

MEMORIA DOCUMENTAL

“CG-238 CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO PARA LA ZONA METROPOLITANA DE MÉRIDA”.



Índice

1. Presentación
 - 1.1. Nombre del proyecto
 - 1.2. Principales componentes del proyecto
 - 1.3. Periodo de vigencia que se documenta
 - 1.4. Ubicación geográfica
 - 1.5. Principales características técnicas
 - 1.6. Unidades administrativas participantes
 - 1.7. Nombre y firma del titular de la dependencia
2. Fundamento legal y objetivo de la memoria documental
 - 2.1. Fundamento legal
 - 2.2. Objetivo de la memoria documental
3. Antecedentes del proyecto
4. Marco normativo aplicable
5. Acciones realizadas
6. Aplicación de los recursos humanos, financieros y presupuestarios
 - 6.1.- Humanos
 - 6.2.- Financieros y presupuestarios
7. Principal problemática o situaciones críticas
8. Resultados obtenidos
 - 8.1. Resultados alcanzados e impactos obtenidos
 - 8.2. Resultados en el cumplimiento de metas comprometidas
9. Informe final del Servidor Público de la Dependencia o Entidad, responsable de la presentación de la Memoria Documental
10. Glosario

1. Presentación

1.1 Nombre del proyecto

CG-238 “Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de Mérida y su Zona Metropolitana (SITUR)”.

1.2 Objetivo del proyecto

El proyecto del SITUR del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de Mérida y su Zona Metropolitana: que realiza el Gobierno del Estado de Yucatán propone darle prioridad al uso del transporte público, optimice los tiempos de recorrido y disminuya los transbordos

1.3 Periodo de vigencia que se documenta

Diciembre de 2016 a Noviembre de 2017.

1.4 Ubicación geográfica

Mérida se localiza en las coordenadas de longitud 89.621667 Oriente, latitud 20.967778 Norte, la cual forma parte de la región sureste de la República Mexicana, hace frontera en el noroeste con el Golfo de México, al sureste con el estado de Quintana Roo y al suroeste con el estado de Campeche.

1.5 Principales características técnicas

El proyecto cuenta con 4 etapas de implementación: Etapa 1 Implementación de 7 Circuitos, las rutas consideradas en esta etapa son de dos tipos, la primera corresponde a servicios que operan actualmente en la ciudad y la segunda, como la transversal Norte, material rodante 140 unidades Mercedes Benz Bóxer

1.6 Unidades administrativas participantes

Gobierno del Estado de Yucatán; Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

1.7 Nombre y firma del titular de la dependencia

Ing. Guillermo Nevárez Elizondo
Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal

2. Fundamento legal y objetivo de la memoria documental

2.1 Fundamento legal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de fecha 5 de febrero de 1917; última reforma, 15 de septiembre de 2017.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, con fecha 29 de diciembre de 1976; última reforma, 24 de abril de 2018.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, de fecha 09 de mayo de 2016, última reforma publicada el 27 de enero de 2017.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, de fecha 30 de marzo 2006; última reforma, publicada el 30 de diciembre 2015.
- Ley de Planeación, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 5 de enero de 1983; última reforma, 16 de febrero de 2018.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicada en el DOF el 4 de enero del 2000 y última reforma del 10 de noviembre de 2014.
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicada en el DOF el 4 de enero del 2000 y última reforma del 13 de enero de 2016.
- Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el DOF el 19 febrero de 1940; última reforma, 18 de diciembre de 2015.
- Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el DOF el 20 de mayo de 2004; última reforma, 19 de enero de 2018.
- Ley Federal de Archivos, artículos 1, 2, 4, fracciones I, II, V, XI, XVI, XX, XXIII; 5, 6 fracciones I, II, y III; 7, 14, 18 y 54.
- Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículos 49, fracción V; y 52, 55.
- Ley Federal de Procedimiento Administrativo, artículos 3, fracción IV; 9, 15-A, fracciones I y II; y 17.

- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicado en el DOF el 28 de julio del 2010.
 - Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el DOF el 28 de julio del 2010.
 - Reglamento Interior de la SCT, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 08 de enero de 2009, última reforma publicada el 18 de agosto de 2016.
 - Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos para la regulación de los procesos de entrega – recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF el 24 de julio del 2017.
- “Y demás relativos aplicables”

2.2. Objetivo de la memoria documental

La presente Memoria Documental se elabora con el propósito de informar y documentar las acciones y resultados obtenidos de la participación del Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el desarrollo del proyecto, en lo correspondiente a la ejecución de Recursos del Fonda Nacional de Infraestructura (FONADIN) a través del Programa de Apoyo federal al Transporte Masivo (PROTRAM), desde su planeación hasta la situación actual. Destacando su relevancia debido al impacto socio económico generado al ser un transporte masivo, seguro, competitivo y eficiente, que además ahorra tiempo de traslado a los usuarios, contribuye en la solución del congestionamiento vial, disminuyendo la contaminación ambiental y del excesivo consumo de energéticos, así como contribuir a la equidad social de la Zona Metropolitana de Mérida, al ofrecer un sistema de transporte integrado a nivel físico, eficiente, seguro operativo y tarifario.

