



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
DIPUTADA GUADALUPE BARRÓN HERNÁNDEZ



DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA.
P R E S E N T E.

La suscrita, Diputada **GUADALUPE BARRÓN HERNÁNDEZ**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en este H. Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura; con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29 Apartado D de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 4, fracción XXXVIII; 13, fracción IX y 21 párrafo segundo; 66 fracción XVIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; artículo 2, fracción XXXVIII; 5 fracción X; 99; 100 fracciones I y II; 100 y 123 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a consideración de este Pleno, **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE DEL MONTO TOTAL DEL PRESUPUESTO PARA EL EJERCICIO FISCAL 2024, SE ASIGNE EL 20 POR CIENTO A LAS ALCALDÍAS ÁLVARO OBREGÓN Y CUAJIMALPA DE MORELOS, PARA EL MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO, RESTAURACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LAS ÁREAS VERDES**, de conformidad con los siguientes:

ANTECEDENTES

El medio ambiente es la interacción de los seres vivos y no vivos. Es decir, el espacio donde se desarrolla la vida de todos. En la ciudad de México el medio ambiente es considerado como un derecho que tienen todos los habitantes de esta Ciudad, en donde el Estado debe garantizar este derecho, adoptando las medidas necesarias para la protección del medio ambiente y la preservación del mismo.

Las áreas verdes son aquellas donde se encuentra la presencia de vegetación, como se señala en el artículo 87 de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en la Ciudad de México, considera a los parques, jardines, arboladas, jardineras, zonas con cubierta vegetal, en la vía pública,



así como áreas o construcción con cubierta vegetal, alamedas, cerros, colinas, entre otras.

En contraste, la contaminación del aire en la Ciudad de México, afecta considerablemente a todas y todos los que habitamos en ella, ocasionando enfermedades respiratorias, problemas cardiovasculares, daños a la vegetación, etc.

Las áreas verdes de la Ciudad de México, juegan un papel importante para mitigar el problema de la contaminación, disminuyéndola y además porque son de mucha utilidad para la población ya que son accesibles para caminar, andar en bicicleta y porque favorece la movilidad segura de las niñas, niños, adolescentes y de la comunidad.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La contaminación del aire ha ido en incremento de manera acelerada, ya que el aumento de automóviles es demasiado, y esto ha ocasionado que la calidad del aire sea mala, solo en lo que va del año 2023, en la Ciudad de México, se ha tenido tan solo 77 días de aire limpio, es decir, el 21%, superando 3.9 veces el valor guía de calidad de aire recomendado por la Organización Mundial de la Salud.

En la Alcaldía Álvaro Obregón, la calidad del aire es moderado, es decir 2.4 veces superior al valor del aire establecido por la Organización Mundial de la Salud¹ y su principal contaminante es el denominada PM2.5 (partículas muy pequeñas en el aire que tiene un diámetro de 2.5 micrómetros (aproximadamente 1 diezmilésimo de pulgada)² contaminante ocasionado por los automóviles, camiones, tanto de diésel como de gasolina, plantas

¹ PM2.5, <https://www.iqair.com/mx/mexico/mexico-city/alvaro-obregon>, 01/12/2023; 14:33hrs.

² <https://oehha.ca.gov/calenviroscreen/indicator/pm25#:~:text=La%20materia%20particulada%20o%20PM,gro sor%20de%20un%20cabello%20humano>.

termoeléctricas, etcétera; este contaminante genera entre otras, enfermedades respiratorias a los pobladores de la Demarcación.

En la Alcaldía Cuajimalpa de Morelos, la calidad del aire es moderado, es decir 2.5 ³ veces superior al valor del aire establecido por la Organización Mundial de la Salud y su principal contaminante es el denominado PM2.5 (partículas muy pequeñas en el aire que tiene un diámetro de 2.5 micrómetros (aproximadamente 1 diezmilésimo de pulgada) o menos de diámetro)⁴ contaminante ocasionado por los automóviles, camiones, tanto de diésel como de gasolina, plantas termoeléctricas, etcétera; este contaminante genera entre otras, enfermedades respiratorias a los pobladores de la demarcación.

Las áreas verdes juegan un papel muy importante para mitigar los factores de la contaminación que afectan a las Alcaldías Álvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos, ya que, tienen la finalidad de reducir considerablemente los factores de contaminación y beneficiar a los habitantes de las demarcaciones con un ambiente sano.

Es por lo que el Estado debe proteger el medio ambiente, aplicando ampliamente la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente.

Por lo anterior, es que se propone aumentar una parte porcentual a las Alcaldías Álvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos, para el mantenimiento, mejoramiento, restauración, rehabilitación de las áreas verdes, ya que es a estas demarcaciones son a quienes les corresponden mantener en buen estado las áreas verdes, y con ello dar una buena calidad de vida a los habitantes de dichas demarcaciones.

