

Por un transporte público digno para 50 millones de mexicanos

PROPUESTAS DE POLÍTICA PÚBLICA PARA EL SIGUIENTE GOBIERNO FEDERAL

Autoridades responsables de movilidad y transporte de 21 entidades de la República Mexicana con apoyo de la Comisión Especial de Movilidad de la Cámara de diputados, el World Resources Institute México (Secretaría Técnica) y la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A. C. (Promotor), comprometidas con la movilidad en nuestras ciudades, hemos iniciado un proceso de trabajo conjunto para recuperar la rectoría del estado en movilidad, principalmente en transporte público y así acelerar su evolución para transformar la calidad de vida de toda la población mexicana.

Estamos convencidos que un cambio de dirección es impostergable. Los esfuerzos realizados en los últimos 15 años por los gobiernos locales y estatales no han sido suficientes. La informalidad en el transporte público se presenta en el 88 por ciento del sector y continúa en crecimiento, la capacidad de inversión y mantenimiento de un mínimo estándar de calidad sigue decreciendo y las personas continúan optando por medios de transporte no sustentables que amenazan nuestra salud, la economía de las familias más vulnerables y la productividad de nuestras ciudades. Un sistema decadente que aún mueve a 50 millones de personas todos los días.

Para lograr esta transformación requerimos del trabajo coordinado no sólo con el sector privado y la sociedad civil, sino también con el gobierno federal. Por eso hacemos un llamado a los candidatos y candidatas presidenciales para que, en caso ser electo como presidente de la República, adopte la agenda de movilidad y transporte como un tema prioritario de su gestión.

Estimados aspirantes, compartimos con ustedes nuestros retos y propuestas para **cambiar la vida de más de 50 millones de mexicanos y generar beneficios para todos ciudadanos.**

Recuperar la rectoría del transporte público en México, es también una responsabilidad federal.

En todos los estados y ciudades las personas padecen las problemáticas internas y externalidades de los deficientes modelos de movilidad y de sistemas deficientes de transporte público en la ciudad: desde las personas que operamos el transporte público hasta las que lo usamos todos los días. Movernos en las ciudades mexicanas duele: a la economía de las familias, afecta la salud, al acceso a derechos laborales básicos, y principalmente a garantizar los derechos fundamentales de toda la ciudadanía en México. A pesar de los avances obtenidos por los gobiernos locales y estatales, la participación del gobierno federal es indispensable para atender los siguientes impactos:

El Estado debe garantizar el derecho de las personas para acceder al trabajo, al estudio, a la salud y en general, a los beneficios y oportunidades que la comunidad ofrece. Hoy la mitad de la población se mueve en un transporte público deficiente, bajo un modelo agotado que requiere transformación.

50 millones de personas en México nos movemos en transporte público todos los días haciendo más de 130 millones de viajes diarios, la mayor parte de ellos sin planeación, con servicios diseñados a discreción de las personas o empresas concesionarias, para aumentar sus réditos y no para atender las necesidades de la población. 88 por ciento de las personas concesionarias de transporte público opera bajo modelos informales, es decir, no cumplen con los lineamientos jurídicos o las responsabilidades fiscales, estando al margen de la Ley y de una regulación por parte del estado.

En los últimos 5 años hemos perdido el 20 por ciento de usuarios y disminuido el 24 por ciento de los servicios, dando como resultado la reprobación de más del 68 por ciento de las personas usuarias, que buscan nuevas alternativas. Los usuarios son víctimas de asaltos, acoso, violencia y lesiones debido a la conducción precaria durante largos tiempos de viaje y la falta de supervisión del estado. Las familias de menores ingresos están perdiendo hasta el 50 por ciento de ingreso familiar transportándose en condiciones no dignas para su integridad, seguridad, salud y bienestar.

La vida y la salud son un derecho humano fundamental y en México estamos muriendo todos los días en las calles.