3. Antecedentes del proyecto.

1.1. Problemática

La problemática del sistema de transporte público de la Zona Metropolitana de Mérida en su conjunto tiene varios componentes y dimensiones. Es por ello que se planteó desde la perspectiva de sus tres principales actores lo siguiente:

i. Desde el punto de vista del usuario y su movilidad:

- **El alto índice de trasbordos (33%).** Alrededor de una de cada tres personas requiere cambiar de vehículo y ruta para completar su viaje con la consecuente pérdida de comodidad y tiempos de espera y trasbordo.
- **Estado físico y mecánico deficiente del parque vehicular.** La edad promedio del parque vehicular de la Ciudad de Mérida es de 10.2 años. Este indicador pone de manifiesto que el estado físico y probablemente el mecánico de las unidades es deficiente en términos de comodidad abordo para el usuario.
- **Tiempos de espera excesivos.** La baja regularidad del servicio es otro de los problemas relevantes del transporte público. En efecto, el tiempo que se espera el paso de la unidad se encuentra por arriba de los valores promedio de otras ciudades mexicanas ya que se ubica en 12 minutos en promedio.

ii. Desde el punto de vista de los concesionarios:

- **Un nivel de competencia elevado, tanto territorial como de usuarios,** entre las diversas modalidades que prestan el servicio (camionetas y autobús principalmente) y entre las diversas empresas y organizaciones que comparten el recorrido de sus recorridos en ciertos tramos donde se traslapan las rutas.
- **Un proceso de descapitalización prolongado.** En los últimos 7 años el precio del diésel, principal insumo de producción, ha pasado de 5.73 a 13.61 pesos por litro. Este ritmo de incremento de estos insumos no se ha

visto compensado con el de las tarifas, las cuales sólo se han aumentado únicamente de un peso en el mismo periodo. Adicionalmente, el esquema tarifario incluye una tarifa social que se carga directamente al concesionario lo que disminuye aún más su ingreso.

- **Una afectación de la regularidad** y el estado de las unidades que ha deteriorado la calidad del servicio debido a medidas de ajuste del concesionario para aminorar el impacto de la descapitalización como son reducción del número de servicios acotándolos generalmente a un servicio en periodos de mayor demanda y reducida inversión en la renovación del parque vehicular ante el constante incremento de los precios de los insumos de producción y la incertidumbre de la actualización de las tarifas.
- **El crecimiento notable del “mototaxi”** en varias zonas de la ciudad y una mayor presencia de este tipo de servicios que carecen de una regulación y control. Su presencia incide en el volumen de pasajeros susceptibles de utilizar el transporte público.
- **Superficie de rodamiento en mal estado en ciertas zonas de la Ciudad** y ausencia de obras de infraestructura puntuales que den continuidad a la circulación ambas situaciones se traducen en mayores tiempos de recorrido, mayor consumo de combustible y deterioro de los vehículos.

iii. Desde el punto de vista de la autoridad reguladora:

- **Insatisfacción de los usuarios por la calidad del servicio**, el cual se manifiesta principalmente a partir de la irregularidad del mismo, la negación del servicio a los usuarios con tarifa social y frecuencia de ocurrencia de accidentes a la alza.
- **Margen de maniobra limitado** para intervenir como autoridad reguladora debido al contexto económico nacional de incremento de precios de insumos de producción, al control de las tarifas como medida para evitar mayor reclamo de los usuarios, a las limitaciones presupuestales para invertir en la solución de la problemática de la movilidad.
- **Desfase entre las necesidades de movilidad y la estructura de la red actual de rutas**, generada principalmente por una dinámica de crecimiento de las zonas habitacionales hacia la periferia de la Ciudad.

1.2. Propuesta de solución

El proyecto consiste en implementar un sistema integrado de transporte para la Zona Metropolitana de la Ciudad de Mérida, cuya integración sea en términos operativos, físicos y tarifarios, de tal forma que los usuarios cuentan con un transporte de calidad, ordenado en su servicio y con transbordos mínimos.

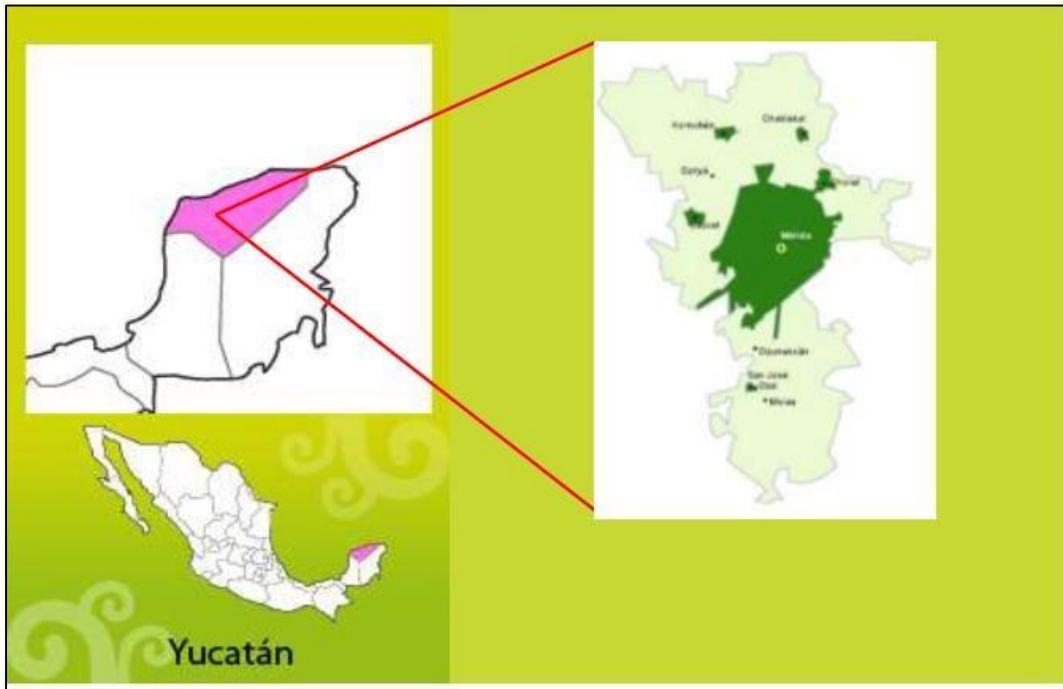


Figura 1.4. Localización del Proyecto

En la siguiente tabla se presentan la coordenadas decimales del proyecto.

