

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF)

Las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte se encuentran reguladas en el artículo 36 de la LOAPF:

Artículo 36.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

- I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;
- IX. Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;
- XXI.- Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales: así como las estaciones centrales de autotransporte federal;
- XXII.- Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares;
- XXIV.- Otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar;
- XXV.- Cuidar aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano, en los derechos de vía de las vías federales de comunicación.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo 1.- La presente ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación, Así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Artículo 2.- para los efectos de esta ley, se entenderá por:

I. Caminos o carreteras:

- A) Los que entronquen con algún camino de país extranjero.
- B) Los que comuniquen a dos o mas estados de la Federación; y
- C) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios.

Artículo 5.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes y los servicios de autotransporte que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponden a la secretaria, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal las siguientes atribuciones:

- I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares;
- II. Construir y conservar directamente caminos y puentes;
- III. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso;
- IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes;
- V. Determinar las características y especificaciones técnicas de los caminos y puentes;
- VI. Expedir las normas oficiales mexicanas de caminos y puentes así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;
- VII. Derogada;
- VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria; y
- IX. Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.

Artículo 8º.- Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:

- I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo;
- III. Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos
- VI. La construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales;
- VII. El establecimiento de paradores, salvo cuando se trata de carreteras concesionadas;
- VIII. La instalación de anuncios y señales publicitarias;
- IX. La construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía
- X. La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación;
- y
- XI. El transporte privado de personas y de carga salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente ley.

Los permisos se otorgarán por tiempo indefinido, excepto los que se otorguen para anuncios de publicidad, los cuales tendrán la duración y condiciones que señale el reglamento respectivo.

Tarifas

Artículo 19.- En caso de que la Secretaría considere que en alguna o algunas rutas no exista competencia efectiva a la explotación del servicio de autotransporte federal de pasajeros solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en caso de resultar favorable se establezcan las bases tarifarias respectivas. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Artículo 20.- La Secretaría podrá establecer las tarifas aplicables para la operación de las Unidades de Verificación, así como las bases de regulación tarifaria de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos.

En los supuestos a que se refieren este artículo y el anterior en los que se fijan tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste que permitan la prestación de servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

Artículo 21.- Cuando un permisionario sujeto a regulación tarifaria considere que no se cumplen las condiciones señaladas en este capítulo, podrá solicitar opinión de la Comisión Federal de Competencia. Si dicha Comisión opina que las condiciones de competencia hacen improcedente en todo o en parte la regulación, se deberán hacer las modificaciones o supresiones que procedan.

Artículo 32.- No podrán abrirse al uso público los caminos y puentes que se construyan, sin que previamente la Secretaría constate que su construcción se ajuste al proyecto y especificaciones aprobadas y que cuenta con los señalamientos establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente. Al efecto, el concesionario deberá dar aviso a la Secretaría de la terminación de la obra y esta dispondrá de un plazo de 15 días naturales para resolver lo conducente; si transcurrido este plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA)

Evaluación del Impacto Ambiental

Artículo 28° La evaluación del impacto ambiental es el procedimiento a través del cual la Secretaría establece las condiciones a que se sujetará la realización de las obras y actividades que puedan causar desequilibrio

En el artículo séptimo de la Ley se indica que: "Corresponden a los Estados, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y las leyes locales en la materia, las siguientes facultades: ...III La prevención y control de la contaminación atmosférica generada por...fuentes móviles, que conforme a lo establecido en esta Ley no sean competencia Federal"

La regulación de las consecuencias ambientales derivadas del ejercicio del servicio de transporte público, debe ser regulada por los Estados en coordinación con la Federación. Para el presente trabajo, nuestro interés se centra en el transporte público de pasajeros en la Ciudad de México, por lo que nos remitiremos directamente a **la Ley Ambiental del Distrito Federal.**

ARTICULO 28.- La evaluación del impacto ambiental es el procedimiento a través del cual la Secretaría establece las condiciones a que se sujetara la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el ambiente. Para ello, en los casos que determine el reglamento que al efecto se expida, quienes pretendan llevar a cabo alguna de las siguientes obras o actividades, requerirán previamente la autorización en materia de impacto ambiental de la Secretaría:

I.- Obras hidráulicas, vías generales de comunicación, oleoductos, gasoductos, carbo ductos y poliductos;

II.- Industria del petróleo, petroquímica, química, siderúrgica, papelera, azucarera, del cemento y eléctrica;

