



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ALICIA MEDINA

DIPUTADA



DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE
MÉXICO, II LEGISLATURA.
P R E S E N T E

La que suscribe **ALICIA MEDINA HERNÁNDEZ**, diputada del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 122 apartado A, fracciones I y II, primer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII, 13 fracción IX de la Ley Orgánica; 5 fracción I, 99 fracción II, 100, 101 y 118 del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este Órgano Legislativo, la presente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A EFECTO DE QUE EN EL MARCO DE SUS ATRIBUCIONES, INFORME A ESTA SOBERANÍA EL AVANCE EN TORNO AL COMUNICADO EMITIDO POR LOS HECHOS OCURRIDOS EL DÍA 23 DE JUNIO DE 2022, EN EL CUAL ESTUVO INVOLUCRADO UN OPERADOR DE LA RUTA 66 EN LA ALCALDÍA “LA MAGDALENA CONTRERAS”**, lo anterior conforme a los siguientes:

ANTECEDENTES

La Ciudad de México como importante metrópolis a nivel global, concentra una gran diversidad de actividades a nivel nacional en torno a dinámicas políticas, económicas, sociales y culturales nacionales, lo cual ha motivado a explorar estrategias tendientes a reducir el uso del automóvil privado, contando así con transporte colectivo de pasajeros, que permita a las personas trasladarse de manera constante de un lado a otro con diversos propósitos; sin embargo, en este proceso, se debe propiciar y garantizar que el espacio vial esté diseñado de manera tal que exista un balance equitativo en la distribución del espacio y la infraestructura construida o por construir, de tal manera que peatones, ciclistas y usuarios del transporte público tengan condiciones preferenciales para realizar sus desplazamientos con eficiencia, accesibilidad, comodidad, pero sobre todo: seguridad.



Por otra parte, la historia de modalidades del transporte público concesionado se ha ido articulando con la historia urbana y política de la ciudad, junto a sus gobiernos y sus complejas dinámicas urbanas.

El origen del transporte concesionado puede rastrearse desde el nacimiento de la competencia entre los autobuses y el tranvía entre los años 1917 y 1946. Desde un inicio, el esquema concesionado de transporte colectivo de camiones se ha percibió como favorable y preferible respecto a otros esquemas como el tranvía o ferrocarril, debido a la poca inversión en materia de vialidad y a la flexibilidad que el esquema respondía a los requerimientos de una urbe en expansión hacia su periferia (Navarro, 1989).

A partir de 1918 el servicio fue regulado por el gobierno, otorgando permisos de forma selectiva. En 1926 el transporte en autobús contaba con 1,637 unidades en 30 rutas, para 1940 ya eran 2,502 carros, mientras que los tranvías no rebasaban las 500 unidades. Para 1955 el Estado se hizo cargo de los trolebuses, en 1955 de los tranvías y, por último, de la planeación y construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Así, la planificación y gestión del transporte público estuvo bajo control absoluto del Estado.

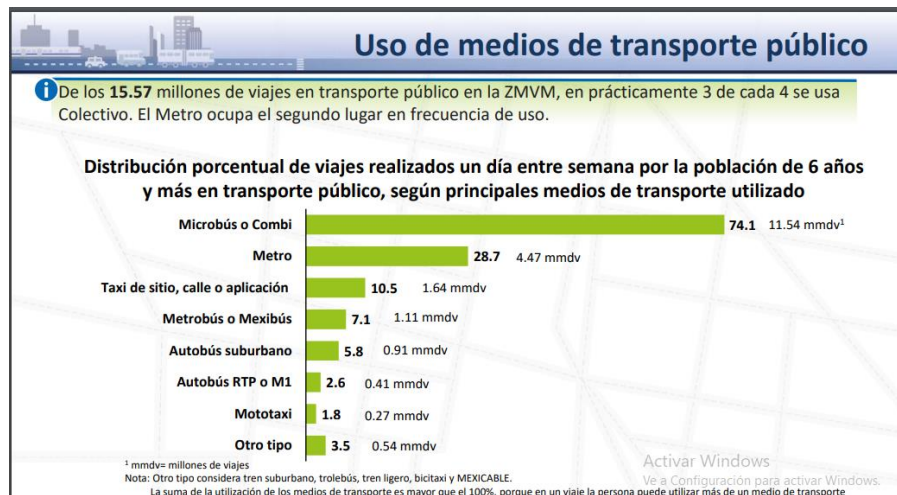
Un aspecto importante sobre las unidades de transporte, es que los microbuses y combis han tenido la característica de poder adecuarse a la estructura vial de la Ciudad de México debido a su tamaño compacto que les permite hasta ahora transitar desde amplias avenidas hasta en callejones muy estrechos y de difícil acceso. Así, la modernización del transporte público también se ha traducido en un crecimiento acelerado de unidades que ha articulado una estructura de movilidad de alta competencia entre esquemas, impactando con ello a los procesos productivos en el transporte público y a la forma cotidiana del cómo se trabaja.

