumbos, zonas y poblados; un parque vehicular que hasta los años 70 no rebasó los más de 35 mil taxis en el Distrito Federal.

La gran mayoría de los pasajeros conocían los principales puntos de origen, trayectoria y destino final del servicio. Los recorridos eran fácilmente detectables en los vehículos utilizados. La mayoría tenía sus terminales en el Primer Cuadro de la Ciudad y el Zócalo capitalino. El servicio público de taxis dejó de cobrar sus tarifas por dejada y se generalizó el uso del taxímetro mecánico (marca Halda) a partir del año 1955, con tarifas perfectamente reguladas por las autoridades de tránsito y vialidad. La gente distinguía los taxis por sus colores fáciles de identificar: amarillo, rojo, cocodrilos, cotorras y coral (Sitios y Bases).

Al operar el Sistema Colectivo de Transporte METRO, (1968), las transportación pública de pasajeros se hizo masiva, se transformó y surgieron nuevas condiciones en las demás modalidades del Servicio Público de transportes del Distrito Federal.

Desaparece el famoso “Pulpo Camionero” que abasteció por muchos años, el suministro de servicio público de autobuses de 1ª y 2ª Clase, con sus 100 Rutas que conectaron con sus recorridos amplios la interconexión urbana de las distintas zonas y regiones, pueblos asentados en la periferia de la ciudad.

Para cualquier usuario le fue fácilmente detectar su cromática singular tipo de colores individualizados por cada una de las 100 agrupaciones.

Cada unidad registraba en su tablero frontal de destino su origen y destino, con paradas exclusivas, boletaje propio por segmento de trayecto y existieron las famosas “planillas semanales” que resolvió mediante ese sistema la problemática de su tiempo.

Durante los años 70's, se transformo al surgir la operación del Organismo Público del D. D, F. - R-100, que también utilizó los nuevos Ejes Viales para realizar su operación en sincronía a ellos; los resultados fueron de un paulatino desgaste y proliferación de intereses oscuros que derivaron en un conflicto laboral entre gobierno y Sindicato; en el que los trabajadores perdieron su empleo.

Después de 12 años de creada, RTP, el Organismo Público del gobierno que asumió las funciones de la extinta R.100, se puede observar (Jornada 24/06/12), según lo señala en un reportaje de Rocío González Alvarado, de un total de mil 235 unidades que consta el parque vehicular, 595 de ellas solamente operan, el resto no lo hace por falta de mantenimiento y abandono, o sea más de la mitad de las unidades está fuera de servicio, por lo que ha perdido el 40 % de los usuarios que como pasajeros han demandado otro tipo de servicio;

también es importante señalar que el Dirigente del Sindicato de Trabajadores del Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Hugo Bautista Martínez, manifestó que hoy la RTP enfrenta una grave crisis que se refleja en el despido de personal operativo y un paulatino deterioro de la flota vehicular; también manifestó que desde su origen el costo del pasaje se ha mantenido en dos pesos, incluso el 20% de los usuarios se transportan de manera gratuita-gente de la tercera edad-, sin embargo, la falta de autobuses ha provocado que las frecuencias en el paso de los mismos se haya ampliado de 15 minutos a dos horas o más, sobre todo cuando acuden en apoyo al Metro por fallas de éste en el servicio.

En los talleres, el trabajo que se limita a cambios de aceite, porque no existen insumos para el mantenimiento.

Esta situación ha llevado al desempleo a más de 200 trabajadores del volante, ya no se les renovó el contrato y diariamente 250 operadores sólo checan tarjeta, porque no tienen asignada ninguna unidad.

Las actuales condiciones de operación de la RTP, han generado la irritación social entre la ciudadanía, que ante su ineficiencia, es obligada a recurrir a otras opciones para transportarse, lo que se refleja en el número de usuarios. De contar con 750 mil usuarios diarios hace siete años, hoy esta cifra se redujo a 490 mil.

Las Zonas periféricas, donde el servicio es más crítico, según los operadores, es la Sierra de Santa Catarina, en Ixtapalapa, Santa Rosa en Álvaro Obregón; Coatepec, en Gustavo Madero y Ajusco medio, Topilejo y Parres, en Tlalpán.

El panorama anterior referido como antecedente mínimo para abordar la necesidad de atender política, social, económica, financiera y comercialmente el transporte del servicio público de taxis implica tres premisas inteligentes, que en mi opinión les son inherentes en la actualidad:

- Facilitar las condiciones de trabajo de los taxistas al mismo nivel laboral y contractual que ya disfrutaban los chóferes del transporte público colectivo: Metro, Tren Ligerero Trolebuses, RTP, Servicios Urbanos de obras y alumbrado Público, Limpia y Transporte, Parques y Jardines; Aguas y saneamiento, Bomberos, Policías, Reclusorios, Etc.;
- Ampliar la capacidad operativa y con ello la fuente de empleo, pues al ser más rápido el transporte en taxi, una gran mayoría de chóferes de automóvil particular, dejarían de circular a las horas pico, aumentando la velocidad del flujo vial y el ahorro de combustible y proteger su ingreso;
- Tomar en cuenta que los usuarios de taxis, quienes suelen abordarlo por necesidad de ahorro de tiempo y comodidad para transportar bultos voluminosos y con dificultad para realizarlos en otro transporte público terrestre; dado que en la actualidad no existen en las aceras de Avenidas, Calzadas y calles de la ciudad, zonas exclusivas para ascensos y descensos de pasajeros de taxi..

Ahora bien, en la actualidad la gran mayoría de **los 300 mil taxistas, registrados o no; son trabajadores que han sido desconocidos laboral y jurídicamente como EMPLEADOS PÚBLICOS DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL; ya que reúnen las características básicas contractuales señaladas por la Ley Federal del Trabajo:** al ser el dueño de las placas del taxi el GDF y los taxistas operadores del servicio público “concesionario” que operan , **es base jurídica para el establecimiento de una relación laboral,** en cuanto a que existe un objeto y lugar de trabajo, sujetos a cobros y pagos de tarifas por conceptos de 20 cargos administrativos “impuestos disfrazados”; tienen y cumplen 4 horarios de laborales ; situación que demanda, por dicho desempeño laboral derivado de la prestación de sus servicios a la ciudad, su urgente reconocimiento legal en materia de trabajo acorde a lo establecido por el Art. 123 Constitucional, de la Ley Federal del Trabajo y la Ley del ISSSTE, y no ser ignorados como empleados públicos por su Patrón el Gobierno de la Ciudad.