III.- Exploración, explotación y beneficio de minerales y sustancias reservadas a la federación en los términos de las leyes minera y reglamentaria del artículo 27 constitucional en materia nuclear;

IV.- Instalaciones de tratamiento, confinamiento o eliminación de residuos peligrosos, así como residuos radiactivos;

V.- Aprovechamientos forestales en selvas tropicales y especies de difícil regeneración;

VI.- (derogado)

VII.- Cambios de uso del suelo de áreas forestales, así como en selvas y zonas áridas;

VIII.- Parques industriales donde se prevea la realización de actividades altamente riesgosas;

IX.- Desarrollos inmobiliarios que afecten los ecosistemas costeros;

X.- Obras y actividades en humedales, manglares, lagunas, ríos, lagos y esteros conectados con el mar, así como en sus litorales o zonas federales;

XI.- Obras en áreas naturales protegidas de competencia de la federación;

XII.- Actividades pesqueras, acuícolas o agropecuarias que puedan poner en peligro la preservación de una o más especies o causar daños a los ecosistemas, y

XIII.- Obras o actividades que correspondan a asuntos de competencia federal, que puedan causar desequilibrios ecológicos graves e irreparables, daños a la salud pública o a los ecosistemas, o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones jurídicas relativas a la preservación del equilibrio ecológico y la protección del ambiente.

El reglamento de la presente ley determinará las obras o actividades a que se refiere este artículo, que por su ubicación, dimensiones, características o alcances no produzcan impactos ambientales significativos, no causen o puedan causar desequilibrios ecológicos, ni rebasen los límites y condiciones establecidos en las disposiciones jurídicas referidas a la preservación del equilibrio ecológico y la protección al ambiente, y que por lo tanto no deban sujetarse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en este ordenamiento.

Para los efectos a que se refiere la fracción XIII del presente artículo, la secretaria notificará a los interesados su determinación para que sometan al procedimiento de evaluación de impacto ambiental la obra o actividad que corresponda, explicando las razones que lo justifiquen, con el propósito de que aquellos presenten los informes, dictámenes y consideraciones que juzguen convenientes, en un plazo no mayor a diez días. Una vez recibida la documentación de los interesados, la secretaria, en un plazo no mayor a treinta días, les comunicará si procede o no la presentación de una manifestación de impacto ambiental, así como la modalidad y el plazo para hacerlo. Transcurrido el plazo señalado, sin que la secretaria emita la comunicación correspondiente, se entenderá que no es necesaria la presentación de una manifestación de impacto ambiental.

AUTORIDADES EN EL DISTRITO FEDERAL
Secretaría de Transporte y Vialidad

Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal

Artículo 31°

Formular y conducir la política y programas para el desarrollo del transporte de acuerdo a las necesidades del Distrito Federal; Elaborar y mantener actualizado el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal; Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzca a la más eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en el transporte de personas y de carga; Llevar a cabo los estudios para determinar con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano, con el objeto de que se complementen entre sí y con las obras de infraestructura vial; Estudiar las tarifas para el servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano, de carga y taxis, así como proponer al Jefe de Gobierno las modificaciones pertinentes; Autorizar cambios de unidades y fijar frecuencias y horarios de las unidades de transporte de carga y pasajeros, revisar y opinar sobre nuevos tipos y características de los mismos; Establecer las normas para la determinación de sitios de transporte público de carga, taxis y autobuses para autorizar las concesiones correspondientes; Realizar estudios sobre la forma de optimizar el uso del equipo de transporte colectivo del sector, y con base en ellos, dictar y supervisar el cumplimiento de las normas que conduzcan a su mejor aprovechamiento; **Planear las obras de transporte y vialidad**, formular los proyectos y la programación correspondientes y dar seguimiento al proceso de ejecución de las mismas; Participar en la elaboración de los programas institucionales de las entidades paraestatales cuya coordinación le corresponda realizar, así como analizar, dictaminar y promover los ajustes que se requieran, en los ámbitos normativos, operativos y presupuestales; Elaborar y actualizar la normatividad del señalamiento horizontal y vertical de la red vial, así como la de los dispositivos de control de tránsito y preparar los proyectos ejecutivos correspondientes; Determinar las **acciones encaminadas a mejorar la vialidad en lo referente a la materia de ingeniería de tránsito**; Coordinar las actividades en materia de vialidad y transporte, con las autoridades federales, estatales y municipales, así como con las entidades paraestatales cuya competencia y objeto se relacione con estas materias; Participar en los términos que señale el Estatuto de Gobierno y el Jefe de Gobierno en la planeación y **ejecución de acciones coordinadas con la federación, estados y municipios en las zonas conurbadas limítrofes en materia de transporte y vialidad**.

