

Año: 2018

Expediente: 11886/LXXV

# *H. Congreso del Estado de Nuevo León*



## LXXV Legislatura

**PROMOVENTE:** CC. ROCIO MAYBE MONTALVO ADAME Y JORGE ALBERTO ESPINOZA MORENO

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

**INICIADO EN SESIÓN:** 11 de septiembre del 2018

**SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES):** Transporte

**C.P. Pablo Rodríguez Chavarría**

**Oficial Mayor**



**Usuarios del Transporte y Servicios Públicos**  
Aramberri 1311 Col. Centro Monterrey,  
Tel. 8121117469  
email. unetep@gmail.com



**Asunto:**

Iniciativa de Reforma a la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León

**C.C. DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.**

**Presente. -**

Los suscritos ciudadanos firmantes al pie de esta iniciativa en ejercicio de nuestro derecho humano de petición y de presentar iniciativas con fundamento en los artículos 8, 36 y 68 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, nos permitimos someter a la consideración de esta H. Soberanía Popular la presente Iniciativa de Reforma en Materia de Movilidad y Transporte Público con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversos numerales de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El servicio de transporte de pasajeros en la ciudad de Monterrey y su área metropolitana ha sido concesionado a transportistas privados desde sus inicios. En un momento dado, estos fueron incapaces de prestarlo con efectividad y tuvieron que aparecer modos auxiliares del mismo, entre ellos, las famosas "Peseras". Las cuales eran propiedad de choferes adscritos a diversos sindicatos obreros y muy pronto sus respectivos líderes vieron que este servicio era negocio y muy pronto se fueron apoderando del sistema, al grado, de que en este momento, una gran parte del mismo le pertenece a líderes o bien, sus propietarios en lo individual, están protegidos por estos líderes y sus sindicatos.

Si en un momento dado el servicio fue prestado por algunos buenos empresarios, en este momento, salvo algunas excepciones, estos ya no solo son pocos, sino que también poco a poco se han estado convirtiendo en malos prestadores del servicio, por lo que es urgente dar un giro de 360 grados en este sector.

Los prestadores del servicio, salvo una excepción, no cuentan con concesiones, solo operan con permisos y aunque estos los condicionan a servir

en una determinada ruta con un X número de unidades y durante un horario determinado, lo cierto es que no aguantan una revisión a fondo, pues no cumplen con esas condiciones que se les fijan, por lo que ya no es posible continuar operando de la misma manera.

El estado como receptor de estos servicios: Para dar cuenta a los ciudadanos de que el servicio de transporte de pasajeros se presta con eficiencia, la autoridad estatal cuenta con instituciones obligadas a vigilar que el servicio se preste tal y como lo autorizó, pero también, salvo honrosas excepciones, ninguna autoridad ha respondido a las expectativas de la ciudadanía, pues primero no contaba con personal capaz y cuando lo ha tenido, no lo ha apoyado, resultando de todo ello, una mala prestación del servicio, entonces, hemos llegado a un punto tal, que si la autoridad no retoma su papel como tal, el servicio nunca mejorara, entonces, debe empezarse por reconocer ciertas cosas:

- I. El estado está obligado a procurar que el servicio de transportación urbana de pasajeros se preste de la mejor manera posible;
- II. En los países en que el servicio de transportación es eficiente, este es prestado por el estado, y como no es un servicio que le deba generar riqueza al estado, entonces lo presta a cambio de tarifas que le permiten solventar los gastos, y si esto no es posible, por cualquier causa, lo subsidia;
- III. Esto no ocurre en el caso de nuestra ciudad metropolitana, entonces, debe lucharse porque dicho servicio sea el mismo estado el que lo preste y sin pretender utilidad alguna;
- IV. En las condiciones en que actualmente se presta el servicio, y dado de que son muchos los prestadores del mismo, se presentan un sinnúmero de irregularidades que no son sancionadas: No operan las unidades que deberían de operar, no se respetan los horarios ni las frecuencias de paso exigidas, no cuentan muchos prestadores con los encierros adecuados, terminando las unidades por estacionarse en la calle y la tarifa con la que operan se deriva de una fórmula que siempre requiere de aumento. Como resultado de todo ello, el ciudadano siempre es el perjudicado con incrementos constantes de la misma; y
- V. Los recorridos de las rutas generan competencias desleales y ruinosas, lo que siempre provocará la necesidad de nuevos incrementos y los diseños de los recorridos de las rutas generalmente son sumamente tortuosos y por lo general, de origen a destino, o que normalmente genera que a la mitad del trayecto, ya no puedan recoger más pasaje

y nadie los obliga a aportar unidades que cubran esa falla del servicio en determinados tramos.