Todo lo anterior, se debe a la impunidad, opacidad de la gestión pública de las regulaciones laborales del mercado del servicio público de taxis y la corrupción imperante entre autoridades locales de gobierno, legisladores y judiciales que no aplican con honestidad sus funciones públicas en detrimento de la clase trabajadora al servicio del volante de los taxis ciudadanos y en beneficio de verdaderos “pulpos del Taxi en el D. F.”

Por lo que propongo considerar tres Ejes Estructurales para mejorar con calidad la operación del Servicio Público de taxis en el Distrito Federal y la Zona periférica Metropolitana del Valle de México, tomando en cuenta lo siguiente:

Reconocimiento laboral y jurídico acorde a los principios Constitucionales de nuestra Carta Magna, contenidos en el Artículo 123; la Ley de los Servidores Públicos de la Federación, Ley del ISSSTE, y preceptos de las Leyes y Reglamentos que de ellos emanen para lograr los beneficios que como Empleados Públicos del Servicio de Taxis de la Ciudad de México, no disfrutaban en la actualidad los 300 mil taxistas que operan en la actualidad con Placas del Servicio Público de Taxis de las Series: A, B y M. Sitios y bases, Terminales y otra gran mayoría que opera en condiciones semiclandestinas generadas por la opacidad e inmunidad derivada de la nula regulación de sus actividades laborales en las zonas periféricas altas del Valle de México y la Zona fronteriza con el Estado de México y Morelos..

Que la próxima Legislatura de la Asamblea Legislativa de Representantes del Distrito Federal, emita una Ley para la creación y operación de una Cooperativa Metropolitana de Trabajadores del Servicio de Taxis (CMTT), que asuma las funciones de la totalidad de las distintas variantes en las que opera la flota vehicular de los taxistas en operación., con una visión de una Empresa Cooperativa Pública Mixta, con personalidad jurídica propia que le permita disponer sus recursos, metodología y programas operativos , basadas en la mutualidad de sus empleados y trabajadores que de manera coordinada y paridad en las responsabilidades de servicio y eficiencia logre la plena capacidad económica, financiera y comercial que ayude a concretar elevar el nivel de vida de sus trabajadores y la ciudadanía en general basadas en el compromiso, el respeto mutuo y la responsabilidad social de sus agremiados.

Que el sistema de operativo de la CMTT, se Delegacional y ubique a sus agremiados acorde a sus domicilios para abatir rezagos en los tiempos de operación favoreciendo el actual lapso de tiempo de entrada y salida de las distintas zonas de operación diaria sus jornadas laborales y a través de CIRCULOS TARIFARIOS DE OPERACIÓN a partir de puntos de origen y destino, que permitan obtener mayores utilidades a los trabajadores por el servicio otorgado y a los usuarios el pago más bajo por la tarifa del trayecto realizado y a las autoridades la captación de mayores ingresos de manera controlada, transparente y con la disposición de reciclar en obras y servicios públicos a la ciudadanía que hoy no se ve claro su destino final.

4.7 La toma de decisiones.

Es muy importante considerar algunos datos específicos para justipreciar las dimensiones económicas que representa para la toma de decisiones políticas, económicas y sociales de este vital servicio público que diariamente utiliza para transportarse la ciudadanía en el Distrito Federal y ZMVM:

Según datos oficiales de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Gobierno de la Ciudad de México (SETRAVI), resultan importantes de mencionar los siguientes:

Territorio que ocupa la superficie del Distrito Federal: 148 mil 655.32 hectáreas.

b) Metros Sobre el Nivel del Mar en los que se encuentra la ciudad de México: 2 mil 240.

c) Superficie total del país que representa el Distrito Federal: 0.08%.

d) Porcentaje menor de oxígeno en la ciudad de México con respecto al nivel del mar: 23%

e) Delegaciones políticas en el Distrito Federal: 16

f) Municipios conurbados del Estado de México: 58

g) Municipios conurbados del Estado de Hidalgo: 1

h) Superficie total del país que ocupa la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM): 741 mil hectáreas (0.08%).

i) Calles en el Distrito federal: 25 mil aproximadamente

j) Colonias del Distrito Federal: 2 mil 150

Uso de suelo

- Extensión de suelo urbano (centro - norte) de la ciudad de México: 61 mil 082 hectáreas (41%).

- Extensión de suelo de conservación (sur, oeste) de la ciudad de México: 88 mil 442 hectáreas.(59%).

- Poblados rurales registrados en suelo de conservación: 36

Población

- Población del Distrito Federal: 8.6 millones (XII Censo General de Población y Vivienda).
- Población de la ZMVM: 18 millones 335 mil habitantes (18 por ciento de la población total del país). XII Censo General de Población y Vivienda.
- Tasa de crecimiento anual de la ZMVM: 1.7 %

Demanda de movilidad

- **Número de viajes metropolitanos (cruzan el límite del DF y el Edomex) por día: 4.2 millones**

Infraestructura Vial

- Longitud total de la red vial en el Distrito Federal: 10 mil 200 Kilómetros.
- Longitud de vialidades primarias: 930 Kilómetros (9%).
- Longitud de vías de acceso controlado: 171.42 Kilómetros.
- Longitud de ejes viales: 421.16 Kilómetros.
- Longitud de arterias principales: 320.57 Kilómetros.
- Longitud de vialidades secundarias: 9 mil 229 Kilómetros.
- Ejes viales construidos en la ciudad de México : 31
- Longitud de los ejes viales construidos: 328.60 Kilómetros.
- Red vial secundaria, longitud estimada: 9 mil 557 Kilómetros.

Las principales modalidades y características del transporte público en el D.F.