Ley de Transporte y Vialidad

Artículo 2º Para la aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...

"...Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad, que tienen una finalidad de beneficio general, y permiten su mejor funcionamiento o imagen visual."

"...Servicio Público de Transporte: Es la actividad a través de la cual la Secretaría satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, o a través de concesionarios de transporte público, que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios."

"...Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos."

Artículo 91.- Las vías públicas en lo referente a la vialidad se clasifican en:

a.- Vías de tránsito vehicular: Espacio físico destinado exclusivamente al tránsito de vehículos; considerado como componente de la vialidad:

I.- Vías primarias: Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos, destinados a la operación de vehículos de emergencia:

a) Vías de circulación continua: Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; las entradas y salidas están situadas en puntos específicos (accesos controlados), cuentan con carriles de aceleración y desaceleración; en algunos casos, cuentan con calles laterales de servicio a ambos lados de los arroyos centrales separados por camellones, flujo vehicular continuo:

1.- Anular o periférica: Vías de circulación continua perimetral, dispuestas en anillos concéntricos que intercomunican la estructura vial en general;

2.- Radial: vías de circulación continua que parten de una zona central hacia la periferia y están unidas entre sí, por anillos concéntricos; y

3.- Viaducto: vía de circulación continua, de doble circulación, independiente una de otra, y sin cruces a nivel.

b) Arterias principales: Vías primarias cuyas intersecciones son controladas por semáforos en gran parte de su longitud, que conectan a los diferentes núcleos o zonas de la ciudad, de extensa longitud y con volúmenes de tránsito considerables.

Pueden contar con pasos a nivel y desnivel, de uno o dos sentidos de circulación, con o sin faja separadora; puede contar con carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros, en el mismo sentido o contra flujo:

1.- Eje vial: Arteria principal, preferentemente de sentido único de circulación preferencial, sobre la que se articula el Sistema de Transporte Público de superficie, y carril exclusivo en el mismo sentido o contra flujo;

2.- Avenida Primaria: Arteria principal de doble circulación, generalmente con camellón al centro y varios carriles en cada sentido;

3.- Paseo: Arteria principal de doble circulación de vehículos con zonas laterales arboladas, longitudinales y paralelas a su eje; y

4.- Calzada: Arteria principal que al salir del perímetro urbano, se transforma en carretera o camino, o que liga la zona central con la periferia urbana, prolongándose en un camino o carretera.

II.- Vías secundarias: espacio físico cuya función es facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo, generalmente controlado por semáforos entre distintas zonas de la ciudad:

a) Avenida secundaria o calle colectoras: Vía secundaria que liga el subsistema vial primario con las calles locales; tiene características geométricas más reducidas que las arterias, pueden tener un tránsito intenso de corto recorrido, movimientos de vueltas, estacionamiento, ascenso y descenso de pasaje, carga y descarga y acceso a las propiedades colindantes;

b) Calle local: vía secundaria que se utiliza para el acceso directo a las propiedades y está ligada a las calles colectoras; los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes son bajos; generalmente son de doble sentido:

1.- Residencial: Calle en zona habitacional; y

2.- Industrial: Calle en zona industrial.

c) Callejón: Vía secundaria de un solo tramo, en el interior de una manzana con dos accesos;

d) Rinconada: Vía secundaria de un solo tramo, en el interior de una manzana que liga dos arterias paralelas, sin circulación de vehículos;

e) Cerrada: Vía secundaria en el interior de una manzana con poca longitud, un solo acceso y doble sentido de circulación;

f) Privada: Vía secundaria localizada en el área común de un predio y de uso colectivo de las personas propietarias o poseedoras del predio; y

g) Terracería: Vía secundaria abierta a la circulación vehicular y que no cuenta con ningún tipo de recubrimiento.

b.- Vías de tránsito peatonal: Conjunto de espacios que integran el uso de suelo, destinándolo al tránsito de personas y alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y por lo tanto en ellos, no debe circular ningún tipo de vehículo:

I.- Calle peatonal: Las vías de tránsito peatonal tienen como función el permitir el desplazamiento libre y autónomo de las personas, dando acceso directo a las propiedades colindantes, a espacios abiertos, a sitios de gran concentración de personas (auditorios, establecimientos mercantiles, centros de transferencia de transporte público, entre otros), pueden ser exclusivas de una zona de interés histórico o turístico;

