

PACTO NACIONAL DE AUTORIDADES POR LA MOVILIDAD

Preámbulo

Los gobiernos locales a través de sus autoridades de movilidad y transporte de los estados y municipios abajo firmantes, el World Resources Institute México (WRI México) y la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT) adoptan el presente Pacto y lo dan a conocer a todos los ciudadanos, así como al resto de responsables políticos e institucionales en los siguientes términos:

1. Introducción

El pasado 25 de enero en la Ciudad de México se realizó el “Encuentro Nacional de Autoridades de Transporte” en el cual hubo una representación de 10 estados de la República, de la cámara de diputados, así como integrantes de la industria armadora de vehículos de carga y pasaje, de transporte en México, de los gremios y de la sociedad civil, con el propósito de evaluar el impacto del incremento en los precios de los combustibles en los servicios de transporte e identificar las principales líneas de acción que en conjunto se deben promover para modernizar el transporte público e impulsar la movilidad sustentable.

En dicha reunión se acordó que como mecanismo de seguimiento a las propuestas que surgieron del encuentro la suscripción de un *Pacto Nacional por la movilidad sustentable*, con el fin de construir una postura común para solicitar al gobierno federal algunas acciones que concreten las actividades particulares de los sectores del Gobierno Federal presentada en el “Acuerdo para el fortalecimiento económico y la protección de la economía familiar” de modernizar el transporte público y facilitar la movilidad urbana.

Lo anterior tiene sentido, por cuanto en la mayoría de las ciudades se ha dado un comportamiento en los estándares de movilidad que se basa en un enfoque no sustentable que se refleja en: i) Incremento mantenido al uso del vehículo privado que genera una alta ocupación del espacio público, priorización de inversiones para vías y estacionamientos para este modo de transporte; ii) Desinterés por el uso de medios alternativos de transporte no motorizados; iii) Ausencia en el ordenamiento de la conectividad del transporte de mercancías; y iv) Desconocimiento del peatón como eje central del sistema de movilidad.

La política de eliminación del subsidio y la liberación de los precios de los combustibles, puso en evidencia impactos negativos para todos los servicios de transporte, pero en especial la debilidad de los diferentes estados en la forma en que se está gestionando el transporte público, la deficiencia en la calidad del

servicio, la carencia de optimización de los recursos, la necesidad de la modernización del parque vehicular, la ampliación de la cobertura y la falta de integración de los diferentes servicios de movilidad.

Es necesario que exista una posición unificada por parte del gobierno, en el sentido de la disposición de inversión pública y la identificación de nuevas alternativas de financiamiento que faciliten la solución a este problema; acompañado de una evolución tecnológica en el transporte soportada en estrategias de infraestructura acordes. Lo anterior, por cuanto, aunque se han generado programas para el financiamiento de la infraestructura del transporte público, la tendencia general es que el financiamiento de la operación sea con los ingresos por la tarifa al usuario, lo cual es insostenible si se espera dar un servicio de mejor calidad.

Con la suscripción de este Pacto se espera influir en el cambio de esta tendencia y en la construcción de un modelo de movilidad que corresponda a un enfoque de sustentabilidad, así como establecer un compromiso que responda a la atención de la creciente demanda de movilidad, de viajes y de intercambios de mercancías, preservando y garantizando los diversos usos del espacio público y aumentando la calidad de vida de los ciudadanos.

Es importante mencionar que el foco inicial de este Pacto será la modernización del transporte público de pasajeros partiendo de los problemas detectados en este modo de transporte. Aunque cada estado tiene su propia problemática en relación con el Transporte Público, sin embargo, durante el Encuentro Nacional de Autoridades de transporte se identificaron algunos elementos comunes y el origen de los mismos que generalmente llevan a un menor uso del transporte público y una disminución en los ingresos de las empresas operadoras.