En cuanto a la participación ciudadana en materia de movilidad y transporte público, la lucha por ciudadanizar los órganos de gobierno no es un asunto de poca trascendencia, ni de moda en algunos discursos el tema surge y resulta necesario debido a la gran desconfianza que se le tiene al gobierno por parte de los ciudadanos.

Esta figura ya ha sido empleada en organismos referente a temas como los de transparencia, inconformación pública y de fiscalización y existe un gran interés de ciudadanizar el organismo referente a la materia electoral.

Lo que realmente se busca es tener dentro de los órganos de gobierno a ciudadanos que no respondan a intereses partidarios, ni de gobierno, se busca que realmente se involucren y resuelvan conforme a los intereses de los mismos ciudadanos.

En el caso particular de la presente iniciativa involucra al denominado Consejo Estatal de Transporte y Vialidad del Estado. Actualmente el artículo 8 de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León menciona que el Consejo es un órgano de participación ciudadana y descentralizado del Gobierno del Estado.

De lo anterior quisiéramos mencionar algunas consideraciones al respecto, nosotros no vemos donde se esté dando la participación ciudadana en la toma de decisiones del gobierno en artículo mencionado, toda vez que en la misma Ley, en su artículo 10, establece la integración del Consejo y de este artículo se desprende lo siguiente:

**EL CONSEJO SE INTEGRA POR 42 REPRESENTANTES DE LA SIGUIENTE FORMA:**

Un Presidente, que será designado y removido libremente por el Titular del Ejecutivo del Estado; Un Vicepresidente, que será el Titular de la Agencia; Un Secretario, que será el Director Ejecutivo del Consejo; Vocales: Un representante de la Secretaría General de Gobierno del Estado; Un representante de la Secretaría de Desarrollo Sustentable. Un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León; Un representante (ALCALDES) de cada uno de los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey; Un representante (ALCALDES REGIONALES) de los demás Municipios del Estado que no formen parte del Área Metropolitana de Monterrey, cuando se traten en el Consejo asuntos relacionados con sus respectivas jurisdicciones; Dos representantes (SECRETARIA DE TRABAJO) de organizaciones que representen los intereses de los trabajadores usuarios del servicio público de transporte, nombrados por el Secretario del Trabajo; Un representante (RECTOR O DIRECTOR) de la Universidad Autónoma de Nuevo León; Un representante (RECTOR O DIRECTOR) del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de

Monterrey; Un representante de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey; Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación; Un representante del Centro Patronal de Nuevo León; Un representante del Consejo de las Instituciones de Nuevo León; Un representante (DIF) de una Agrupación para la Promoción de Personas con Capacidad Diferencial a propuesta del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia con ratificación del Titular de la Agencia; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte urbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte suburbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte regional de Nuevo León nombrado por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo, CANAPAT; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte especializado de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte de carga general nombrado por la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, CANACAR; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte de carga especializada nombrado por la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos A.C., CONATRAM; Tres representantes (SINDICATOS) de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados respectivamente por las siguientes organizaciones en el Estado de Nuevo León: Asociación Neolonesa del Autotransporte Ecológico, ANAE, Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, CROC, y la Confederación de Trabajadores de México, CTM; Un representante (FUNCIONARIO) del Organismo Público Descentralizado, Sistema de Transporte Colectivo METRORREY. Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de carga por ferrocarril en el Estado, nombrado por el Centro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León. Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de la Asociación Nacional de Transporte Privado ANTP; Un representante de la Cámara Nacional del Acero CANACERO; Un representante de la Cámara Nacional del Cemento CANACEM; Un representante de la Cámara Nacional de la Industria Minera; Un representante de Asociación Nacional de Fabricantes de Cerveza; y Un representante de la Cámara Nacional de Aceites y Jabones; **dicha integración trae consigo una subrepresentación del sector que utiliza el transporte público pues al establecer solamente 3 representantes de los usuarios, que cabe señalar que NO han sido integrados al Consejo por omisión del actual Gobernador para emitir convocatoria para elegir a los usuarios interesados en participar en el citado órgano consultivo en materia de movilidad y transporte público.**

**SEÑORES DIPUTADOS:**

¿Cómo es posible que nos quieran hacer creer que esto es un Consejo de Participación Ciudadana?, es tan absurdo que tan solo dos artículos más adelante de donde se menciona que es Consejo Ciudadano se establezca que se integrará por 3 representantes de usuarios y el resto de 39 son del gobierno y del sector empresarial, entre otros.