Punto	Latitud	Longitud
Inicio	20.967778	-89.621667
Fin	20.994985	-89.671219

Tabla 1.1. Coordenadas decimales del proyecto

En la Figura 1.1. Se indica la arquitectura propuesta para el sistema integrado de transporte de la ZMM. Considerando la problemática, la organización propuesta del servicio, se listan a continuación los elementos técnicos y tecnológicos propuestos.

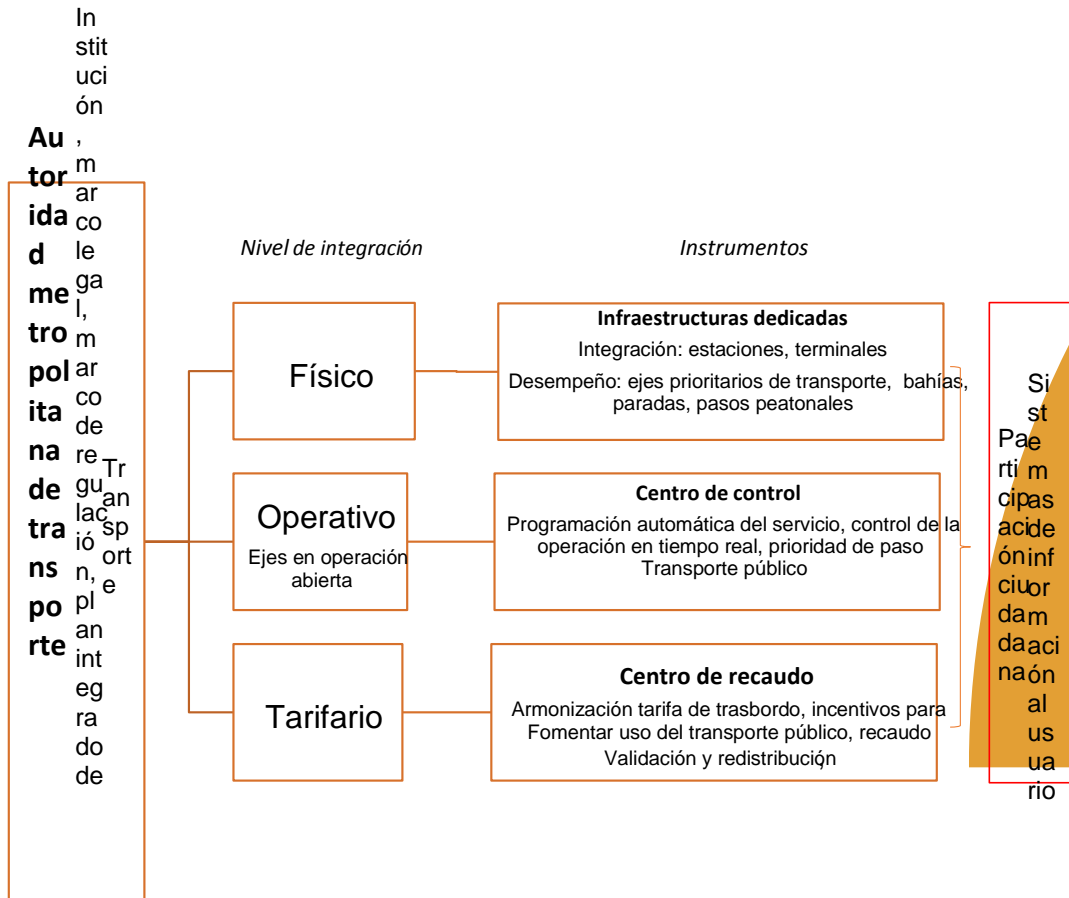


Figura 1.1. Elementos del Sistema Integrado de Transporte público para la ZMM.

La integración física para los ejes estructurantes del desarrollo urbano considerados como ejes prioritarios de transporte se alcanzará con los elementos siguientes:

- **Malla de vialidades**, considerada prioritaria para el transporte, conformada por 14 ejes radiales y tres circuitos.
- **Carriles con prioridad de paso en el carril de la derecha** para las unidades de transporte público. Estos carriles dispondrán de la señalización vertical y horizontal apropiada para resaltar su prioridad además de la actualización del reglamento de tránsito para regular el uso preferente e incluso exclusivo (dependiendo del número de carriles

disponibles) y en su caso las reglas para él y en su caso las reglas para el uso compartido con algún otro medio de transporte incluyendo el auto (giros a la derecha).