Sistema de Transporte Colectivo

- Kilómetros de vías dobles del STC-Metro: 200
- Líneas del STC Metro: 11
- **Estaciones del STC Metro: 175**
- **Trenes del STC Metro: 302**
- Vueltas anuales realizadas por los 201 trenes en operación diaria en el STC Metro: Un millón 157 mil 490.
- **Pasajeros transportados por el STC Metro en un día laborable: 4.2 millones de pasajeros**

Servicio de Transportes Eléctricos

- Extensión de la red actual de trolebuses: 422.14 Km.
- **Líneas de la red de trolebuses: 17**
- Trolebuses en operación: 344
- **Extensión del Tren Ligero: 13 kilómetros de doble vía.**
- Trenes en operación: entre 12 y 15

Red de Transporte de Pasajeros (RTP)

- **Unidades de parque vehicular: mil 400.**
- **Unidades en operación por día: mil 140.**
- **Kilómetros recorridos al día por las unidades de RTP: 250 mil Km.**

- **Rutas operadas por la RTP: 100**
- Longitud de las rutas cubiertas por la RTP: 3 mil 061 Kilómetros.
- Horario diario de servicio: 04:00 a 23: 00 hrs.

- **Promedio de pasajeros transportados en día hábil: 750 mil.**

Organizaciones y empresas del transporte concesionado.

- Empresas concesionarias de autobuses: 17.
- Parque vehicular de las empresas concesionadas: 3 mil 197 unidades.
- Rutas que cubren las empresas concesionadas: 97.
- Extensión de las 9 rutas concesionadas: 3 mil kilómetros.
- **Pasajeros transportados por día en las rutas concesionadas: un millón 200 mil**
- **Placas para el servicio de ruta fija: 27 mil 928**
- **Taxis libres (90%) y de sitio (10%) en la ciudad de México: 140 mil 110 unidades**
- **Viajes diarios atendidos por taxis: 2.1 millones**

Transporte de Carga

- Volumen anual de carga movilizada para la ZMVM: 393 millones de toneladas.
- Volumen de carga movilizada para la ZMVM por habitante: 24 toneladas.
- Porcentaje de contaminación de los vehículos de carga: 24%
- Unidades de transporte público y particular con carga foránea en la ZMVM. 68 mil unidades. **Infraestructura urbana de transporte.**

Equipamiento de Transporte

- **Centros de Transferencia Modal (CETRAM) en el Distrito Federal: 46**

- Superficie aproximada que abarcan los CETRAM: 80 hectáreas,
- kilómetros de bahías, cobertizos, zonas comerciales (formales e informales) y de servicios: 32
- Promedio de atención de los CETRAM por día: 4 millones de usuarios
- Unidades de transporte público en los CETRAM: 23 mil unidades (45% provenientes del Estado de México).

Estacionamientos

- Estacionamientos públicos en el Distrito Federal: mil 216
- Cajones de estacionamiento en el DF: 160 mil 966,
- Parquímetros en operación (Colonias Juárez y Cuauhtémoc): mil 645 y 2 mil 700 respectivamente.

Parabuses

- Parabuses o cobertizos instalados en las 16 delegaciones del Distrito Federal: 2 mil 500.

Sistemas de apoyo o control

- Semaforización
- Intersecciones semaforizadas en la ciudad de México: 3 mil 076
- Intersecciones con semáforos electrónicos: mil 810
- Intersecciones con semáforos computarizados: mil 246
- Cámaras de video para observar el tránsito vehicular y los incidentes en la vía pública: 172
- Tableros electrónicos en la ciudad: 20

(Fuente: Programa Integral de Transporte y Vialidad 2012 – 2013).

Este panorama de la infraestructura económica y la capacidad instalada en materia de transporte y vialidad en nuestra gran ciudad de México actualmente padece un nivel de agotamiento en sus capacidades reales para abastecer un sano suministro público de transporte a la ciudadanía.

Las políticas públicas a partir de la segunda mitad del Siglo XX, permitieron en el pasado reciente, observar en la ciudad de México un crecimiento y desarrollo urbano anárquico, en amplias zonas de su territorio y sus fronteras limítrofes con el Estado de México y recientemente hacia el Sur-oriente y poniente con el Estado de

Morelos, situación que provoca un grave problema para sus habitantes en materia ambiental.

Un factor que limita la capacidad y calidad del suministro de taxis es la magnitud física misma de la ciudad de México y la ZMVM en que se encuentran las 25 mil calles registradas y sus 2 150 colonias que conjuntamente con sus 36 poblados rurales y viven sus 8.6 millones de habitantes, pensando que de ellos diariamente 4.2 millones realizan viajes que cruzan el límite del D. F. y el Estado de México, más los interdelegacionales que son del orden de los 5 millones de usuarios del transporte público y privado; que utilizan una red vial de 10mil 200 Km. de las cuales 930 Km. (9%) y 171.4 Km. de longitud de vías de acceso controlado; 421.2 Km. de Ejes viales y sus 320.57Km. de arterias principales y 9 mil 557Km. de vías secundarias.

Ahora bien, una gran ventaja para la transportación pública de pasajeros, sin duda es, el uso diario del Sistema de Transporte Colectivo con sus 200Km. de vías dobles y sus 12 líneas en operación, que sin embargo, resulta ya insuficiente en su capacidad de suministro y mantenimiento que impiden ya otorgar un servicio de calidad y oportunidad a los usuarios. Además, es de urgencia la construcción de una línea circular que interconecte a las actuales en operación y facilite una mejor trayectoria en los viajes internos en la ciudad de México y sus Zonas periféricas.

Si pensamos en potenciar su capacidad de transportación masiva, será muy necesario que el sistema publico de taxis y la RTP actual, abastezcan en las cuatro direcciones geográficas cada una de sus 175 estaciones generando en promedio 700 nuevas opciones cortas, medianas y largas con tarifas preferenciales en las Zonas de Pago Preferenciales y de menor costo a los usuarios y de mayores ganancias a los taxistas y la propia RTP que ayudaría con ello a mejorar sus propios ingresos al utilizar más racionalmente su capacidad instalada.

En igual sentido de racionalidad económica se puede potenciar el uso de la red de trolebuses en sus 422.14 Km. de sus 17 Rutas y sus 344 unidades que paralelamente al del Tren Ligero con sus 13 Km. y sus 15 trenes en operación facilitaría el descongestionamiento vial en horarios pico y normales las vialidades de alta densidad en los cuatro puntos cardinales de la Ciudad de México.

CONCLUSIONES GENERALES

Aunque el proceso de generar propuestas de mejoramiento para el transporte del servicio público de taxis en la ciudad de México no puede considerarse sólo a partir del análisis y estudio realizado en los capítulos anteriores, parece conveniente empezar a usar dicho material, la mayoría del cual es relativamente nuevo, para trazar algunas ideas que contribuyan a formar una política de transportemos congruente y eficiente que la observada hasta ahora.