- Mala calidad y cobertura del servicio
- Falta de conectividad con otros modos de transporte
- Flota vehicular obsoleta
- Políticas tarifarias ligadas al vaivén de los intereses políticos y sin soporte técnico y financiero
- Carencia de estrategias coordinadas con el sector privado.
- Ausencia de inversión pública federal para apoyar procesos de transformación y modernización del transporte público
- Inversiones en infraestructuras para la movilidad que no priorizan el uso del transporte público
- Ausencia de institucionalidad y capacidad técnica en el sector
- Falta de información sistematizada para la toma de decisiones
- Generación de contaminación atmosférica
- Problemas de seguridad vial

2. Principios del Pacto

Los Estados y organizaciones que suscriban el Pacto Nacional por la Movilidad Sustentable deben observar los siguientes principios que guíen los trabajos que se adelanten como consecuencia de las misma y un cambio en favor de un transporte público.

Sostenibilidad: El sistema de movilidad debe disminuir el impacto negativo en las personas y su entorno, así como considerar la planeación de largo plazo, la eficiencia, la optimización de recursos y la protección del medio ambiente.

Defensa del derecho a la movilidad: Se debe garantizar el uso y acceso seguro de las personas a los diversos modos de movilidad

Seguridad: Garantizar la seguridad vial y personal de los habitantes

Equidad e inclusión: Garantizar el ejercicio pleno del derecho a la movilidad en condiciones de igualdad; evitando la discriminación, segregación o marginación de individuos o grupos.

Mejora de la calidad de vida: Las decisiones sobre el sistema de movilidad deben considerar una constante mejora de la calidad de vida de los ciudadanos

Participación: Las aportaciones en el campo de la movilidad deben contar con el mayor consenso posible, lo que exige establecer procesos de participación en la toma de las decisiones a la escala que en cada caso corresponda.

Cero tolerancia a la corrupción: La fortaleza institucional, la claridad, la transparencia y la rendición de cuentas en las reglas de juego deben eliminar acciones por fuera de la Ley para beneficiar intereses particulares.

3. Objetivos del Pacto

Lograr un trabajo conjunto y unificado de los Estados, de la industria y la sociedad civil para que México avance hacia un modelo de movilidad sustentable con la concurrencia y compromiso del Gobierno Federal. Por movilidad sustentable nos referimos al movimiento de personas y sus mercancías en interacción con espacios físicos, haciendo uso de la infraestructura y diferentes modos de transporte - privilegiando la movilidad no motorizada y el transporte público-. El sistema de movilidad debe garantizar el acceso equitativo, seguro, eficiente y sustentable a la ciudad a través de los servicios de transporte y movilidad.

En esta primera fase, este compromiso se debe ver cristalizado en la disposición de recursos de las partes para una inversión que garantice la modernización y transformación del transporte público urbano de pasajeros.

1. Lograr que el Gobierno Federal disponga los recursos permanentes necesarios para el proceso de modernización y renovación del transporte público.
2. Promover el desarrollo y actualización del marco normativo e institucional para hacer viable la transformación de la movilidad y la seguridad vial en los tres niveles de gobierno.
3. Consolidar un transporte colectivo eficiente, accesible e integrado con el entorno urbano, a escala metropolitana.
4. Impulsar la implantación del uso de energías mas limpias, impulsando estratégicamente las renovables.
5. Impulsar la implantación de las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad: formación, información, señalización, evaluación y mejora.
6. Mejorar la capacidad técnica de los equipos dedicados a la planeación, gestión, y control del sistema de movilidad.
7. Establecer estrategias para el desarrollo de infraestructura para el abasto de combustibles (diesel, gas natural, estaciones de carga eléctrica, etc), así como su operación y mantenimiento.

4. Áreas de actuación

Para la primera etapa de este pacto se abordarán las siguientes líneas de acción con el objetivo de modernizar el transporte público.

1. Fortalecimiento del financiamiento para la transformación del transporte público

Estructurar la creación de un fondo permanente destinado a la transformación transporte público con recursos provenientes de los niveles municipal, estatal y federal, así como nuevas fuentes de financiamiento.