- **Paradas fijas y establecidas** a lo largo de los ejes prioritarios de transporte cuyas características deberán ajustarse a la afluencia de pasajeros en cada una de ellas a fin de optimizar las inversiones en este rubro. Las de mayor afluencia deberán contar con cobertizos y bahías, las de menor afluencia señalización vertical y horizontal. Este mismo criterio de ubicación de paradas fijas deberá extenderse a todas las vialidades de la ZMM en la que se preste el servicio de transporte público.
- **Estación central intermodal abierta** en el primer cuadro de la ciudad en donde se ordenará la ubicación de los paraderos y el recorrido de las unidades a fin de reducir los efectos sobre la continuidad de la circulación por las maniobras de ascenso y descensos de pasajeros así como estancia de las unidades de transporte público.
- **Estaciones de integración intermodales en los ejes prioritarios regionales** en los cuales se realizarán la integración de los servicios urbanos con los metropolitanos y regionales (foráneos o suburbanos).
- **Pasos peatonales a nivel entre banquetas y arroyo vehicular** en las zonas de mayor afluencia de pasajeros a fin de garantizar la accesibilidad universal al servicio de transporte público y a la vez reducir la probabilidad de atropellamiento y accidentes de peatones.
- **El Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de Mérida y su Zona Metropolitana, tiene proyectadas cuatro etapas de implementación.**

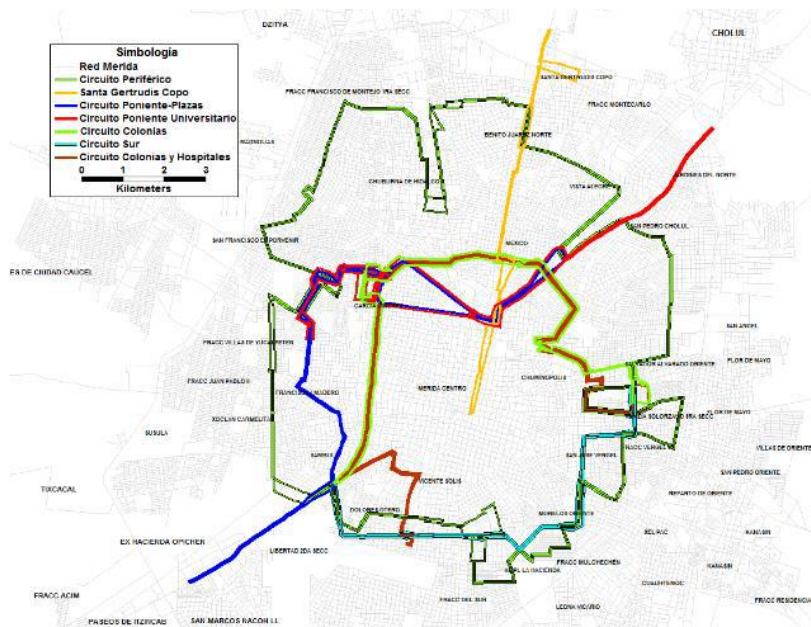
EL proceso de construcción está pensado de forma progresiva y gradual, ya que la implementación es un proceso de transición en el que la estructura de la red y el trazo de las rutas se modificarán en medida que los todos los componentes del proyecto se implementen. De esta manera se construirá la imagen objetivo de la red, es decir el Proceso de implementación se dará por niveles de integración.

- **Etapas 1**
Implementación de: 2 ejes circulares, 1 transversal, 1 radial, además de la Preparación de la Integración Física y operativa.

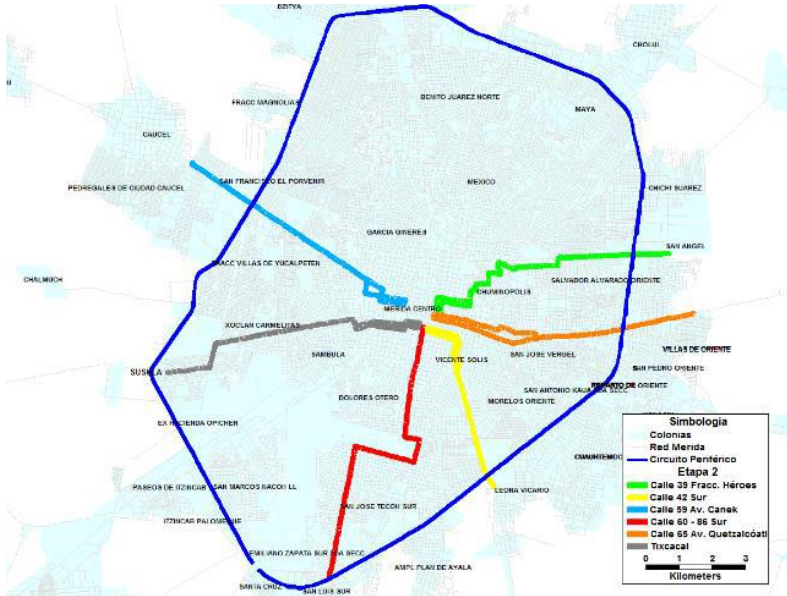
- Etapa 2
Implementación de 6 ejes radiales y 1 circular, además de la Preparación de la Integración Tarifaria.
- Etapa 3
Implementación de 8 ejes radiales, Integración tarifaria total
- Etapa 4
Integración de rutas remanentes, operación de servicios transversales.

Los corredores y circuitos considerados en las fases descritas anteriormente, se muestran a continuación.