16,000 personas mueren al año por hechos viales en nuestro país, más del 50 por ciento son personas vulnerables como peatones, jóvenes, adultos mayores e infantes. Aun cuando el 30 por ciento de los viajes en México son a pie, más de 50 por ciento de la infraestructura vial no cuenta ni siquiera con condiciones óptimas para caminar o cruzar una calle. El privilegio de usar un vehículo se ha extendido al incremento de velocidades en las vías, nuestra falta de capacitación para conducir y a la flexibilidad entre entidades de obtener una licencia, olvidando la responsabilidad que esto conlleva. Esta prioridad se refleja en la inversión pública en infraestructura para el transporte público, la cual no supera el 8 por ciento con respecto al 82 por ciento que recibe el vehículo particular.

Más de 20,000 personas mueren por enfermedades asociadas a la mala calidad del aire. Las fuentes móviles representan el 33 por ciento de los gases contaminantes, sin embargo, la congestión y el uso de vehículos privados con un solo ocupante va en aumento. Esto es el resultado de una flota de transporte público vieja que supera una antigüedad promedio de 20 años, que cada día que pasa contamina más el aire que respiramos.

La forma en que nos movemos tiene impactos sobre el medioambiente global, México ha sido líder en la agenda climática, pero está rezagado en la implementación.

El sector transporte genera el 26.2 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero del país. México se ha comprometido reducir en un 25 por ciento sus emisiones de GEI en 2030 y el sector transporte es fundamental. El reto está en varios aspectos: el cambio de nuestro modelo de movilidad que privilegia los medios de transporte sustentable reduce la dependencia de la movilidad urbana del vehículo particular y aumenta la calidad y eficiencia del transporte público colectivo. Un factor indispensable es lograr el cambio tecnológico en los vehículos como fuentes móviles con mayores emisiones a la atmósfera. Sin embargo, este reto está en manos de un sector donde el 88 por ciento opera en la informalidad, que mantiene flotas vehiculares que superan los 15 años de antigüedad por la falta de inversión y que en algunos meses se

enfrentarán a la aplicación de la recientemente aprobada NOM-044-SEMARNAT-2017 para la producción y venta de autobuses, esta norma establece que a partir de 2019 se avanzará en la transición de estándares EPA'07 / EURO V y a partir de 2021 México será en primer país en América Latina en implementar los estándares EPA'10/EURO VI a nivel Nacional. De no existir los instrumentos de soporte para la renovación vehicular y el acceso a mecanismos financieros para apoyar el salto tecnológico, nos enfrentamos a una crisis ambiental sin precedentes, condenando a México al rezago tecnológico mientras otros países ya comienzan la transformación hacia los vehículos eléctricos en el transporte público.

La intervención del Estado mexicano para atender este problema va más allá de la exigencia de la renovación, debemos tener y ofrecer alternativas claras para la formalización y la certeza a la inversión, el impulso a tecnologías que usen energías limpias que ayuden también a disminuir la dependencia del sector de los combustibles fósiles. Solos sería imposible.

La operación del sector transporte es vulnerable por sus condiciones laborales, las personas operadoras no tienen derecho al trabajo digno.

Cerca de **2 millones de personas dependen del transporte público** de forma directa, como empleadores o empleados, remunerados o no remunerados. Solo el 12 por ciento operan formalmente como unidades económicas con razón social, avanzando en la formalización tan solo 5 por ciento en los últimos 5 años. Un sector laboral con la participación del 98 por ciento de hombres, personas operadoras y concesionarias se organizan en diferentes estructuras laborales informales con sindicatos, asociaciones, agrupándolos en docenas de pequeños operadores individuales, sin acceso a derechos básicos de trabajo, horarios, prestaciones, acceso a salud, vivienda, salarios dignos, vacaciones o posibilidad de jubilación, y con esto el impacto que esto representa para la seguridad de sus familias.

Los retos comunes, ¿qué queremos lograr?