Así, la modernización del transporte público también se ha traducido en un crecimiento acelerado de unidades que ha articulado una estructura de movilidad de alta competencia entre esquemas, impactando con ello a los procesos productivos en el transporte público y a la forma cotidiana del cómo se trabaja.

Datos de la Secretaría de Movilidad, actualmente se tienen registradas 29,128 unidades de las cuales 18,064 son microbuses, 6,330 son autobuses y 4,737 son vagonetas. Operan 106 organizaciones, de las

cuales 97 son rutas constituidas como Asociaciones Civiles y 9 empresas de transporte concesionado de ruta fija (corredores concesionados), con un total de 1,200 ramales y 2,443 recorridos.

De los 15.57 millones de viajes en transporte público que se realizan diariamente en la Zona Metropolitana del Valle de México, en tres de cada cuatro viajes se utiliza el transporte colectivo, de conformidad con la siguiente gráfica:



En nuestra Ciudad, el 80% de la población se encuentra asentada en la periferia y el 20% restante en la parte céntrica de la ciudad. En las cuatro alcaldías de la zona centro (Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón) están concentrados la mayoría de los servicios, las redes de transporte público, sus centros de transferencia y sus modalidades, los centros de trabajo, escuelas, entre otros. La mayor parte de la población que habita en la periferia necesita entonces, más de dos medios de transporte, para poder trasladarse de un lugar a otro, según la Encuesta de Origen Destino realizada

En marzo de 2022, el sistema de transporte público de pasajeros en la Ciudad de México prestó servicio a 136.4 millones de personas, 22.7% más pasajeros respecto a febrero de 2022. Y 43.3% más que en marzo de 2021.

Esta complejidad en el traslado de millones de personas quienes diariamente utilizan el transporte público concesionado en la Ciudad de México, para llegar a sus centros de trabajo, hogares, fábricas, talleres, centros escolares, hospitales y/o unidades de salud o bien, para acudir a algún centro de



esparcimiento; por mencionar algunos, requiere de un esfuerzo en el cual la calidad del servicio y la seguridad de los usuarios del transporte público sean los ejes prioritarios en la prestación de dicho servicio.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Uno de los grandes retos de las autoridades, es mejorar la movilidad en una de las ciudades más congestionadas del mundo, como lo es la Ciudad de México; ya que en la actualidad los microbuses, autobuses y combis trasladan al 82% de los pasajeros de la metrópoli capitalina, con un promedio de viajes realizados de 11.54 millones diarios, entre lunes a viernes; según datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI); trasladando en su mayoría a personas que representan la fuerza laboral de nuestra Capital.

Sin embargo, realizar un viaje en microbús, autobús o combi implica 54% más de tiempo para los pasajeros que realizarlo en un auto propio o en transporte público a cargo del gobierno tal como Metro, Metrobús o RTP. Esa demora se deriva en su mayoría, de las condiciones en las que se encuentran las unidades, pues la mayoría de las unidades registradas presentan fallas eléctricas y/o mecánicas y tienen más de 15 años de uso.