II.- Acera: Vía peatonal de la corona de una calle destinada al tránsito de personas, generalmente comprendida entre la vía de circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades;

III.- Pasaje: Vía peatonal cubierta en el interior de un predio, con circulación exclusivamente para peatones;

IV. - Andador: Vía peatonal de uso exclusivo para peatones;

V.- Camellón: Espacio construido para dividir dos vialidades, sean o no del mismo sentido de circulación;

VI.- Portal: Vía peatonal de circulación cubierta y abierta lateralmente, exclusivamente para peatones;

VII.- Paso peatonal subterráneo: Vía peatonal subterránea, diseñada de tal manera que permita a los peatones el cruzamiento de una vía en condiciones de seguridad; y

VIII.- Paso peatonal elevado: Estructura vial peatonal elevada, diseñada de tal manera que permita a los peatones el cruzamiento de una vía (primaria o secundaria) en condiciones de seguridad.

C.- Ciclo vías: Vía pública exclusiva para circulación en bicicleta:

I.- Ciclo vías confinadas: Ciclo vía confinada en las fajas separadoras de las vías primarias; y

II.- Ciclo vías secundarias: Ciclo vía diseñada en cualquier vía pública, sin estar confinada propiamente.

Ley de Desarrollo Urbano

En el artículo 7º se encuentran las definiciones correspondientes. Para el presente trabajo nos interesan las siguientes:

Estructura Urbana: Conjunto de componentes, tales como el suelo, **la vialidad, el transporte**, la vivienda, el equipamiento urbano, la infraestructura, el mobiliario urbano, la imagen urbana, el medio ambiente, entre otros, que actúan interrelacionados y que constituyen la Ciudad;

Estructura Vial: Conjunto de calles intercomunicadas, de uso común y propiedad pública, destinadas al libre tránsito de vehículos y peatones, entre las diferentes áreas o zonas de actividades;

Impacto Urbano: Es la influencia o alteración causada por alguna obra pública o privada que, por su forma o magnitud rebase las capacidades de la infraestructura o de los servicios públicos del área o zona donde se pretenda realizar la obra; que afecte negativamente el espacio urbano, la imagen urbana y la **estructura socioeconómica** al generar fenómenos de especulación inmobiliaria o de bienes y servicios; signifique un riesgo para la salud, la vida o los bienes de la comunidad, o que signifique su desplazamiento o expulsión paulatina, o para el patrimonio cultura, histórico, arqueológico o artístico de la Ciudad;

Infraestructura Urbana: Las redes y sistemas de organización y distribución de bienes y servicios, incluyendo su equipamiento para el buen funcionamiento de la Ciudad;

Programa General: Es el que determina la estrategia, política, acciones y normas de ordenación del territorio del Distrito Federal, así como las bases para expedir los programas delegacionales y parciales;

Programa Delegacional: El que establece la planeación del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial de una Delegación del Distrito Federal;

Programa Parcial: El que establece la planeación del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial, en áreas específicas. Los Programas Parciales tienen un carácter especial adaptado a las condiciones particulares de algunas áreas.

Programas anuales de desarrollo urbano: Los que establecen la vinculación entre los programas, los programas sectoriales y el presupuesto de egresos del Distrito Federal para cada ejercicio fiscal: corresponden a los sectores del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial definido en las fracciones anteriores;

Debido a la importancia de estos instrumentos, a continuación los analizaremos.

□ **El Programa General**

De acuerdo con el artículo 18° de la Ley, deberá contener, entre otros, la estrategia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que deberá especificar las metas generales en cuanto al mejoramiento de la calidad de vida de la población del Distrito Federal; el ordenamiento del territorio, en donde se incluirá la clasificación del suelo, así como los polígonos que delimitan el suelo urbano y el de conservación, las características que identifican las diversas áreas y las normas de su ordenación; **la estructura vial del Distrito Federal; la red vial metropolitana; las vías primarias; y, la forma de penetración del Distrito Federal de vías generales de comunicación y de toda clase de redes de transportación, la organización y características del sistema de transporte,** la división del Distrito Federal en suelo urbano y de conservación.

□ **Los Programas Delegacionales**

En el artículo 19° señala que estos programas contendrán la estructura vial de la delegación correspondiente, incluyendo: las vías secundarias; las áreas de transferencia; y, las limitaciones de uso de vía pública. Las zonas de alto riesgo geológico, hidrometeorológico, físico-químico, sanitario y sociourbano.