- **Tener un transporte público de calidad**, seguro, eficiente y accesible en todas las ciudades, para los 50 millones de mexicanos que los usan todos los días y aquellos que hoy no tienen opciones para viajar.
- **Impulsar la transición del transporte público** que se alimenta de **energía limpia y renovable**, beneficiando el medioambiente, la salud urbana y mitigando el cambio climático, además de desarrollo económico
- **Reducir a cero la pérdida de vidas humanas** por hechos viales y mala calidad del aire, por causas directamente ligadas al transporte público y a la movilidad de las personas.
- Fortalecer la **institucionalidad del transporte y la movilidad desde la esfera federal** que brinde soporte a las rectorías estatales y locales, así como las herramientas para lograr la transformación en el transporte público en todo México.
- Incrementar la **formalización del sector** con beneficio social, ambiental y económico para las ciudades y el país, a través de empresas sólidas, competitivas y productivas.
- Consolidar transformación de los sistemas de transporte con **modelos financieros y de financiamiento sólidos** que permitan su permanencia, crecimiento y mejora continua.
- **Acceder a la economía internacional de las tecnologías limpias para el transporte** sustentable, creando nuevas oportunidades y certidumbre para la industria del transporte, la tecnología y los servicios auxiliares, entre otras.
- **Fortalecer la rectoría del Estado con un sector público cada vez más profesionalizado, ágil y transparente**, que atienda las necesidades inminentes de movilidad de la ciudadanía como una gran política social de acceso a los derechos fundamentales.

Los pasos que necesitamos del gobierno federal para impulsar la transformación del transporte

Que el transporte y la movilidad se conviertan en una política social, económica y ambiental prioritaria para nuestro país, que permita avanzar de forma más contundente en la recuperación de la rectoría del transporte por parte del estado, con un combate frontal a la corrupción y a la impunidad.

1. Establecer un Sistema Nacional de Movilidad que permita la estandarización de procedimientos, la homologación de requisitos, la horizontalidad de políticas. Una política nacional clara de transporte público y movilidad que consolide los avances que se han realizado los gobiernos locales y estatales en los últimos 15 años.
2. Contar por primera vez con una Ley de Movilidad y Transporte Público para las ciudades mexicanas, que brinde un marco jurídico para el desarrollo de una movilidad urbana caracterizada por principios de sostenibilidad, defensa del derecho a la movilidad, mejora de la calidad de vida con componente de participación ciudadana, transparencia y cero tolerancia a la corrupción. La Ley debe ser un marco para fortalecer la institucionalidad, articular atribuciones y permitir homologar y brindar lineamientos para el establecimiento por ejemplo de los modelos de concesión para los servicios de movilidad, la política tarifaria, el desarrollo de instituciones y los modelos de recaudo y negocio entre otros.
3. Fortalecer el financiamiento actual que se otorga al transporte público masivo y al no motorizado. Necesitamos que el financiamiento sea accesible a todas las ciudades que tengan políticas, proyectos y compromisos claros de transformación. Ampliar el rango de elementos de transporte sujetos de financiamiento tales como tecnología, equipamiento y fortalecimiento empresarial.
4. Establecer una institución federal, como figura rectora para la movilidad sustentable que, respetando la autonomía de las entidades, permita integrar y fortalecer el marco jurídico y normativo, establecer políticas, procesos y esquemas de articulación entre municipios, estados y el gobierno federal, así como detonar procesos de planeación eficientes, acelerando la transformación del transporte en las ciudades. Se debe retomar la experiencia del Programa de Apoyo al Transporte Masivo (PROTRAM) y fortalecer institucionalmente su misión y visión.

Que se generen incentivos laborales, mercantiles y fiscales para la profesionalización y creación de empresas de transporte público sólidas y competitivas que brinden servicio de alta calidad a sus usuarios y potencien las economías locales.