Aunado a lo anterior, los operadores de transporte público concesionado, como es el caso de las rutas 42, 66 y 111 de la Alcaldía La Magdalena Contreras, propician caos vial al detenerse en doble fila, incumplen con la normatividad al llevar acompañantes, ofrecen su servicio pese a que su límite de capacidad ha sido rebasado, llevan música a todo volumen, tienen las unidades en mal estado, sucias, con vidrios polarizados y no respetan el Reglamento de Tránsito, excediendo diariamente los límites de velocidad e incluso, existen operadores que de manera evidente son menores de edad. Aunado a lo anterior, existe una problemática severa en el tramo de Oyamel a San Francisco, los operadores de la ruta van a una velocidad de 5 kilómetros; debido a que cada trescientos metros tienen a un “checador”, quienes les va indicando cuántos minutos lleva el autobús que va adelante y entonces no pueden rebasarlos por lo que van deteniéndose; lo que propicia no solamente una fila de diez o quince camiones atorados en ese trayecto, porque no han cumplido los tres minutos de diferencia entre cada camión; sino que también implica una merma de tiempo para los usuarios, quienes se ven obligados a



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ALICIA MEDINA

DIPUTADA



II LEGISLATURA

esperar a que avancen y, una vez que pasan San Francisco, van a exceso de velocidad, poniendo en riesgo la seguridad e integridad de los usuarios.

Así, los usuarios de estas rutas, han manifestado en múltiples ocasiones por diversas plataformas digitales que los choferes en ocasiones van ingiriendo bebidas alcohólicas o bajo el influjo de algún enervante; van conduciendo a la par que van haciendo uso de sus celulares o hablando por teléfono, usan los dos carriles sobre Avenida San Jerónimo, así como no respetan los altos, llevan gente de pie o colgando excediendo su capacidad y van “echando carreras”.

Esta situación que ha predominado por mucho tiempo, cobró lamentablemente la vida de una persona de cincuenta y cinco años de edad el pasado jueves 23 de junio del presente año, cuando un autobús del servicio concesionado Ruta 66 en su recorrido “Oyamel a Miguel Ángel de Quevedo”, a la altura de Av. San Jerónimo y Luis Cabrera en la Colonia Lomas Quebradas de la Alcaldía La Magdalena Contreras, y en virtud de que el conductor de dicho medio de transporte manejaba a exceso de velocidad y con las puertas abiertas, la persona del sexo masculino cayó del vehículo en movimiento, hacia la carpeta asfáltica, para luego ser arrollado por las llantas del propio camión que le pasó encima de la cabeza, ocasionándole la muerte.

Esta persona que era reconocida por la gente de su entorno como un “hombre trabajador y responsable”, quien diariamente tomaba esa ruta para ir a su centro de trabajo y cuyo único “error”, fue subirse al autobús equivocado.

No es la primera vez que la Ruta 66 se ve envuelta en accidentes de tránsito, en donde pierden la vida personas; ya nuestra compañera Diputada Leticia Estrada Hernández, en la I Legislatura de este Congreso de la Ciudad de México presentó un exhorto a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, a implementar un curso de capacitación vial y de primeros auxilios a todas y todos los conductores de las Rutas 41, 42 y 66 que brindan el servicio de transporte público de pasajeros en la Alcaldía La Magdalena Contreras. Lo anterior debido a que como manifestó la Diputada Leticia Estrada desde el año 2017, el camión con número económico 0660042 atropelló a una mujer de la tercera edad; en el año 2018, nuevamente un vehículo de la Ruta 66 atropelló nuevamente a una mujer de la tercera edad ocasionándole la muerte, resultado heridos además dos menores de edad.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ALICIA MEDINA

DIPUTADA



II LEGISLATURA

Derivado de lo anterior, las y los contrerenses, quienes están cansados del mal servicio que brindan las rutas, exigen que se tomen acciones contundentes para proteger la seguridad e integridad física de las quienes hacen uso de este medio de transporte, así como se sancione al responsable de tan lamentable suceso y, se exija a todos los operadores de las rutas de transporte público concesionado que inciden en la Alcaldía cumplan con el Reglamento de Tránsito, así como con toda la normatividad y la capacitación que la propia Secretaría de Movilidad indicó que se brindarían en torno a Biciescuela y en la conformación de protocolos y prevención de hechos de tránsito