- a. Creación de nuevo fondo federal para la transformación del transporte público.
- b. Optimización y agilización de los mecanismos de financiamiento existentes
- c. Fortalecimiento del fondo metropolitano y alinear los criterios de asignación a los objetivos de la movilidad sustentable

2. Diseño de elementos para la formulación de políticas tarifarias

Creación de parámetros que faciliten el establecimiento de políticas tarifarias que cuenten con soporte técnico e incluyan todos los elementos y costos reales del transporte: impuestos y modos de transporte, entre otros.

- a. Vinculación con la política social y hacendaria
- b. Generar modelos tarifarios y financieros.

3. Impulso de la calidad en el servicio

Lograr una mejora de la calidad del servicio buscando que las políticas de financiamiento no tengan una visión orientada exclusivamente a la infraestructura sino a otros elementos que fortalezcan la calidad, tales como las tecnologías de información y comunicación.

- a. Impulso a que las inversiones en materia de infraestructura prioricen hacia el transporte público
- b. Definición de un marco de estándares de calidad con mecanismos de monitoreo y cumplimiento
- c. Establecer estándares o lineamientos mínimos para la construcción de autobuses que cumplan con normativas de seguridad y operación eficiente.
- d. Identificación de plataformas web para el intercambio de información para la movilidad

4. Institucionalidad para la movilidad

Fortalecer el marco legal e institucional para la planeación, gestión y control del sistema de movilidad

- a. Incidir en la elaboración, revisión y expedición de una ley general de movilidad para fortalecer el rol de los gobiernos subnacionales.
- b. Crear y/o fortalecer las leyes estatales de movilidad y hacerlas congruentes con el marco normativo vigente
- c. Expedición de una política pública federal de transporte
- d. Creación, revisión y ajuste del marco normativo e institucional
- e. Revisión y análisis de los modelos de concesión del servicio de transporte público.
- f. Generar estructuras de transporte que trasciendan a las administraciones y cuenten con mecanismos técnicos y ciudadanos de seguimiento.
- g. Establecer políticas públicas para el estudio y regulación de los nuevos servicios y alternativas de movilidad, a través de tecnología.

5. Formalización e institucionalización del sector transporte

Impulsar la formalización de empresas de transporte público

- a. Analizar modelos de transición a la formalización del sector y los modelos de empresa.
- b. Generar estructuras de transporte que trasciendan a las administraciones
- c. Desarrollo de capacidades locales en el sector público y privado para la formalización del sector.
- d. Acceso a fondos flexibles que permitan el fortalecimiento de instituciones y organizaciones de la iniciativa privada

- e. Alinear el marco normativo en torno a la formalización del sector.(Ley federal del trabajo y Ley general de sociedades mercantiles)

De acuerdo con las necesidades y el avance del pacto, se programarán nuevas líneas de actuación hacia el logro de una movilidad sustentable en las ciudades.

5. COMPROMISOS

Los representantes de los Estados se comprometen a:

1. Creación de la Asociación Nacional de Autoridades de Transporte
2. Participar en las actividades definidas en el pacto y participar en las reuniones que se programen para hacer seguimiento a las actividades y evaluación de los avances, así como formular sugerencias que permitan cumplir con los objetivos
3. Participar en las mesas técnicas de seguimiento y ejecución del Pacto por la Movilidad y asumir las funciones que en ella se acuerden realizar.
4. Impulsar el desarrollo de estudios específicos que el Pacto considere relevante ejecutar
5. Compartir y suministrar la información y estudios que se requiera para el desarrollo de las líneas temáticas que hacen parte del pacto.
6. Disponer el uso de su imagen institucional para los materiales que sea necesario publicar.
7. Suscribir los documentos que resulten de las mesas de trabajo y que se decida presentar al Gobierno Federal para oficializar las solicitudes.
8. Impulsar el cumplimiento de lineamientos técnicos mínimos de calidad y seguridad para el transporte público de pasajeros y los vehículos de servicios públicos.