Esas ideas requerirán, eventualmente, sendos estudios y elaboraciones especiales, y sólo se presentan de una manera muy resumida. No se pretende repetir lo expuesto. SE pretende complementar y profundizar.

Por tal motivo, no seguí necesariamente el orden de los capítulos he hice énfasis en los elementos centrales del análisis desarrollado en cada uno de los apartados.

La movilidad y el problema del transporte.

Si bien la cantidad de viajes se explica principalmente por la gran cantidad de personas que diariamente conviven y habitan en la ciudad de México y la ZMVM, También es innegable que existe una marcada tendencia a realizar más viajes por persona, a distancias crecientes derivado en buena manera, a que al no existir una adecuada planeación general urbana, en la que los empleadores y trabajadores ubicaran y asignaran los empleos independientemente de su capacidad técnica y división social del trabajo para realizar una acertada política poblacional que permitiese crecer y desarrollar racionalmente el territorio urbano.

Tal situación en la actualidad en la que el aumento en la movilidad se combina con un generalizado bajo nivel de servicio en general de los servicios de transporte públicos del que es parte fundamental el que realiza la población en taxis; en la que limita sus capacidades la mayor saturación de las calles, que conforman un cada vez más complejo problema social y económico.

Los costos derivados de la actual situación apenas fueron esbozados en el presente trabajo. En efecto, a la gran cantidad de recursos que orientan los pasajeros al transporte (de la sexta parte a un tercio del presupuesto familiar) y el propio DDF (alrededor de la tercera parte del presupuesto anual), hay que agregar los costos indirectos y más difíciles de precisar (degradación del medio ambiente, efectos nocivos a la salud de los habitantes, etc.).

En realidad, estos funestos efectos que limitan el mejoramiento de transporte en general en la actualidad, requiere urgentemente de acciones concretas para descubrir y resolver los problemas ya presentes, pero también un conjunto de políticas más congruentes, con visión a largo plazo y que realmente cuenten con los recursos financieros para que funcionen.

El servicio público de taxis y otros demandan las acciones siguientes:

- Profesionalización y reconocimiento oficial como empleados públicos del servicio;
- Transformación laboral al integrarse como gremio en una Cooperativa de empleados y trabajadores del taxi;
- Introducción de nuevas tecnologías,
- Cambio de la política de asignación de tarifas por tipos de recorridos tomando en cuenta el punto de origen y destino con cobros por zonas concéntricas, que pueden ser de tipo individual o colectivo.
- Viajes definidos para su operación por medio de puntos de origen y destino.
- Introducción del concepto de Dirección por calidad total y mejora diaria.

La importancia de resolver los problemas más graves y de sentar las bases para resolver los más profundos, radica en el beneficio que se pueden derivar de un buen funcionamiento del servicio de taxis y de los demás en su conjunto que debe tender a una operación nodal.

Es claro que muchos viajes se realizan para aprovechar la gran cantidad de oportunidades que ofrece la ciudad para las personas y las empresas. En ellas, creo, van implícitas muchas cadenas productivas de un mercado regional basto y de escala.

Sin embargo, también hay signos claros de la deficiente planeación del desarrollo urbano, que ya comente anteriormente, en el que el crecimiento anárquico y lleno de conflictos es una realidad que diario padecemos en la Ciudad y la ZMVM.

A lo largo del trabajo, y en especial en el capítulo uno, analicé en la importancia económica que representa al mercado económico regional, la interrelación de los transportes y el desarrollo urbano dentro del panorama que se observa al inicio de la segunda década del Tercer Milenio; en el que la calidad del aire en la ZMVM sufre los impactos **desfavorables del uso de los corredores de las Rutas de Metrobuses;**

Estas compañías privadas y sus propietarios, reciben diariamente, los rendimientos económicos que expresan las bondades políticas obtenidas precisamente del carácter privado de la “inversión realizada” en condiciones muy favorables que fueron desde el atraco personalizado durante su construcción (les fue donado el terreno público de los carriles confinados de ida y vuelta, en zonas en las que el metro cuadrado de tierra alcanza precios altos y en dólares- a cada una de las Rutas) , equipamiento (insuficiente e incomodo ante al saturación ejercida por la demanda en horas pico) y la operación(insegura interna y externa, capacidad saturada de ocupación, sin placas de circulación, sin personal contratado de manera fija, o sea **NEGOCIOS REDONDOS DE OPORTUNIDAD SEXENAL.**

También es digno de señalarse, que el **FOMENTO A LA CONSTRUCCIÓN DE VIALIDADES ELEVADAS de Cuota**, en el Periférico, **conlleva por un lado, incentivar el uso del automóvil particular y por otro, aumento de los niveles de contaminación atmosférica, abatimiento de las reservas energéticas de hidrocarburos, importación de gasolinas en dólares** e insuficiente suministro del equipamiento y mantenimiento regular de un basto número de vías alternas primarias y secundarias, que hoy se encuentran en condiciones precarias, dado el bajo nivel de presupuestos de inversión programada del gasto público del gobierno de la ciudad que prefiere favorecer a grupos de inversión del sector privado que ejercer una política Keynesiana del gasto para promover el empleo, la inversión y el consumo del mercado económico de la ZMVM.

En ese sentido, el caso de la Zona Norte de la ciudad de México y su muy densamente poblada área de los municipios mexiquenses de: Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec; al Poniente con : Huixquilucan y Tecamachalco, así como al Oriente : Chalco, Ayotla, Los Reyes La Paz, Chicoloapan e Ixtapaluca son una prueba irrefutable de las consecuencias que tiene la falta de planeación del transporte público en general y el de taxis en lo particular, que se combinan de manera lacerante con la pobreza y la falta de oportunidades de desarrollo locales, situación que obliga a sus pobladores a realizar viajes en condiciones agobiantes y muchas veces peligrosas e infrahumanas (6.5 millones de viajes diarios).

En realidad, nadie puede decirlo con exactitud, pero de los resultados y comentarios expresados en los distintos contenidos temáticos de esta tesis que desarrollé, se puede mencionar de manera afirmativa que es más que frecuente encontrar usuarios de todo tipo de transportes públicos en especial los taxis, que expresan su muy irritada opinión por el mal servicio que se otorga en el servicio de suministro de la oferta.