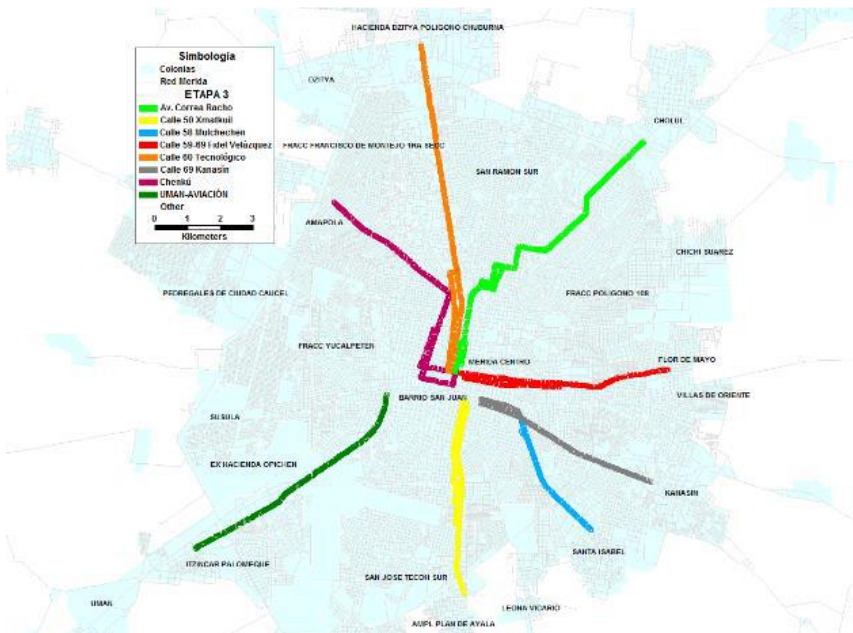
Etapa 1



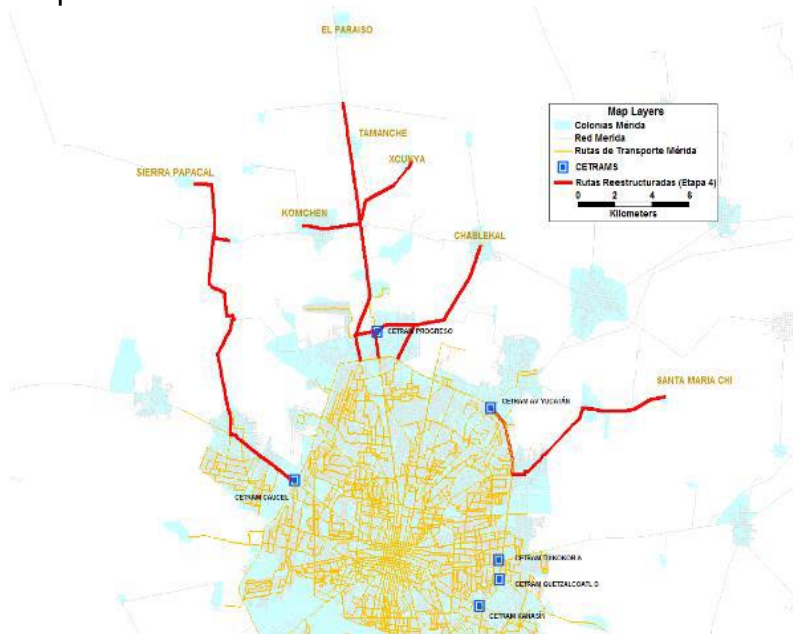
Etapa 2



Etapa 3



Etapa 4



1.3. Beneficios esperados del proyecto “CG-238 Construcción y desarrollo de un sistema de transporte público colectivo para la zona metropolitana de Mérida”.

El proyecto tiene beneficios directos por la disminución de los costos generalizados de viaje. Se consideran también beneficios indirectos por valor de rescate relacionado con la inversión de largo plazo.

No se consideran en el flujo de efectivo beneficios por:

- Ahorro de tiempo de espera, derivado de la falta de regularidad del servicio, que es de 5 minutos por persona en promedio.
- Reducción de accidentes.
- Reducción de emisión de contaminantes de vehículos de transporte público
- Liberación de vehículos al reducirse la flota operativa
- Liberación de personal operativo al reducirse la flota operativa (sólo se consideran costos de operación vehicular directos)
- Beneficios al transporte privado por efecto de la sincronización de semáforos y ordenación del transporte público.

Disminución de Costos Generalizados de Viaje (CGV)

La cuantificación de beneficios se obtuvo mediante las estimaciones de modelación generadas a partir del estudio de demanda. Los beneficios por disminución de los costos generalizados de viaje (CGV) son el resultado de la diferencia de costos entre la situación sin proyecto (SP) y la situación con proyecto (CP). La situación con proyecto asume la restructuración e integración tarifaria de las rutas actuales de transporte público y las rutas alimentadoras.

Los CGV se componen de la valoración social del tiempo y de los costos de operación vehicular. Cada componente fue estimado de forma independiente, considerando los resultados de la modelación. La valoración del tiempo consideró la base de orígenes destino de la modelación, considerando las diversas rutas de transporte público en su trayecto, así como tiempos de espera y de transbordo. Los costos de operación vehicular fueron estimados utilizando las distancias recorridas de cada vehículo de acuerdo a la modelación del estudio, se estimaron costos de operación para cada una de las rutas, utilizando parámetros de su flota vehicular y las velocidades de tránsito respectivas. Los beneficios por disminución de CGV en el primer año de operación (2016) fueron estimado en 134.9 millones de pesos. El total de los beneficios por disminución de CGV durante el horizonte de evaluación a valor presente fue estimado en 5,713.8 millones de pesos del año 2015.

Beneficios por Valor de Rescate

En general, las obras de infraestructura tienen una vida útil mayor al horizonte de evaluación por lo que se considera que una vez transcurrido dicho periodo, las obras tendrán un valor al que se denomina valor de rescate. Para valorar los beneficios posteriores al horizonte de evaluación se estimó el valor de rescate del Sistema de Integrado de Transporte de la Ciudad de Mérida y su Zona Metropolitana, considerando el 10% del valor de la infraestructura en obra civil y vías. El valor de rescate fue estimado de 151.7 millones de pesos en el último año de vida útil. El total de los beneficios por valor de rescate durante el horizonte de evaluación a valor presente es de 8.7 millones de pesos del año 2015.

Beneficios Totales

La suma del valor presente de los beneficios por disminución de CGV y por valor de rescate durante el horizonte de evaluación equivale a 5,998.7 millones de pesos del año 2015.