Definitivamente es un asunto que se debe corregir, no podemos seguir permitiendo este tipo de legislaciones donde se atropella los derechos de los ciudadanos de una forma por demás ofensiva.

En el periodo del 2009 a 2015 las tarifas han aumentado el 60% en tarifas en efectivo y el 52.8% con tarjeta feria, mientras el salario mínimo aumentó del 2009 a 2015 27.92%, hecho que ha incrementado las demandas populares de los usuarios y el interés de formar parte del Consejo Estatal del Transporte y Vialidad, para poder incidir en las decisiones que se tomen sobre el tema.

**Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a su consideración el siguiente proyecto de:**

**"Decreto Núm. \_\_\_\_\_"**

**ÚNICO.** - Se reforman y adicionan los artículos 1, 2, 3 Bis, 4 Bis, 5, 6, 8, 9, 10, 18, 19 Bis, 20, 21, 22, 23, 24, 33, 35, 45, 47, 54, 84, 90, para quedar como sigue:

**Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y garantizar la movilidad de las personas, bienes y mercancías. Asimismo, establecer las obligaciones del Estado, los municipios y, en su caso, las personas físicas y morales que brinden el servicio de transporte en relación con el derecho a la movilidad.**

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:  
(...)

**Estudios Técnicos. Documentos que elabora el Consejo cada dos años, que sirven de sustento para la elaboración del Plan Estatal de Movilidad, que incluye, entre otras variables, una Encuesta origen-destino, la información de indicadores de movilidad, para evaluar la demanda de viajes generados y atraídos en una zona específica, teniendo como resultado un diagnóstico para identificar análisis de evaluación y en su caso estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad sustentable con esto evitando implementación de ocurrencias de cada administración.**

(...)

**Artículo 3 Bis. El Gobierno del Estado y los municipios se deberán coordinar para que la modernización y racionalización de la movilidad y el servicio público y especial de transporte se sujete a lo siguiente:**

**I. Movilidad sustentable:**

- a) Las autoridades estatales y municipales competentes son responsables del diseño y aplicación de las políticas públicas en materia de protección al medio ambiente, equidad de género, infraestructura peatonal, de accesibilidad universal, transporte público y especial, transporte privado, ciclovías, estacionamientos y vialidades para la movilidad integrada. Asimismo, se encargarán de la adecuación, construcción y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad;**
- b) Las autoridades estatales y municipales competentes impulsarán y ejecutarán programas y campañas de educación vial que garanticen la seguridad de las personas y sus bienes con la participación de los prestadores del servicio de transporte;**
- c) Las autoridades estatales y municipales competentes, en todo momento, diseñarán las características de operación del transporte público, siguiendo los principios que rigen la movilidad de conformidad a la presente Ley, en beneficio de la población, atendiendo al Programa de Movilidad del Estado y en su caso, el de cada municipio;**
- d) El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, coordinarán las acciones correspondientes para la elaboración de planes encaminados a mejorar la movilidad y su integración con los diferentes medios y modalidades de transporte; y**
- e) Los ayuntamientos en todo momento diseñarán los reglamentos relacionados con la circulación en avenidas, priorizando la libre circulación y la no obstaculización de vías primarias y avenidas principales, fomentando el uso de espacios de estacionamiento adecuados conforme a las necesidades y características del municipio.**

**II. Perspectiva de género:**

- a) Las autoridades estatales y municipales deberán incluir en los cursos de formación, capacitación y actualización de**

**permisionarios, concesionarios y operadores, el tema de derechos humanos de las mujeres y de equidad de género;**

- b) Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, promoverán servicios de transporte público de personas que consideren las necesidades de las mujeres y los lugares a los que viajan, así como módulos de atención a mujeres violentadas en el servicio; y**
- c) Las autoridades estatales elaborar campañas de difusión estatal para reportar violencia contra las mujeres y niñas; así como una línea abierta de quejas para denunciar acoso, hostigamiento o abuso en el cobro por parte del operador a las mujeres, niñas, niños y adolescentes.**