Es muy significativo que la gran mayoría de los ciudadanos encuestados, se expresaron: indiferencia o resignación y, ***no se encontró ni un solo caso de algún usuario que se mostrara satisfecho por el tipo y calidad de servicio público de taxis y de transporte público y privado en lo general.***

Sin embargo, lo más contundente es ver mediante una simple inspección las condiciones físicas de los vehículos en los que se suministra el servicio y la inexistencia de instalaciones adecuadas en la mayor parte de la ciudad; elementos que permiten corroborar y explicar el disgusto de los pasajeros antes, durante y después de realizar un trayecto corto, mediano o largo que no es el servicio demandado por el pago realizado.

A manera de una apretada síntesis de los temas aquí tratados y con el afán exclusivo de mencionarlos para fines de futuras investigaciones académicas y consideraciones que al respecto puedan ponderar las autoridades al momento de la toma de decisiones, mencionaré lo siguiente:

Tópicos relevantes:

- Aspectos laborales (reconocimiento ante el GDF y la STPS, su condición oficial de empleados públicos a los taxistas)
- Conflictos laborales.
- Tarifas y cobros.
- Control del horario de servicio.
- Delegar tareas.
- Actuar con transparencia en las operaciones.
- Tener conocimientos adecuados con respecto a los costos.
- Tener criterio y flexibilidad para cambiar estrategias.
- Asumir responsabilidades en conflicto en las actividades de una futura Cooperativa de taxistas.
- Establecimiento y monitoreo continuo de Rutas concéntricas en puntos de origen y destino con demanda amplia y con posibilidades de acrecentar la oferta.
- Gestoría y asesoría en problemas legales a taxistas.
- Servicios en Rutas.
- Control de inventarios.
- Monitoreo de costos.
- Incremento de seguridad.
- Incremento de protección contra pérdidas.
- Incentivos para aumentar la participación del usuario.

Cada uno de los problemas analizados y estudiados en distintos contenidos temáticos de esta tesis, que podrán ser atendidos por medio de diferentes estudios y actividades, según sus características y a medida de las disponibilidades de tiempo y recursos económicos, materiales y de capital humano.

A continuación, menciono sólo para la atención de la oferta y la demanda de servicio por parte de los pasajeros:

- Descripción de recorridos actuales ((traza de rutas existentes).
- Estudio de ascenso y descenso.
- Inventario de equipo (vehículos e instalaciones).
- Estudio de demoras por intersecciones.
- Estudio de frecuencias de paso.
- Estudio de demanda en terminal.
- Estudio de demoras en terminal
- Investigación de la vialidad.
- Encuesta origen y destino a bordo de la unidad(o al menos un estudio de ascenso y descenso).
- Estudio de la demanda en cierres de circuito.
- Estudio de demoras por cierre de circuito.
- Diseño de horarios de salida en los cierres de circuito(“despacho”)

También en cuestiones de logística necesarias para mejorar el funcionamiento del servicio, se podrá tomar en cuenta lo siguiente:

- Alargamiento, acortamiento o extensión de las Rutas de Servicio.
- Asignación de estaciones o paradas muy definidas a lo largo de una Ruta.
- Proyecto de nuevas Rutas. (Mercado de conexiones interestatales).
- Cambio de ubicación de cierre de circuito.
- Cambio de ubicación de terminales.
- Asignación de espacios en Terminal de transbordos (paradero).
- Revisión de nivel de servicio de una Ruta.

Por ello mismo, debe dominarse en el ámbito del diseño de las políticas de regulación del servicio las siguientes actividades técnicas de operación de taxis:

- Localización de los polos de generación-atracción de viajes.
- Inventarios de servicios de transporte en la zona de influencia.
- Encuesta de opinión de usuarios.
- Localización de cierres de circuitos y terminales, y previsión de demanda y demoras en Terminal y cierres de circuito.
- Inventario de puntos de penetración (en su caso).
- Trazo de Ruta propuesta, previsión de lugares de ascenso y descenso, tiempos de recorrido, demora por intersecciones y demoras de cierre de circuito.
- Ubicación de las estaciones propuestas.
- Evaluación y análisis de implantación.

BIBLIOGRAFÍA Y ANEXOS

“PROPUESTA ALTERNATIVA PARA ATENDER LA OFERTA Y DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE MÉXICO”

CUESTIONARIO GENERAL DE CONSULTA.

:

USUARIO ____ TAXISTA ____ CONCESIONARIO ____ AUTORIDAD ____

FECHA: _____ TOTAL DE ITEMS ____ HORA _____ No. _____

Con el propósito de conocer su opinión acerca de distintos tópicos generales relativos al SERVICIO DE TAXIS PÚBLICOS EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (ZMVM) EN EL AÑO 2013; el presente cuestionario incluye algunas preguntas básicas que Usted puede contestar y ayudar a conformar a partir de sus respuestas, un perfil general básico del actual Servicio de Taxis, y proceder a elaborar algunas sugerencias de ayuden a mejorarlo.

A continuación nos gustaría conocer su opinión con respecto a:

USUARIOS:

1.- Usted piensa que existe una solución a la problemática de la movilidad de los ciudadanos en la ZMVM.

SI ____ NO ____ .NO SÉ ____ PUEDE SER ____

2.- La problemática del servicio de taxis es:

MULTIFACTORIAL _____ UNILATERAL _____ COYUNTURAL _____

3.- ¿Existen límites de solución a la problemática que se observa diariamente en las condiciones actuales de prestación del servicio?

POR PARTE DE LAS AUTORIDADES _____ USUARIOS ____ TAXISTAS _____

4.- Considera que las autoridades han adoptado políticas de regulación del servicio de manera adecuada a la altura de los problemas detectados como socialmente necesarios de atender de manera prioritaria:

SI- ____ NO ____ EN ALGUNAS OCASIONES _____ ESPORÁDICAMENTE _____

5.- Las tarifas y costos del servicio son adecuadas:

SI ____ NO ____

6.- ¿Con la aplicación de nuevas políticas de regulación pública, se podrá mejorar la calidad de operación y el monto del cobro de tarifas del servicio actual ?

SI ____ NO ____ Tal Vez _____ NO SE _____

7.- ¿Qué nivel de eficiencia y efectividad le asigna a las distintas políticas, estrategias e instrumentos que regulan actualmente el servicio?