4. Marco normativo aplicable

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de fecha 5 de febrero de 1917; última reforma, 15 de septiembre de 2017.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, con fecha 29 de diciembre de 1976; última reforma, 24 de abril de 2018.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, de fecha 09 de mayo de 2016, última reforma publicada el 27 de enero de 2017.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, de fecha 30 de marzo 2006; última reforma, publicada el 30 de diciembre 2015.
- Ley de Planeación, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 5 de enero de 1983; última reforma, 16 de febrero de 2018.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicada en el DOF el 4 de enero del 2000 y última reforma del 10 de noviembre de 2014.
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicada en el DOF el 4 de enero del 2000 y última reforma del 13 de enero de 2016.
- Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el DOF el 19 febrero de 1940; última reforma, 18 de diciembre de 2015.
- Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el DOF el 20 de mayo de 2004; última reforma, 19 de enero de 2018.
- Ley Federal de Archivos, artículos 1, 2, 4, fracciones I, II, V, XI, XVI, XX, XXIII; 5, 6 fracciones I, II, y III; 7, 14, 18 y 54.
- Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículos 49, fracción V; y 52, 55.
- Ley Federal de Procedimiento Administrativo, artículos 3, fracción IV; 9, 15-A, fracciones I y II; y 17.
- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicado en el DOF el 28 de julio del 2010.
- Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el DOF el 28 de julio del 2010.

- Reglamento Interior de la SCT, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 08 de enero de 2009, última reforma publicada el 18 de agosto de 2016.
- Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos para la regulación de los procesos de entrega – recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal 2013-
- Lineamientos para la elaboración e integración de Libros Blancos y de Memorias Documentales. Publicado en el DOF el 10 de octubre del 2011.
- “Y demás relativos y aplicables”.

5. Vinculación del Proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y programas sectoriales, institucionales, regionales y especiales

5.1 Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018.

El Plan Nacional de Desarrollo, estableció como parte de la Meta Nacional VI.4. México Próspero, el Objetivo 4.9. “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica”, y como parte de ésta, la Estrategia 4.9.1. “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia”.

Para ello, se determinaron las siguientes Líneas de acción:

Líneas de acción

- Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad.
- Evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad internacional, entre otros.

Transporte urbano masivo.

- Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.
- Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

Por otra parte, el Programa Sectorial de la SCT, el cual, en lo referente a Ferrocarriles y transporte masivo, estableció:

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, requiere de la coordinación de las dependencias involucradas en tres objetivos estratégicos que establece el Programa para la creación de un Sistema Nacional de Plataformas Logísticas que aproveche la posición geográfica estratégica de México con el objetivo de apoyar la movilidad de pasajeros, tanto para ámbito urbano como interurbano

En la estrategia 4.9.1., del Plan Nacional de desarrollo, estrategia 4.9.1., “Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.”; “Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas; Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida; Objetivo 3.- Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Estrategias y líneas de acción.

Objetivo 1.- Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Líneas de acción

Estrategia 2.2.- Impulsar servicios de transporte más baratos, rápidos, confiables y con una cobertura más amplia, que detonen la competitividad del país.

Líneas de acción:

Objetivo 3.- Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Estrategia 3.1 Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano de calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura.

Líneas de acción:

3.1.2 Impulsar proyectos clave de transporte masivo, que cumplan con criterios de reducción de tiempos de recorrido, rentabilidad socioeconómica e impacto ambiental.

3.1.3 Articular proyectos de transporte masivo con políticas de desarrollo regional y urbano, potencializando el uso del suelo a lo largo de los corredores.

3.1.4 Propiciar la adecuada interconexión entre los sistemas de transporte interurbano y urbano, para optimizar el traslado de las personas.

Compromisos y proyectos estratégicos:

Transporte masivo.

CÓDIGO	PROYECTO	ESTADO
CG-238	Construcción y desarrollo de un sistema de transporte público colectivo para la zona metropolitana de Mérida”.	Yucatán

5.2 Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 2014 – 2018.

Estrategias y líneas de acción

Estrategia 1.1 Desarrollar a México como plataforma logística con infraestructura de transporte multimodal que genere costos competitivos y valor agregado, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Líneas de acción

1.1.1	Mejorar la competitividad y eficiencia de la red de transportes a través del desarrollo de infraestructura integral, multimodal y que agregue valor.
1.1.2	Consolidar corredores logísticos nacionales mediante infraestructura que estructure el territorio nacional en ejes longitudinales y transversales que fortalezcan las cadenas de suministro.
1.1.3	Facilitar el comercio exterior desarrollando proyectos que agilicen los flujos internacionales de carga y descongestionen los accesos a puertos fronterizos marítimos y terrestres.
1.1.4	Modernizar y ampliar la infraestructura de transportes de forma que propicie un desarrollo regional equilibrado.

Estrategia 1.2 Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente.

Líneas de acción

1.2.1	Promover el desarrollo de infraestructura que contribuya al crecimiento de las localidades además de brindarles una mayor accesibilidad a los servicios.
1.2.2	Avanzar en la movilidad urbana sustentable mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.
1.2.3	Potenciar el transporte interurbano de pasajeros a través del relanzamiento del ferrocarril de pasajeros.
1.2.4	Desarrollar y promover obras de infraestructura que contribuyan al crecimiento del turismo en el país.