6. DISPOSICIONES FINALES

La Secretaría Técnica del Pacto Nacional por la Movilidad será ejercida por WRI México, entidad que actuará como canal de comunicación con los demás actores del sector, para efectos de información sobre proyectos y acciones en el marco del Pacto.

Las autoridades estatales firmantes, autorizadas para ello por sus respectivos gobiernos, signan el presente Pacto, el cual ha sido abierto para su adhesión el 27 de marzo de 2017 en la Ciudad de México.

Además de los gobiernos presentes en la firma del Pacto, éste queda abierto a todas las autoridades de estados y municipios con atribuciones en materia de movilidad y transporte, para que las 32 entidades federativas de México se encuentren representadas.

Autoridades firmantes

<p>Aguascalientes Arq. Oscar Benjamín Aragón Jiménez Coordinador Estatal de Planeación y Proyectos del Gobierno del Estado de Aguascalientes</p>	
<p>Baja California Sur, Los Cabos Lic. Juan Luis Araiza Díaz Director Municipal de Transporte del H. XII Ayuntamiento de Los Cabos</p>	
<p>Ciudad de México Lic. Alfredo Hernández Raigosa Subsecretario de Desarrollo de la Movilidad. En representación de: Héctor Serrano Cortés, Secretario de Movilidad de la CDMX</p>	
<p>Chihuahua Dra. Cecilia Olague Caballero Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología del Gobierno del Estado de Chihuahua</p>	
<p>Coahuila, Torreón Ing. Fernando García Tapia Director General de Vialidad y Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Torreón En representación del: Lic. Marco Antonio Dávila Montesinos, Secretario de Infraestructura y Transporte del Gobierno del Estado de Coahuila</p>	
<p>Colima Arq. Gisela Méndez Secretaria de Movilidad del Gobierno del Estado de Colima</p>	
<p>Durango Lic. Jesús Valadez Ochoa Director en la Subsecretaría de Transporte y Movilidad del Estado de Durango En representación de: Arq. Adrián Alanís Quiñones Secretario General de Gobierno del Estado de Durango</p>	

<p>Guanajuato, León Ing. Luis Enrique Moreno Cortés Director de Movilidad del Ayuntamiento de León</p>	
<p>Hidalgo Mtro. Rufino H León Tovar Secretario de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado de Hidalgo</p>	
<p>Michoacán Mtro. Sergio Adem Argueta Secretario de Desarrollo Territorial, Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Michoacán</p>	
<p>Morelos Ing. Jorge Messeguer Guillen Secretario de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado de Morelos</p>	
<p>Veracruz Lic. Julián Javier González Suárez Subdirector de Planeación, Estadística y Autorizaciones de la Dirección General del Transporte del Estado de Veracruz En representación del: Lic. Rafael Eugenio Escobar Torres, Director General de Transporte del Estado de Veracruz</p>	

Testigos de Honor

Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones Ing. Miguel H. Elizalde Lizárraga Presidente Ejecutivo de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C (ANPACT)	
Programa Federal de Apoyo al Transporte Urbano Masivo Ing. Carlos Mier y Terán Ordiales Coordinador del Programa Federal de Apoyo al Transporte Urbano Masivo (PROTRAM)	
Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados Paola Lara Fernández Secretaria Técnica de la Comisión Especial de Movilidad de la Cámara de Diputados En representación del: Dip. Fed. Jonadab Martínez García, Presidente de la Comisión Especial de Movilidad de la Cámara de Diputados	
Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, A.C Lic. Nicolás Alberto Rosales Pallares Coordinador del Enlace de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, A. C. (AMTM)	
Centro Mario Molina Dr. Francisco Barnés Regueiro Director Ejecutivo Centro Mario Molina	

Secretaría técnica

World Resources Institute México (WRI México) Ing. Adriana de Almeida Lobo Directora Ejecutiva del WRI México	
--	--