□ **Los Programas Parciales**

Los programas parciales son más específicos y se refieren a un área determinada, estos deberán contener, la estructura vial del polígono sujeto al programa parcial, que incluirá:

las vías secundarias, las ciclopistas, las áreas de transferencia y las vías especiales para peatones.

Para lograr la correcta aplicación de los programas, el artículo 22° nos indica una lista de instrucciones, entre las que vale la pena mencionar, que, los programas sectoriales y anuales en materia de desarrollo urbano que elabore la Administración Pública del Distrito Federal, como son los de reservas territoriales, agua potable, drenaje, transporte y vialidad, vivienda, medio ambiente y equipamiento urbano, se deberán ajustar a todo lo dispuesto por los programas;

El **ordenamiento territorial** comprende el conjunto de disposiciones que tienen por objeto establecer la relación entre la distribución de los usos, destinos y reservas del suelo del Distrito Federal con los asentamientos humanos, las actividades y derechos de sus habitantes, la zonificación y las normas de ordenación, así como la reglamentación en materia de construcciones, de imagen urbana, de equipamiento urbano, de impacto urbano y ambiental y de anuncios.

Ley de Obras Públicas del Distrito Federal

Law of Public Works of the Federal District

Artículo 16.- En la planeación de la obra pública, incluyendo las obras concesionadas cuando éstas han pasado a poder de la Administración Pública del Distrito Federal, las dependencias, órganos desconcentrados, delegaciones y entidades deberán sujetarse a los objetivos y prioridades de:

- I. El Plan Nacional de Desarrollo;
- II. El Programa General de Desarrollo del Distrito Federal;
- III. El Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal;
- IV. Los Programas Delegacionales y Parciales de Desarrollo Urbano, y
- V. Otros planes y programas que señalen las disposiciones legales aplicables.

Asimismo, se escuchará y evaluará la opinión de órganos de participación ciudadana a través de sus representantes, dentro del contexto correspondiente.

Artículo 17° de la Ley de Obras Públicas

- III. Las características ambientales, climatológicas y geográficas del lugar en que deba realizarse el trabajo;
- IV. Los estudios técnicos, financieros, de impacto ambiental, de impacto urbano y de impacto social en la realización de la obra.

Artículo 23.- Las dependencias, entidades y órganos desconcentrados podrán convocar, adjudicar o llevar a cabo obra pública, solamente cuando se cuente con recursos para asignación específica en la partida autorizada dentro del presupuesto aprobado. En casos excepcionales, previa autorización de la Secretaría de Finanzas, las dependencias, entidades y órganos desconcentrados podrán hacerlo sin contar con saldo disponible en su presupuesto, debiéndose iniciar de inmediato las gestiones pertinentes para asegurar la suficiencia necesaria para atender los compromisos presupuestales derivados.

Tratándose de una obra, se requerirá, además, contar con los estudios y con el proyecto ejecutivo de la obra o, en su caso, con un grado de avance que asegure que la obra se desarrollará ininterrumpidamente al contarse con las oportunas soluciones en el proceso ejecutivo de aspectos que hubieran quedado pendientes; normas de construcción, especificaciones en su caso; especificaciones particulares de cada proyecto; programa de ejecución, y cuando sea necesario el programa de suministro y un costo estimado de la obra; excepto obras para mantenimiento correctivo en infraestructura que puedan ejecutarse sin necesidad de alguno de los elementos citados, como puede ser el caso de bacheo, reparación de fugas en instalaciones hidráulicas.

La convocatoria pública podrá referirse a una o más obras públicas y deberá publicarse en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en la sección especializada del Diario Oficial de la Federación; y, deberá cumplir con algunos requisitos señalados ampliamente en el artículo 28^{o1} de la Ley.

Para llevar a cabo la obra pública se necesita contar con las bases, estas serán emitidas por las dependencias, entidades y órganos desconcentrados, entre otras cosas, estas deberán contener: En el caso de obra, los proyectos urbano, arquitectónico y de ingeniería que se requieran para preparar la propuesta, normas de construcción, especificaciones en el caso de que las hubiera, especificaciones particulares de proyecto, procedimientos de construcción, otras normas, leyes y reglamentos aplicables; catálogo de conceptos por partidas, con cantidades y unidades de trabajo y relación de conceptos de trabajo de los cuales deberán presentar análisis, y la relación de los costos básicos de materiales, de mano de obra y maquinaria de construcción que interviene en los análisis anteriores. También deberá incluirse el programa de necesidades, los ordenamientos aplicables, sobre todo el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal y sus Normas Técnicas Complementarias para el diseño seguro y estable de las obras y la ley de Protección Civil, para prevención de siniestros, entre otros, y demás condiciones aplicables en la realización del servicio.