- Para lograr una movilidad de pasajeros moderna en el país, el sector responderá a la necesidad de desahogar el tránsito entre urbes, retomando el transporte ferroviario y fomentando sistemas de transporte masivo que generen traslados más rápidos y seguros. En cuanto a la movilidad aérea,

- se resolverá el problema de saturación del AICM de forma que se generen mayor competitividad y seguridad. En el periodo 2013-2018, los objetivos a lograr son:
 - Contar con sistemas de transporte urbano sustentable en 47% de las zonas metropolitanas del país.
- En el mediano y largo plazo, se seguirá impulsando el transporte interurbano de pasajeros a través de la construcción de trenes que conecten las ciudades con el Distrito Federal. Además, se seguirá promoviendo que las principales zonas metropolitanas tengan un transporte urbano rápido, eficaz y sustentable que conecte con la red nacional de transporte ferroviario interurbano de manera eficiente. Todo esto con ayuda de una planeación integral impulsada por información derivada del despliegue de Sistemas Inteligentes de Transporte en la red de transporte. Asimismo, en materia de aeropuertos se debe promover la interconexión nacional e internacional de los aeropuertos regionales del país.
- Principal proyecto de inversión
- Modernizar el transporte público urbano de la región Lagunera. - Este proyecto detonará la movilidad de pasajeros en la región Lagunera ya que consiste en la construcción de un corredor de 32 km con 32 estaciones intermedias y dos terminales, más un centro de transferencia modal lo que se llevará a cabo entre 2015 y 2016 con una inversión de 2,248 mdp dotando a esta región de infraestructura urbana moderna para el traslado de pasajeros.

5.3 Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018.

El Plan Nacional de Desarrollo, estableció como parte de la Meta Nacional VI.4. México Próspero, el Objetivo 4.9. “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica”, y como parte de ésta, la Estrategia 4.9.1. “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia”.

Para ello, se determinaron las siguientes Líneas de acción:

Líneas de acción

- Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad.
- Evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad internacional, entre otros.

Transporte urbano masivo.

- Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.
- Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

Por otra parte, el Programa Sectorial de la SCT, el cual, en lo referente a Ferrocarriles y transporte masivo, estableció:

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, requiere de la coordinación de las dependencias involucradas en tres objetivos estratégicos que establece el Programa para la creación de un Sistema Nacional de Plataformas Logísticas que aproveche la posición geográfica estratégica de México con el objetivo de apoyar la movilidad de pasajeros, tanto para ámbito urbano como interurbano

En la estrategia 4.9.1., del Plan Nacional de desarrollo, estrategia 4.9.1., “Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.”; “Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas; Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida; Objetivo 3.- Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Estrategias y líneas de acción.

Objetivo 1.- Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Líneas de acción

Estrategia 2.2.- Impulsar servicios de transporte más baratos, rápidos, confiables y con una cobertura más amplia, que detonen la competitividad del país.

Líneas de acción:

Objetivo 3.- Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Estrategia 3.1 Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano de calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura.

Líneas de acción:

3.1.2 Impulsar proyectos clave de transporte masivo, que cumplan con criterios de reducción de tiempos de recorrido, rentabilidad socioeconómica e impacto ambiental.

3.1.3 Articular proyectos de transporte masivo con políticas de desarrollo regional y urbano, potencializando el uso del suelo a lo largo de los corredores.

3.1.4 Propiciar la adecuada interconexión entre los sistemas de transporte interurbano y urbano, para optimizar el traslado de las personas.

Compromisos y proyectos estratégicos:

Transporte masivo.

CÓDIGO	PROYECTO	ESTADO
CG-238	Construcción y desarrollo de un sistema de transporte público colectivo para la zona metropolitana de Mérida".	Yucatán

5.4 Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 2014 – 2018.

Estrategias y líneas de acción

Estrategia 1.1 Desarrollar a México como plataforma logística con infraestructura de transporte multimodal que genere costos competitivos y valor agregado, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Líneas de acción

1.1.1	Mejorar la competitividad y eficiencia de la red de transportes a través del desarrollo de infraestructura integral, multimodal y que agregue valor.
1.1.2	Consolidar corredores logísticos nacionales mediante infraestructura que estructure el territorio nacional en ejes longitudinales y transversales que fortalezcan las cadenas de suministro.
1.1.3	Facilitar el comercio exterior desarrollando proyectos que agilicen los flujos internacionales de carga y descongestionen los accesos a puertos fronterizos marítimos y terrestres.
1.1.4	Modernizar y ampliar la infraestructura de transportes de forma que propicie un desarrollo regional equilibrado.

Estrategia 1.2 Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente.

Líneas de acción

1.2.1	Promover el desarrollo de infraestructura que contribuya al crecimiento de las localidades además de brindarles una mayor accesibilidad a los servicios.
1.2.2	Avanzar en la movilidad urbana sustentable mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.
1.2.3	Potenciar el transporte interurbano de pasajeros a través del relanzamiento del ferrocarril de pasajeros.
1.2.4	Desarrollar y promover obras de infraestructura que contribuyan al crecimiento del turismo en el país.

- Para lograr una movilidad de pasajeros moderna en el país, el sector responderá a la necesidad de desahogar el tránsito entre urbes, retomando el transporte ferroviario y fomentando sistemas de transporte masivo que generen traslados más rápidos y seguros. En cuanto a la movilidad aérea, se resolverá el problema de saturación del AICM de forma que se generen mayor competitividad y seguridad. En el periodo 2013-2018, los objetivos a lograr son:
 - Contar con sistemas de transporte urbano sustentable en 47% de las zonas metropolitanas del país.
- En el mediano y largo plazo, se seguirá impulsando el transporte interurbano de pasajeros a través de la construcción de trenes que conecten las ciudades con el Distrito Federal. Además, se seguirá promoviendo que las principales zonas metropolitanas tengan un transporte urbano rápido, eficaz y sustentable que conecte con la red nacional de transporte ferroviario interurbano de manera eficiente. Todo esto con ayuda de una planeación integral impulsada por información derivada del despliegue de Sistemas Inteligentes de Transporte en la red de transporte. Asimismo, en materia de aeropuertos se debe promover la interconexión nacional e internacional de los aeropuertos regionales del país.
- Principal proyecto de inversión.
- Modernizar el transporte público urbano de la región Lagunera. - Este proyecto detonará la movilidad de pasajeros en la región Lagunera ya que consiste en la construcción de un corredor de 32 km con 32 estaciones intermedias y dos terminales, más un centro de transferencia modal lo que se llevará a cabo entre 2015 y 2016 con una inversión de 2,248 mdp dotando a esta región de infraestructura urbana moderna para el traslado de pasajeros.