EXCELENTES___ BUENAS_____MALAS_____ CORRUPTAS_____

8.- ¿El control político ejercido hacia los prestadores de servicio concesionario de taxis por la SETRAVI es? :

ADECUADO_____ CASIQUIL_____DEMOCRÁTICO_____AUTOGESTIVO_____

8.- ¿Los actuales niveles de atención del servicio en cuanto a oferta y demanda son:

IRREGULARES_____ BUENOS_____MALOS_____ ACORDES_____

9.- Señale las principales características actuales del servicio en las que se ha actuado por parte de las autoridades locales operando medidas de control de la calidad en el servicio, de manera adecuada en cuanto a:

SEGURIDAD_____PUNTUALIDAD_____LIMPIEZA_____CROMÁTICA_____

CUESTIONES TÉCNICAS VEHICULARES_____CAPACITACIÓN_____EXÁMENES TÉCNICOS Y MÉDICOS ADECUADOS_____EQUIPO OPERATIVO._____PREVENCIÓN DE ACCIDENTES_____

10.- ¿Cómo desarrollar medidas de soluciones a través de?

ACCIONES LEGISLATIVAS_____SETRAVI_____ASC. DE AGRUPACIONES DE TAXIS_____ORGANIZACIONES CIVILES_____

11.- ¿Esta Usted de acuerdo en que sean reconocidos los taxistas como servidores públicos del Gobierno del Distrito Federal?

SI_____ NO_____

12.- ¿Considera que el patrón laboral legalmente de los taxistas es el Gobierno de la Ciudad de México y que no ha actuado en consecuencia?

SI_____ NO_____

13.- ¿Estaría de acuerdo en que la operación en el suministro del servicio, estuviese a cargo de una nueva COOPERATIVA METROPOLITANA DE OPERADORES Y EMPLEADOS DEL TAXI, como un Organismo Desconcentrado autónomo del Gobierno de la Ciudad de México.?

SI_____ - NO_____

14.- ¿Estaría de acuerdo en que éste Organismo Público del Servicio de taxi Metropolitano, operara coordinadamente en el territorio de cada una de las 16 Delegaciones Políticas del Distrito Federal y Zonas Periféricas limítrofes con el Estado de México y el de Morelos?

SÍ_____ NO_____.

15.- ¿Estaría de acuerdo con un nuevo tipo de operación del Servicio a partir de puntos de origen y destino con zonas cobro territoriales de manera concéntricas a cada uno de ellos en las cuatro direcciones cardinales, a fin de abatir costos y tarifas de operación como un aliciente al salario de las clases trabajadoras y público usuario en general?

SI_____ NO_____.

16.- ¿SE PUEDE ABATIR EL USO DEL AUTOMÓVIL?

SI_____NO_____

17.- ¿Estaría dispuesto al no uso de su automóvil, si existe un transporte público más amigable y barato generado a través de una reconversión del modelo de operación actual, en el que el taxi recorra distancias cortas, medianas y lejanas a precios racionalmente adecuados a las necesidades económicas de los usuarios durante todo el día y en todo el territorio del Distrito Federal?

SI_____ NO_____

TAXISTAS:

18.- ¿Esta de acuerdo con el sistema operativo actual del servicio público de taxis operado por el GDF?

SI_____ NO_____

19.- ¿Cuánto tiempo en años, lleva ejerciendo las actividades de taxista?

1-5 ____ 5-10 ____ 10-15 ____ 15-20 ____ 20-25 ____ 25-30 ____ 30 y más ____

20.- ¿Su jornada de trabajo medido en horas es de? :

1-5 ____ 5-10 ____ 10 y más ____ Diario ____ Por Semana ____ Ocasional ____

21.- ¿Es Jefe de familia? SI_____ NO_____

22.- ¿Cuántos dependientes económicos tiene? 1-3 ____ 1-4 ____ 1-5 y más ____

23.- ¿Es Concesionario? SI_____ NO_____

Sus ingresos son: de \$ 250.00 a 500 ____ \$500 y más ____

¿Cuánto taxis son suyos? : 1 ____ 2 ____ 3 ____ 4 ____ 5-10 ____ Un total de ____

24.- ¿Es chofer? SI____. ¿Cuántos años? ____ Trabaja por donde vive: SI_____ NO____.

25.- ¿Cuenta con un esquema de protección y seguridad social en su trabajo?

SI _____ NO _____.

26. ¿Qué tipo de riesgos de trabajo son los más frecuentes diariamente en su desempeño laboral?

Accidentes viales _____ Asaltos _____ Extorsiones oficiales _____

Problemas de mantenimiento _____ saturación vial _____ Manifestaciones _____

Maltrato del Patrón _____ Enfermedades derivadas del trabajo _____ Otros _____

27.- ¿Le interesa ser reconocido como empleado público que es? SI _____ NO _____

28.- Le gustaría integrarse laboralmente a una gran Cooperativa de Trabajadores del Servicio Público de la Ciudad de México? SI _____ NO _____

29.- ¿Considera, según su experiencia, que a través de un sistema de tarifas determinado tomando en cuenta su pago, a partir de puntos de origen y destino de acceso y descenso, tomando en cuenta, el nivel del flujo de la oferta y demanda que existe en cuando menos 2500 puntos geográficamente determinados.

SI _____ NO _____

30.- ¿Señale tres factores estructurales que en su opinión limiten la operación socialmente adecuada del servicio público de taxi actualmente?

Regulación deficiente _____ Adecuada infraestructura vial _____ Burocracia _____

Impuestos directos e indirectos _____ Excesos de requisitos operativos _____

Actos de corrupción _____ cacicazgos de poder en Sitios y Bases _____

Abandono legal al desempeño laboral _____

Deficiente nivel de Organización gremial _____ Falta de genuinos liderazgos _____

Bajos salarios _____ Bajos niveles de identidad y propósitos gremiales _____

Nula participación gremial en la toma de decisiones políticas que orientan el Servicio _____

AUTORIDADES.

31.- ¿Qué nivel de opinión le merece los alcances económicos contenidos en la política actual del Gobierno del Distrito Federal relativa a las medidas ambientales amigables en transporte?