Las propuestas que se presenten a las licitaciones públicas, deberán ir por escrito y se entregarán divididas en dos sobres cerrados y firmados, de manera que se demuestre que no han sido abiertos con anterioridad, en un sobre irá la propuesta técnica y en el otro la propuesta económica. El artículo 33^o de la Ley señala el contenido de cada uno de los sobres.²

La identidad del ganador de la licitación pública, deberá darse a conocer a través de la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en la sección especializada del Diario Oficial de la Federación, en esa misma publicación se encontrará el lugar donde se pueden consultar las razones de aceptación o rechazo según el caso. Serán responsables de realizar esta publicación, las dependencias, entidades y órganos desconcentrados del Gobierno del Distrito Federal.

El artículo 35^o de la Ley señala lo que el ganador de la licitación deberá garantizar, cabe resaltar lo siguiente:

¹ Ver Anexo 2

² Ver Anexo 2

"...III.- El cumplimiento de los contratos, así como los defectos o vicios ocultos que llegaren a resultar y por cualquier otra responsabilidad que surja en la obra."

Este artículo se liga directamente al artículo 58° en el cual se obliga al contratista de la obra a responder por los siguientes doce meses por los efectos que resulten, de los vicios ocultos y de cualquier otra responsabilidad en que incurra, de acuerdo a lo señalado en el contrato realizado para la construcción de la obra.

REGLAMENTO DE IMPACTO AMBIENTAL Y RIESGO DEL DISTRITO FEDERAL ***Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo***

Regulation of Environmental Impact and Risk

Artículo 16:

- I. Nombre, denominación o razón social, nacionalidad, domicilio, dirección y en su caso, teléfono de quien pretenda llevar a cabo la obra o actividad;
- II. Descripción de la obra o actividad proyectada, abarcando la etapa de selección del sitio, la construcción o ejecución, operación o desarrollo de la obra o actividad...
- III. Programa para el manejo de residuos, tanto en la construcción y montaje como durante la operación y desarrollo de la actividad;
- IV. Programa para el abandono de las obras o el cese de actividades;
- V. Aspectos generales del medio natural o socioeconómico donde pretende desarrollarse la obra o actividad;
- VI. Vinculación con las normas y regulaciones sobre uso del suelo en el área correspondiente;
- VII. Identificación y descripción de los impactos ambientales que ocasionaría la ejecución del proyecto o actividad, en sus distintas etapas;
- VIII. Medidas de prevención, mitigación o compensación para los impactos ambientales identificados en cada una de las etapas con énfasis en las medidas para prevenir, mitigar o compensar los impactos ambientales acumulativos sinérgicos y residuales que ocasionará el proyecto;
- IX. Alternativas relacionadas con la adecuación o modificación del proyecto;
- X. Escenario modificado con la construcción y operación del proyecto; y,
- XI. Metodologías utilizadas, planos, fotografía u otros mecanismos utilizados.

Artículo 40° señala que las autorizaciones expedidas por la Secretaria sólo podrán referirse a los aspectos ambientales y de riesgo de las obras o actividades de que se trate y su vigencia será indeterminada, a menos que por las características de la obra o actividad deba indicarse el tiempo de vigencia.

Las sanciones, están contenidas en el artículo 69°, que dice:

- I. Multa de veinte mil a cien mil días de salario mínimo³ y hasta clausura, a quien realice obras o actividades que requieran someterse al procedimiento de evaluación del impacto ambiental y riesgo, sin contar con la autorización correspondiente;
- II. Multa de cinco mil días de salario mínimo, a quien incumpla cualquiera de las condicionantes previstas en la autorización de impacto ambiental. En caso de que

³ El Salario Mínimo Diario Vigente es de \$45.00 pesos por día.

- con motivo del incumplimiento de las condicionantes, se provoquen impactos ambientales significativos o daños graves a los ecosistemas, recursos naturales o a la salud pública, la multa será de cincuenta mil a cien mil días de salario mínimo;
- III Multa de veinte mil a cuarenta mil días de salario mínimo a quienes realicen modificaciones o ampliaciones a las obras o actividades autorizadas sin sujetarlas previamente a la evaluación de la Secretaría...