6. ACCIONES REALIZADAS

Derivado de la situación presupuestal en el año 2017 y la racionalización del gasto público, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte se vio obligada a llevar un análisis y como resultado del mismo, el Secretario de Comunicaciones y Transporte envió el oficio No. 1.273, de fecha 09 de noviembre del 2017, al Secretario Técnico del Gabinete, para informarle que “De conformidad con su oficio No. CGPG/STG/011/2017, de fecha 1 de febrero de 2017, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte tiene asignado el compromiso de gobierno CG-238 “Construcción y desarrollo de un sistema de transporte público colectivo para la zona Metropolitana de Mérida” localizado en el Estado de Yucatán”.

- Al respecto, esta Secretaría ha analizado la viabilidad de la ejecución de este compromiso, considerando entre otros, la situación presupuestal actual y la racionalización del gasto público.
- Como resultado del análisis, se llegó a la conclusión, de que es conveniente sustituir dicho compromiso por el de “Rehabilitación de las líneas ferroviarias Chiapas y Mayab”, también del estado de Yucatán, el cual aportará a la población una mayor disponibilidad de infraestructura para el transporte de mercancías por ferrocarril al ofrecer una mejor integración ferroviaria entre la zona Sureste y el resto del país...”
- Por lo anterior, solicito atentamente a usted que esa Secretaría Técnica del Gabinete a su digno cargo, registre la nueva denominación del citado compromiso en los términos siguientes:
- CG-238 “Rehabilitación de las líneas ferroviarias Chiapas y Mayab”

Como resultado de la petición, el Secretario Técnico del Gabinete, mediante oficio CGPG/STG/122/2017 de fecha 14 de noviembre de 2017, le comunica al Secretario de Comunicaciones que:

“Me refiero al oficio número 1.-273, de fecha 09 de noviembre del 2017, con el que solicita la sustitución del compromiso de gobierno CG-238 “Construcción y desarrollo de un sistema de transporte público colectivo para la zona metropolitana de Mérida”, para lo cual expone los motivos y las justificaciones del caso.

Al respecto, con fundamento en el artículo Ter, fracción X, del reglamento de la Oficina de la Presidencia de la República, me permito comunicar a usted que esta Secretaría Técnica del Gabinete toma conocimiento de la sustitución de dicho compromiso, por lo que atendiendo a su solicitud, queda registrado con la nueva denominación determinada por la dependencia a su digno cargo: “CG-238 Rehabilitación de las líneas ferroviarias Chiapas y Mayab””.

7. APLICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS, FINANCIEROS Y PRESUPUESTARIOS.

7.1 Humanos.

No aplica por la cancelación del proyecto.

7.2. Financieros y Presupuestarios

No aplica por la cancelación del Proyecto.

8. PRINCIPAL PROBLEMÁTICA O SITUACIONES CRÍTICAS.

No aplica por la cancelación del Proyecto.

9. RESULTADOS OBTENIDOS.

No aplica por la cancelación del Proyecto.

10. Informe final del Servidor Público de la Dependencia o Entidad, responsable de la presentación de la Memoria Documental

Las autoridades de la SCT se dieron a la tarea de evaluar los diferentes proyectos y los priorizaron de acuerdo a las necesidades de comunicación, en especial revisaron la viabilidad de continuar con el proyecto “CG-238 Construcción y desarrollo de un sistema de transporte público colectivo para la zona metropolitana de Mérida”, sin embargo después de un análisis completo, concluyeron que dicho proyecto debería ser descartado, básicamente por falta de presupuesto y en vez de éste, se tomó la decisión de reconstruir las

Vías del Chiapas-Mayab, con el propósito de que el sistema ferroviario siguiera operando como una red que conecta los Países del Sur con la parte de Norte América.

Sin embargo, se destaca la importancia del proyecto que comunicará la Península fomentando el turismo e impulsará el desarrollo regional e industrial, lo que permitirá impulsar el sureste del país con el propósito de dar una mayor hegemonía con el resto de la República Mexicana.

11. Glosario de términos

AICM

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

CETRAM

Centro de Transferencia Multimodal

CG

Compromiso Gubernamental

CGV

Costos Generalizados de Viaje

CP

Con Proyecto

DGTFM

Dirección General de Transporte
Ferroviario y Multimodal

DOF

Diario Oficial de la Federación

FONADIN

Fondo Nacional de Infraestructura

GPS

Global Positioning System

LOPSRM

Ley de Obras Públicas y Servicios
Relacionados con las mismas

PND

Plan Nacional de Desarrollo



PNI

Programa Nacional de Infraestructura

PROTRAM

Programa Federal de Apoyo al
Transporte Masivo

SCT

Secretaría de Comunicaciones y
Transportes

SITUR

Sistema Integrado de Transporte de
la Ciudad de Mérida y su Zona
Metropolitana

STI

Sistema Integrado de Transporte

SP

Sin Proyecto