**III. Fomento a la educación vial:**

- a) Las autoridades estatales y municipales promoverán y ejecutarán acciones en materia de seguridad y educación vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y especial de transporte; y población en general;**
- b) Las autoridades estatales y municipales se coordinarán con la Secretaría de Educación para implementar módulos, cursos y talleres de educación, seguridad y cultura peatonal a impartirse en educación preescolar, primaria, secundaria, nivel medio superior y superior;**

**Artículo 4 Bis. Las autoridades competentes en materia de movilidad deberán considerar de interés público:**

- I. La prestación del servicio público y especial de transporte;**
- II. El establecimiento de las vías, infraestructura y equipamiento para todas las formas de movilidad, peatonal, de transporte no motorizado, de transporte público, de transporte motorizado y dispositivos de control de movilidad y tránsito, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;**
- III. El establecimiento de vías, libramientos, rutas y horarios especiales para el transporte de carga; de tal modo que no impacte en la movilidad urbana ni genere problemas de tránsito y contaminación atmosférica y acústica en los centros de población;**
- IV. La introducción y reemplazo paulatino de las unidades del transporte público en todas sus modalidades, por vehículos que utilicen combustibles menos contaminantes;**



- V. La implementación de obras y planes para privilegiar el uso de la bicicleta en los centros de población de la entidad, especialmente en aquellos que cuenten con una población superior a los veinticinco mil habitantes, sin perjuicio de los planes que se apliquen con igual objetivo en los municipios de menor población; y**
- VI. La adecuación de las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas en materia de tránsito, de vialidad y de transporte, a fin de que sean concordantes con los principios rectores de la movilidad.**

Artículo 5. Corresponden al Gobierno del Estado a través del Titular del Ejecutivo las siguientes atribuciones:

**I.- Aprobar el Programa Estatal de Movilidad que elabore el Consejo;**

(...)

Artículo 6. Corresponden a la Agencia, a través de su titular, las siguientes atribuciones:

(...)

**IV.- Colaborar con el Consejo en la elaboración del Programa Estatal de Movilidad;**

(...)

Artículo 8. El Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, es un órgano de participación ciudadana con las características de ser técnico, especializado, de carácter consultivo, descentralizado del Gobierno del Estado, con autonomía técnica y presupuestal, personalidad y patrimonio propio.

**El Consejo tendrá carácter de autoridad, sus actos serán impugnables y sus integrantes ocuparán cargos honoríficos.**

Artículo 9. El Consejo en Pleno tiene las siguientes funciones:

(...)

**XV. Elaborar cada dos años los estudios técnicos que sirvan de sustento en la elaboración del Plan Estatal de Movilidad.**

(...)

Artículo 10. El Consejo se integra de la siguiente forma:

(...)

IV. Vocales:

- 1) Un representante de la Secretaría General de Gobierno del Estado;
- 2) Un representante de la Secretaria de Desarrollo Sustentable;
- 3) **Ocho** representantes de los usuarios, designados en los términos del último párrafo de este artículo;
- 4) Un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León;
- 5) Un representante de cada uno de los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey;
- 6) Un representante de los demás Municipios del Estado que no formen parte del Área Metropolitana de Monterrey, cuando se traten en el Consejo asuntos relacionados con sus respectivas jurisdicciones;
- 7) Dos representantes de organizaciones que representen los intereses de los trabajadores usuarios del servicio público de transporte, nombrados por el Secretario del Trabajo;
- 8) **Un estudiantes usuarios representante de la Universidad Autónoma de Nuevo León;**
- 9) Un estudiante usuario representante del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey;
- 10) Un representante de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey;
- 11) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación;
- 12) Un representante del Centro Patronal de Nuevo León;
- 13) Un representante del Consejo de las Instituciones de Nuevo León;
- 14) **Un usuario representante de personas con discapacidad;**
- 15) Un representante de los prestadores del servicio de transporte urbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;
- 16) Un representante de los prestadores del servicio de transporte suburbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;
- 17) Un representante de los prestadores del servicio de transporte regional de Nuevo León nombrado por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo, CANAPAT;