Propuesta Órgano Autónomo e Independiente para la realización de la Evaluación de Impacto Ambiental.

Se propone crear un órgano autónomo/independiente de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y de la Secretaria de Medio Ambiente del Distrito Federal (SMA) que lleve a cabo la Evaluación del Impacto Ambiental (EIA) de las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA´s) de las obras y actividades que pretendan desarrollar los distintos sectores de la sociedad, entiéndase sector público, privado y social. Dentro del comparativo anexo, sobresalen los órganos de consulta, comités de expertos, expertos independientes, juntas revisoras independientes, paneles, y un panel ambiental revisor, contándose incluso en algunos casos, de ser necesario, con la realización de un "arbitraje" previo a la emisión de la resolución.

Una de las principales propuestas consiste en que la autoridad ambiental, es decir el gobierno, elija a un representante, al igual que el promovente al suyo, la sociedad, la academia (abogados, técnicos y científicos), y un representante del gobierno del Estado y del Municipio donde se pretenda llevar a cabo la obra o actividad determinada. Estos "expertos"/representantes revisaran la MIA presentada de conformidad con las "guías" que previamente a la realización de la misma recibió el promovente. Este Panel de Expertos, o como finalmente se le llame, será el responsable de convocar tanto a la consulta pública requerida como a las reuniones públicas de información.

Lo anterior, permitiría a las autoridades ambientales federales evitar el conflicto de intereses al que se enfrentan cotidianamente al llevar a cabo la evaluación del impacto ambiental de ciertas obras o actividades que son propuestas por el propio gobierno federal y es finalmente este último, aunque sea a través de otra instancia, pero finalmente el mismo gobierno federal, el que las evalúa. Esta situación sucede, por ejemplo, con Petróleos Mexicanos (PEMEX) o la Comisión Federal de Electricidad (CFE). Incluso, hay proyectos que promueve la misma SEMARNAT, como son aprovechamientos forestales o los que impulsa la Comisión Nacional del Agua (CNA), y es la misma Secretaría la que resuelve al respecto. Y aunque en la práctica si se le ha dicho que no a CFE, PEMEX y CONAGUA, la mayoría de sus proyectos son aprobados, cayendo en el conflicto de interés ya referido, además de que dichas evaluaciones no siempre son las mas rigurosas, con los riesgos que ello implica para el medio ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas.

En cuanto la EIA concluya, aprobado o rechazado el proyecto, deberá de publicarse en su totalidad la resolución respectiva en la página electrónica de SEMARNAT y de la SMA, en el Diario Oficial de la Federación, en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y un extracto de esta en un diario amplia circulación del Estado de que se trate.

La idea es que se cree un órgano permanente, parecido o similar al Instituto Federal Electoral (IFE), que pueda emitir resoluciones vinculatorias en materia de impacto ambiental, recayendo sobre dicho órgano la responsabilidad sobre el resolver favorablemente o no en relación a un proyecto propuesto, y no como sucede hoy en día en que la responsabilidad de la emisión del resolutivo recae sobre una sola persona, el Director General de Impacto Ambiental de las Secretarías.

Asimismo, se busca un órgano que no responda a los intereses ni de los inversionistas, autoridades o ecologistas, imparcial, independiente, abierto y transparente, fuerte, con suficiente personal profesional especializado y reconocido, bien remunerado (evitando así la corrupción) y que tenga la infraestructura necesaria para desarrollar apropiadamente y en tiempo su trabajo, dándole así al procedimiento de la EIA certeza jurídica, confianza y credibilidad, elementos que en muchos casos hoy en día brillan por su ausencia, haciendo que este instrumento de política ambiental siga siendo el mas conflicto de todos los que contempla la LGEEPA.

CÓDIGO FINANCIERO DEL DISTRITO FEDERAL

El Libro Tercero del Código versa sobre la programación y el Presupuesto de Egresos, en el Capítulo I Del Programa Operativo de la Administración Pública del Distrito Federal nos indica que este programa operativo es un instrumento de corto plazo que cuantifica los objetivos y metas previstos en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, ("El Programa") los programas y los programas delegacionales para la asignación de los recursos presupuestales y se referirá a la actividad conjunta de la Administración Pública local. Contendrá las líneas programáticas, objetivos específicos, acciones, responsables y corresponsables de su ejecución, metas y prioridades que se desprendan de los programas de manera integral, para la realización de los objetivos globales de desarrollo.