Excelentes _____ Muy Buenas _____ Buenas _____ Malas _____ Limitadas _____

32.- ¿ Considera que el desarrollo de políticas, regulaciones y medidas que ayudarán al cambio modal de largo plazo, hacia el transporte público de taxis más eficiente, menos contaminante y con menor emisión de Gases de Efecto Invernadero en la ZMVM es el adecuado?: SI _____ NO _____.

33.- ¿Considera que existe realmente una definición objetiva para generar acciones duraderas que permitan facilitar la implantación de las estrategias de transporte sustentable?

SI___ NO___ NO SE___ PUDE SER___

34.- ¿Existe una política adecuada orientada a la planeación y control integral de la gestión operativa del servicio de taxis basada en una conciencia social y difusión responsable?

SI_____ NO_____

35.-La SETRAVI, en su opinión, ha valorado la posibilidad de incorporar al los taxistas regulares y piratas como empleados públicos con las condiciones laborales iguales a las suyas?

SI___ NO___

36.- ¿Porque no generar las condiciones legislativas para la creación de una Cooperativa de trabajadores y empleados del servicio de taxi de la ciudad de México?

Laboralmente imposible_____No existen condiciones políticas y económicas_____

Tal vez_____ limitaciones legales de por medio_____

37.- ¿Los taxistas son trabajadores al servicio público no reconocidos?

SI_____ NO_____

38.- ¿En su opinión, sería económica, social, política y jurídicamente más rentable operar el servicio público de taxis a través de la creación de una Cooperativa Metropolitana de Trabajadores y Empleados del Servicio Público de Taxis?

SI_____ NO_____ TAL VEZ_____ NO SE_____

39.- ¿El actual servicio de cobro tarifaras de taxis puede modificarse por uno que opere por pagos de zonas de trayectos concéntricos a puntos de origen y destino?

SI___ NO___ TAL VEZ___ NO SE_____

40.- ¿Existe malestar entre los taxistas que denuncian terminar actos de corrupción en Centros de Atención y Control Vehicular de la SETRAVI, durante los procesos de gestión administrativa?

FALSO _____VERDADERO_____

**RELACION DE EXRUTAS DE CAMIONES URBANOS Y SUBURBANOS DE 1ª.
CLASE DEL DISTRITO FEDERAL.**

1. MEXICO – TACUBA –ATZCAPOTZALCO.
2. ATZCAPOTZALCO-CORREO.
- 3 SANTA JULIA-NORMAL- H. COLEGIO MILITAR.
4. TACUBA –TLATILCO.
5. TACUBA-SAN BARTOLO NAUCALPAN-CUATRO CAMINOS.
6. SAN RAFAEL –NORMAL- POLITECNICO.
7. ATZCAPOTZALCO-LA VILLA.
- 8 LA VILLA- NARVARTE.
- 9 LA VILLA- CLASA-COYOACAN- CONTRERAS.
- 10 LA VILLA- INSURGENTES- PEDREGAL.
11. ALGARIN, INGUARÁN-BONDOJITO- LA VILLA.
12. CIRCUITO COLONIAS-AEROPUERTO...
13. CIRCUITO HOSPITALES-CHAPULTEPEC-AEROPUERTO.
- 14 AEROPUERTO – AVENIDA CENTRAL-TACUBAYA.
- 15 JUÁREZ LORETO-POLANCO-ANZURES.
- 16 ZÓCALO-AUDITORIO NACIONAL.
- 17 ZÓCALO DEFENSA.
- 18 ZÓCALO- TOREO SATÉLITE.
- 19.-MÉXICO-XOCHIMILCO-TULYEGUALCO-MILPA ALTA Y ANEXAS.
- 20 MÉXICO –TLAPAN-PEÑAPOBRE.
- 21 COLONIA DEL VALLE- COYOACÁN.
22. AVENIDA COYOACAN- SUR 73- SINATEL,
- 23 CLASA, CONTRERAS, COYOACÁN-LA VILLA
- 24.-XOCHIMILCO –CHAPULTEPEC.
- 25 CHORRITO-LA VILLA.
26. ATZCAPOTZALCO-COYOACAN.
27. INDIANILLA-BUCARELÍ-TLALTELOLCO.
- 28 TLAPAN-SAN ANGEL.
29. COPILCO-INSURGENTES-ALVARO OBREGON.
- 30.-MÉXICO-IXTAPALAPA, PRADO CHURUBUSCO HÉROES DE CHURUBUSCO, ROSALES. TULYEHUALCO-MIXQUIC Y ANEXAS.
- 31.-MEXICO AEROPUERTO- COLONIAS DEL VASO DE TEXCOCO Y ANEXAS.
- 32.-CHAPULTEPEC-LEGARIA –LA VILLA.
- 33.-CHIMECOS DEL VALLE DE MÉXICO.
- 34.- GENERAL ANAYA PORTALES ROSAS- CDU.
- 35.-TACUBAYA-CHAPULTEPEC-PALMA.
- 36.-ROMA COYOACÁN- CHAPULTEPEC.
37. ROMA-CENTRO.
38. HIPÓDROMO-CONDESA IRRIGACIÓN...
- 39.-ATZCAPOTZALCO-COYOACÁN.
40. TLALPAN-JOYA.
41. CHAPULTEPEC-SAN ANGEL.
- 42.-ZÓCALO VILLA OBREGÓN-ROMA.
- 43.-HIPODROMO-CONDESA. IRRIGACIÓN
44. ZÓCALO-PALMAS-K.13.
- 45.-NIÑO-PERDIDO, VÍAS: MPIO.LIBRE PASO A DESNIVEL, VERTIZ,CARBURO,ROMERO RUBIO, PENITENCIARIA

RELACIÓN DE SITIOS ESTRATÉGICOS *BÁSICOS* DE APLICACIÓN “CUESTIONARIO PÚBLICO DE OPINION ACERCA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONAS CONURBADAS DEL ESTADO DE MÉXICO”, BASE DE LA ENCUESTA GENERAL DE DIAGNÓSTICO. Mayo –Junio de 2013.