5. Establecer un programa que defina los mecanismos para fomentar la formalización de relaciones laborales en los prestadores de servicios de transporte que de beneficio social a las personas conductoras y al mismo tiempo permita la consolidación de empresas de transporte

sin detonar altos costos exclusivamente patronales durante la formalización. El programa debe facilitar la formalización del empleo de las personas conductoras del servicio público, asegurando su acceso a salud, pensiones, vivienda y demás beneficios laborales. Los estados podremos asegurar las obligaciones patronales dando un marco jurídico a través de las condiciones de las concesiones.

6. Incorporar condiciones de riesgo en el trabajo para las personas conductoras de servicios públicos en la Ley Federal del Trabajo, dándoles certeza de atención social y acceso a incapacidades y pensión por consecuencias producto de los hechos de tránsito.
7. Desarrollar programa nacional de formación y fortalecimiento de empresas operadoras de transporte público, bajo un nuevo régimen fiscal acorde a las necesidades de las empresas de operación de servicios públicos, incluyendo facilidades para la incorporación fiscal, para lograr reducir el rezago de informalidad en la cual operan actualmente. Esto permitirá facilitar la regularización patronal para el 100% de las personas concesionarias, ya sea físicas o morales, asegurando mejores condiciones y relacionamiento de trabajo con las personas operadores y auxiliares.

Consolidar una política nacional de salud, para que todos los estados y municipios compartamos una estrategia integral, así como instrumentos normativos para lograr una meta común: "Cero muertes por hechos viales"

8. Contar con una Ley general de seguridad vial, que brinde un marco normativo para articular las acciones del gobierno federal, estatal y municipal, que permita guiar las acciones de seguridad vial, consolidar esfuerzos determinados y asignar presupuesto para la protección de la vida mediante programas permanentes. La vida no puede estar sujeta a la política determinada por cada administración.
9. Establecer una Agencia Nacional de Seguridad Vial como la institución que permita establecer políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables, que salvaguarden la vida de las personas usuarias más vulnerables de la vía, impulsando también las capacidades técnicas locales.
10. Crear la Norma Técnica para el diseño y construcción de vialidades urbanas e interurbanas con criterios de seguridad vial y accesibilidad universal protegiendo la movilidad de las personas usuarias más vulnerables de la vía.
11. Crear el Registro Nacional de Personas Conductoras, homologando los procedimientos y estándares mínimos para el otorgamiento de licencias de conducir en todas sus modalidades y en todos los estados de la República, usando la experiencia ganada del Registro Público Vehicular y la Plataforma México para el control nacional de vehículos.
12. Avanzar en el fortalecimiento de la Norma Oficial Mexicana 194 de Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos, permitiendo que México deje de ofrecer a la industria un

doble estándar de seguridad, exportando vehículos seguros, vendiendo al interior los que vulneran la vida de las y los mexicanos.

Fortalecer mecanismos e incentivos para detonar un transporte limpio bajo en emisiones, que aporte al cumplimiento de los compromisos climáticos de México, así como a la reducción de contaminantes locales que afectan la calidad del aire y la salud de nuestros ciudadanos.

13. Establecer el compromiso y un plan nacional para descarbonizar el transporte en el 2050, privilegiando la sustitución para los vehículos del servicio público de pasajeros y los servicios públicos.
14. Generar incentivos fiscales para fortalecer la incorporación en el mercado mexicano de tecnologías limpias en los vehículos de servicio público.
15. Desarrollar un esquema federal viable de incentivos para la chatarrización de vehículos obsoletos, haciéndolo accesible para el transporte público colectivo e individual.
16. Incorporar al transporte público a la transformación de la matriz energética que acelere la adaptación y mejoramiento de la red de generación y distribución de energía limpia.

Candidatos un llamado urgente

La movilidad de nuestros mexicanos requiere convergencia de atribuciones, las autoridades estatales responsables de la movilidad y transporte miembros de la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad, reiteramos el llamado a los candidatos a la presidencia del país a comprometerse desde ya con la calidad de vida de la gente, garantizando un transporte público eficiente, cómodo, accesible, seguro e incluyente para todos los mexicanos.