- 18) Un representante de los prestadores del servicio de transporte especializado de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;
- 19) Un representante de los prestadores del servicio de transporte de carga general nombrado por la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, CANACAR;
- 20) Un representante de los prestadores del servicio de transporte de carga especializada nombrado por la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos A.C., CONATRAM;
- 21) Tres representantes de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados respectivamente por las siguientes organizaciones en el Estado de Nuevo León: Asociación Neolonesa del Autotransporte Ecológico, ANAE, Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, CROC, y la Confederación de Trabajadores de México, CTM;
- 22) Un representante del Organismo Público Descentralizado, Sistema de Transporte Colectivo METRORREY.
- 23) Un representante de los prestadores del servicio de carga por ferrocarril en el Estado, nombrado por el Centro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León.
- 24) Un representante de la Asociación Nacional de Transporte Privado ANTP;
- 25) Un representante de la Cámara Nacional del Acero CANACERO;
- 26) Un representante de la Cámara Nacional del Cemento CANACEM;
- 27) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria Minera;
- 28) **Un estudiante usuario representante de la Universidad Metropolitana de Monterrey;**
- 29) **Un estudiante usuario representante de Personas Adultas Mayores;**
- 30) Un Diputado Local, representante del Poder Legislativo, que será designado por el Pleno del Congreso del Estado a propuesta de la Comisión de Transporte; y
- 31) **Un estudiante usuario representante de la Universidad de Monterrey; y**
- 32) **Un estudiante usuario representante de la Universidad José Vasconcelos.**

Los representantes a que se refiere el inciso 3) serán nombrados de la siguiente manera:

El Gobernador del Estado emitirá convocatoria pública 90 días naturales previos a la sustitución de los que se encuentren en funciones, a fin de que se registren o se proponga a los candidatos a vocales.

**La convocatoria pública deberá contener por lo menos los siguientes requisitos:**

- a) Contar con residencia efectiva en el Estado de Nuevo León de por lo menos tres años;**
- b) Ser usuario frecuente de los sistemas de movilidad de pasajeros en el Estado;**
- c) Tener conocimiento y experiencia verificable en el campo del derecho humano a una movilidad sustentable y/o atención a quejas de usuarios del transporte público de pasajeros;**
- d) No estar inhabilitado para ejercer cargos públicos;**
- e) No desempeñar ni haber desempeñado algún cargo, comisión o empleo en cualquiera de los tres poderes públicos en cualquiera de sus niveles (municipal, estatal o federal), durante los últimos tres años previos;**
- f) No ser familiar consanguíneo o por afinidad, hasta el cuarto grado, del Gobernador del Estado de Nuevo León, Presidente, Vicepresidente, Secretario o de alguno de los vocales que integran el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad; y**
- g) No ser ni haber sido concesionario, permisionario, prestador de servicios o tener la calidad de propietario de alguno de los servicios que comprenden los sistemas SITRA, SITME y SITCA que integran el Servicio Estatal de Transporte, durante los últimos tres años previos a la fecha de la presente convocatoria.**

**La Secretaría del Consejo será la instancia encargada de recibir las solicitudes con la documentación adjunta requerida en la convocatoria y, en su caso, prevendrá para que en tres días hábiles el solicitante cumpla con la documentación faltante. Posteriormente remitirá los expedientes de los candidatos al Gobernador para que convoque a los candidatos a entrevista pública que realizará él directamente o la persona que para tal efecto designe. Dicho procedimiento se realizará bajo los lineamientos que señale el Reglamento de esta Ley, y cuyo nombramiento será irrevocable y durarán en el encargo tres años sin posibilidad de reelección.**

## **CAPÍTULO I DE LAS BASES E INTEGRACIÓN**

**Artículo 18. La modernización y racionalización del Servicio Estatal de Transporte se asientan en las siguientes bases:**

(...)

## **CAPÍTULO I BIS DE LOS PRINCIPIOS RECTORES DE LA MOVILIDAD**

**Artículo 19 Bis. Para los efectos de la presente Ley son principios rectores de la movilidad:**

- I. Accesibilidad: el sistema de transporte colectivo debe estar al alcance de todas las personas, sin discriminación alguna, con tarifas asequibles, apropiado a sus ingresos;**
- II. Calidad: procurar que los elementos del sistema de transporte colectivo cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad y con mantenimiento regular para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;**
- III. Derechos humanos en la movilidad: garantizar el respeto irrestricto de los derechos humanos;**
- IV. Desarrollo económico: a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación para minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías a fin de contribuir al bienestar social;**
- V. Desarrollo orientado al transporte colectivo: como el enfoque que la planeación y el desarrollo urbano debe conservar para priorizar medios de transporte masivos, considerando todos los elementos que confluyen alrededor de los mismos y la integración y conectividad con las actividades diarias de las personas, por encima del automóvil particular;**
- VI. Igualdad: Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir las causas que generan exclusión social; Ley CDMX**
- VII. Innovación tecnológica: obligación de implementar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y el desplazamiento de personas y bienes;**