- 1.- Plaza de la Constitución .Zócalo Capitalino.
- 2.- Estación Metro-Chapultepec.
- 3.- Estación Metro Indios Verdes.
- 4.- Estación Metro Pantitlán.
- 5.- Estación Metro Taxqueña.
- 6.- Estación Metro Balderas.
- 7.- Estación Metro Insurgentes.
- 8.- Terminal de Autobuses Oriente TAPO.
- 9.- Terminal de Autobuses Poniente Observatorio.
- 10.Terminal de Autobuses del Norte.
- 11.-Estación Terminal Buenavista del Tren Metropolitano del D.F.
- 12. Estación Metro Cuatro Caminos.
- 13. Estación Metro Pino Suárez.
- 14.-Central de Abastos.
- 15.- Zona de Hospitales en Huipulco, Tlalpan.
- 16. Centro Comercial Perisur.
- 17. Centro Comercial Santa Fé.
- 18 Centro Comercial Galerías Coapa.
- 19. Mercado de Jamaica.
- 20 Mercado de Xochimilco.
- 21. Mercado Portales.
- 22.Mercado Milpa Alta.
- 24.- Mercado Cuajimalpa.
- 25. Mercado Atzacapotzalco.
- 26. Basílica de Guadalupe.
- 27. Glorieta SEDENA Conscripto.
- 29. Aeropuerto Benito Juárez T1 y T2.
- 30.-Jardín Hidalgo-Coyoacán.
- 31.- Zona Comercial Polanco.
- 32.-Zona Comercial del Primer Cuadro.
- 33.-Zona Comercial San Ángel.
- 34. Estadio Azteca.
- 35. Glorieta de Huipulco.Tlalpan.
- 36.Paradero Santa Marta Acatitla. Ixtapalapa.
- 37 . Estación Metro Viveros.
- 38. Estación Metro Ciudad Universitaria.
- 39. Estación Metro Miguel Ángel de Quevedo.
- 40. Estación Metro Oceanía.
- 41. Plaza principal de Tulyehualco.Xochimilco.
- 42. Estación Metro Aeropuerto
- 43.-Plaza Universidad.
- 44. Plaza Garibaldi.
- 45. Avenida del Paseo de la Reforma.}
- 46. Avenida de Los Insurgentes.
- 47. Plaza de la República.
- 48. Estación Metro Tacubaya.
- 49. Estación Metro General Anaya.
- 50. Estación del Metro La Raza.

BIBLIOGRAFÍA.

- 1.- Archivo electrónico (2004) denominado “Origen de los Recursos” de la U I P, DECIIP. Secretaría del Medio Ambiente del G .D .F.
- 2.- Coordinación Institucional e Integración de Políticas. Secretaría del Medio Ambiente Corredores Estratégicos del Transporte Público, (2009), “Movilidad más sustentable para la Ciudad de México. Jesús Manuel Alberto López Pérez. Director
- 3.-Dirección Ejecutiva de Coordinación Institucional e Integración de Políticas. Proyecto: Introducción de Medidas Ambientales Amigables en Transporte. Informe de Gestión Técnica (1/08/2003-15/05/2005).UIP PIMAAT.
- 4.- Documento “Ingeniería del Proyecto. UIP SMA GDF”.
- 5.- Estrategia Local de Acción Climática del Distrito Federal. Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal. Primera Edición 2006.
- 6.- Gaceta Oficial del Distrito Federal. Órgano del Gobierno del Distrito Federal, (2008). “Aviso por el que se da a conocer el balance de la oferta y la demanda del transporte público colectivo de pasajeros del corredor “Metro bus Eje 4 Sur”.
- 7.-Gaceta Oficial del Distrito Federal. Órgano del Gobierno del Distrito Federal. (2009) “Agenda Ambiental de la Ciudad de México. Programa del Medio Ambiente 2007-2012”.
- 8.- Galen McKinley, Miriam Zuk, Morten Hojer, Monserrat Avalos, Isabel González, Mauricio Hernández,RodolfoIniestra, Israel laguna, Miguel Ángel Martínez, Patricia Osnaya, Luz Miriam Reynales, Raydel Valdés an Julia Martínez,(2009). “Final Report of the Second Phase of Integraed Environment Strategies Program in México”, Instituto Nacional de Ecología, México, Instituto de Salud Pública, México.
- 9.- Geoges Bianco Darido, (2009), Managing Conflicts Between the Enviroment and Mobility: Techase of Road Based Transportación and Air Quality in México City. University of Central Florida.
- 10.- Gobierno del Distrito Federal, Secretaría del Médio Ambiente. Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire, (2009), “Seis medidas Metropolitanas de Calidad del Aire, Estimación de la Reducción de Emisiones”.México D. F.
- 11.- Informe de seguimiento financiero al 31 de diciembre de 2009. UIP-PIMAAT..
- 12.- Informe de la calidad del Aire en la Zona Metropolitana del valle de México y tendencias 1990-2007. SMA-GDF, Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire. Dirección de Monitoreo Atmosférico..
- 13.- Iniciativas de Gobierno Locales para la Acción Climática Presentación “Corredores estratégicos del Transporte Público”. Ing. Jesús Manuel Alberto. Director Ejecutivo de Coordinación Institucional de Políticas. SMA-GDF.

- 14.- Movilidad-Agenda Ambiental de la Ciudad de México, 2007-2012, GDF.
- 15.- Presentación-Programa de Acción Climática de la Ciudad de México “Experiencias y proyectos para sistemas de corredores de Transporte Metrobús y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero”. Gobierno del Distrito Federal.
- 16.- Programa de Acción Climática de la Ciudad de México 2008-2012. Secretaría de medio Ambiente del Distrito Federal. Odón de Buen Rodríguez, Oscar Vázquez, Beatriz Del Valle. Mayo de 2008.
- 17.- Rajendra K. Pachauri Andy Reisinger, Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, (2009) “Cambio climático 2007. Informe de Síntesis”.Ginebra, Suiza.
- 18.- Seis Medidas Metropolitanas de Calidad del Aire. Estimación de la REDUCCIÓN DE Emisiones. SMA-GDF. Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire. Mayo 2008.
- 19.- Walter Vergara., Serafhine Haeussinling, (2009), “Transport and Climate: Lessons from Partnership between México City and the World Bank”,latin America and caribbean Region Sustainable Development Working Paper 29.
- 20.- Zamora Francisco .Teoría Económica. Fondo de Cultura Económica. México, D.F. 2009.
- 21.-Reportes periodísticos: La Jornada, El Universal, Crónica, Reforma, Milenio Diario,
- 22.- Revistas de la Cámara Nacional del Autotransporte- 2008, 2009, 2010, 2011,2012 y 2013.México, D. F.