Por lo anterior, se formulan los siguientes:

CONSIDERANDOS

Primero.- Que conforme a lo dispuesto en el Artículo 13 Aparta E, numerales 1 y 2 de la Constitución Política de la Ciudad de México, toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad; siendo responsabilidad de las autoridades adoptar las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Segundo.- Que de conformidad con el artículo 12 fracción XXX, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, corresponde a la Secretaría de Movilidad decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos en los casos que correspondan;

Tercero.- En materia de seguridad vial, corresponde a la Secretaría de Movilidad coordinar el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes de prevención de hechos de tránsito, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.

Cuarto.- Que la Secretaría de Movilidad tiene atribuciones para coordinar los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ALICIA MEDINA

DIPUTADA



II LEGISLATURA

todos los usuarios de la vialidad; llevar un registro de la capacitación impartida por la Secretaría a las personas involucradas o relacionadas con los servicios de transporte, así como aquella que es impartida por otros organismos, dependencias e instituciones en acuerdo con la Secretaría y por los concesionarios o permisionarios con sus propios medios y, establecer los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para personas operadoras o conductoras del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad con perspectiva de género.

Quinto.- Que el día veintitrés de junio, en que ocurrieron los hechos antes señalados, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, emitió el siguiente comunicado:

“Con respecto al hecho de tránsito ocurrido esta mañana en Avenida San Jerónimo y Luis Cabrera en la alcaldía Magdalena Contreras donde lamentablemente perdió la vida un hombre de aproximadamente 55 años de edad y que involucra a una unidad de la Ruta 66, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), informa:

- 1. El operador de la unidad fue detenido y traslado al Ministerio Público donde ya se inició la Carpeta de Investigación.*
- 2. Se ha iniciado el proceso para revocar la concesión.*
- 3. El recorrido de la Ruta 66 se suspende y, en su lugar, operarán unidades de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP).*
- 4. Todas las personas conductoras serán capacitadas en la Biciescuela y en la conformación de protocolos y prevención de hechos de tránsito.*
- 5. En coordinación con la Fiscalía General de Justicia se dará acompañamiento a la familia de la víctima”*

Por lo antes expuesto y fundado someto a consideración el presente:



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ALICIA MEDINA

DIPUTADA



PUNTO DE ACUERDO:

PRIMERO.- Se exhorta al a persona titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para que, informe a esta Soberanía el estado en el que se encuentra el proceso para llevar a cabo la revocación de la concesión otorgada a la Ruta 66 que corre de “Oyamel a Miguel Ángel de Quevedo”, en la Alcaldía La Magdalena Contreras; derivado de las diversas negligencias cometidas por los conductores, en las cuales se han perdido vidas humanas.

SEGUNDO.- Con la finalidad de que las personas que requieren trasladarse en el recorrido “Oyamel a Miguel Ángel de Quevedo”, se realicen las gestiones correspondientes, a efecto de que se cuenten con el número de camiones suficientes de la Red de Transporte de Pasajeros “RTP”.

TERCERO.- Se lleven a cabo de manera permanente revisiones al transporte público, autobuses de ruta, microbuses y vagonetas, especialmente a las que transitan por la ruta “Oyamel a Miguel Ángel de Quevedo”, de la Alcaldía La Magdalena Contreras, a efecto de verificar y evitar que no excedan el límite de su capacidad, así como respeten los límites de velocidad.

CUARTO.- Se informe a esta Soberanía las acciones que se han emprendido con la finalidad de que todas las personas conductoras sean capacitadas en la Biciescuela y en la conformación de protocolos y prevención de hechos de tránsito que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.

ATENTAMENTE

Dip. Alicia Medina Hernández

DIP. ALICIA MEDINA HERNÁNDEZ
GRUPO PARLAMENTARIO “MORENA”