Este Programa estará basado en el contenido de los programas sectoriales, delegacionales, institucionales y especiales que deban ser elaborados conforme a la Ley de Planeación. La vigencia será de tres años, aunque su previsiones y proyectos se podrán referir a un plazo mayor.

En la elaboración de este Programa, se incluye participación ciudadana, pues el artículo 360° del Código señala que podrán participar diversos grupos sociales y la ciudadanía, a través de la consulta pública. Este Programa deberá ser publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Para poder ejecutar este Programa, se deberá desagregar en programas sectoriales que a su vez se subdividirán en programas institucionales, elaborados por las dependencias, órganos desconcentrados, delegaciones y entidades.

Los programas sectoriales tienen gran relevancia pues deberán especificar los objetivos y metas de mediano plazo, los lineamientos contenidos en el Programa para una materia específica de desarrollo y que regirá las actividades del sector administrativo del que se trate. Esto deberá tomar en cuenta también las previsiones contenidas en los programas delegacionales y con base en las orientaciones generales previstos en la Ley de

Planeación. Los planes sectoriales tendrán una vigencia de seis años, y el Jefe de Gobierno deberá aprobarlos previamente.

Derivados de los programas sectoriales se encuentran los programas institucionales, los cuales son los documentos que desagregan en objetivos y metas de mediano y corto plazo las políticas a aplicar por el Programa sectorial que corresponda. Estos programas serán elaborados por las dependencias, órganos desconcentrados y entidades correspondientes y deberán ser presentados al Jefe de Gobierno del Distrito Federal para su aprobación.

El Programa y sus derivaciones deberán especificar las acciones que serán objeto de coordinación con los estados y municipios vecinos de la zona conurbada.

Transparencia en el Financiamiento

En términos de planeación y financiamiento, resulta poco claro si los proyectos iniciados bajo los *Fideicomisos* que se apegan a los mismos requerimientos legislativos que se aplican a los proyectos dirigidos directamente por las Secretarías. De acuerdo con la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, "la Administración Pública del Distrito Federal, se abstendrá de crear "fideicomisos", dar mandatos o celebrar actos o cualquier tipo de contratos, cuyo propósito último sea el evadir lo establecido en este acuerdo", refiriéndose a las responsabilidades organizacionales y los requisitos descritos en el Artículo 1º. Sin embargo, la percepción del autor es que en la práctica, estos *Fideicomisos* resultan menos transparentes, en términos de su organización, mandatos legales y requerimientos, financiamiento y en los procesos de toma de decisiones. Podría decirse, por ejemplo, que con el FIMEVIC en el Distrito Federal, la mayoría de la planeación, manejo, coordinación, vigilancia y evaluación de este Fideicomiso, se delegan a la oficina del Jefe de Gobierno, con el apoyo de la Secretaría de Medio Ambiente, y de la Secretaría de Obras Públicas. Si revisamos el acuerdo entre el Jefe de Gobierno y las Secretarías de Finanzas y Obras Públicas, que dió creación al Fideicomiso fue publicado en la *Gaceta Oficial del DF*, el 10 de Diciembre de 2002, podemos entender que el propósito del FIMEVIC, es apoyar las acciones de financiamiento, realizadas por el Gobierno del DF, en lo referente a la construcción y desarrollo del segundo piso del Anillo Periférico y otros proyectos de infraestructura vial. Por otra lado la SETRAVI, no se menciona como un actor importante en este Fideicomiso, según Mario Zepeda, director de planeación de la SETRAVI, tanto esta dependencia como la Secretaría del Medio Ambiente y otras, fungen como un asesores del FIMEVIC.

Estos Fideicomisos merecen una mayor investigación y atención, dado su importante rol en los proyectos de infraestructura vial, como el Segundo Piso, las Ciclopistas y la restauración de las calles del Centro Histórico. Se necesita más información, particularmente en lo relativo a: (1) las fuentes de financiamiento, tanto públicas como privadas, (2) la estructura organizacional y las relaciones (formales e informales) con las secretarías de Obras y Servicios, Transporte y Vialidad, Medio Ambiente, entre otras, (3) la legislación relevante y (4) finalmente el proceso de toma de decisiones.

La transparencia en la inversión para la infraestructura del transporte, resulta crítica para asegurar que estos proyectos resultan viables tanto económica, como social y ambientalmente.