³ <https://www.iqair.com/mx/mexico/mexico-city/cuajimalpa-de-morelos>

⁴

<https://oehha.ca.gov/calenviroscreen/indicator/pm25#:~:text=La%20materia%20particulada%20o%20PM,grosor%20de%20un%20cabello%20humano.>

En este sentido, se propone que del monto total destinado para el rubro de áreas verdes se aumente en un 20 por ciento, de lo ya destinado del presupuesto para el ejercicio fiscal 2024, a las Alcaldías Álvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos, para el mantenimiento, mejoramiento, restauración y rehabilitación de las áreas verdes.

CONSIDERANDO

1. Que de conformidad con el inciso d), numeral 1, apartado C, del artículo 32 de la Constitución Política de la Ciudad de México, y la fracción IV del artículo 15 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, señalan que la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México tiene como competencia presentar ante el Congreso de la Ciudad de México, la iniciativa de Ley de Ingresos y el Proyecto de Presupuesto de Egresos para el año del ejercicio fiscal correspondiente;
2. Que el artículo 321 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México establece que la persona titular de la Jefatura de Gobierno deberá presentar anualmente ante el Congreso la Iniciativa de Ley de Ingresos y el proyecto de Presupuesto de Egresos, así como la reforma a leyes relacionadas con las finanzas públicas de la Ciudad, a más tardar el día 30 de noviembre o hasta el 20 de diciembre, cuando se trate del año en que inicie su encargo;
3. Que el inciso g) del apartado D del artículo 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México, y la fracción LVII del artículo 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, establecen como competencia del Congreso de la Ciudad de México, examinar, discutir y aprobar anualmente la Ley de Ingresos y el Presupuesto de Egresos, aprobando primero las contribuciones, así como otros ingresos necesarios para financiar el gasto;

4. Que el artículo 322 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México señala que el Congreso deberá examinar, discutir y aprobar anualmente, la iniciativa de Ley de Ingresos y el Presupuesto de Egresos a más tardar el 15 de diciembre. Cuando dichos proyectos sean presentados durante el primer año de encargo de la persona titular de la Jefatura de Gobierno, estos deberán aprobarse a más tardar el 27 de diciembre;
5. Que en razón de que el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el ejercicio fiscal 2024, se encuentra en proceso de elaboración, el presente Punto de Acuerdo tiene por objeto exhortar respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México, para que en el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México PARA QUE DEL MONTO TOTAL DEL PRESUPUESTO PARA EL EJERCICIO FISCAL 2024, SE ASIGNE EL 20 POR CIENTO A LAS ALCALDÍAS ÁLVARO OBREGÓN Y CUAJIMALPA DE MORELOS, PARA EL MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO, RESTAURACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LAS ÁREAS VERDES.
6. De acuerdo con el artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México, toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.
7. Asimismo, de conformidad con lo establecido en el artículo 13 numeral 2, de la Constitución Política local, el derecho a la preservación y protección de la naturaleza será garantizado por las autoridades de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia, promoviendo siempre la participación ciudadana en la materia.
8. No obstante, lo anterior, de acuerdo con el artículo 16 de la misma Constitución local, establece que la administración, vigilancia y manejo es responsabilidad directa de la o el Jefe de Gobierno a

través de un organismo público específico con participación ciudadana sujeto a los principios, orientaciones, regulaciones y vigilancia que establezcan las leyes correspondientes, en coordinación con las alcaldías, la Federación, Estados y Municipios conurbados.

9. Así mismo el artículo 53 numeral 12, en la fracción X, establece que las alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones a la protección al medio ambiente.

10. El presente Punto de Acuerdo está en apego a lo dispuesto en el artículo 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, ya que tiene por objeto un exhorto que es en materia de Presupuesto de Egresos para la Ciudad, cuya competencia es de este Congreso.

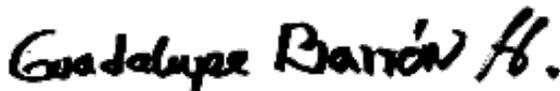
Por lo expuesto, someto a consideración de este Pleno, la siguiente proposición con punto de acuerdo, bajo el siguiente:

RESOLUTIVO

ÚNICO. – Se exhorta respetuosamente a las Comisiones Unidas de Presupuesto y Cuenta Pública, y de Hacienda para que, en su caso, del monto total del presupuesto para el ejercicio fiscal 2024, se asigne el 20 por ciento a las Alcaldías Álvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos, para el mantenimiento, mejoramiento, restauración y rehabilitación de las áreas verdes.

Dado en el Congreso de la Ciudad de México a los siete días del mes de diciembre del año dos mil veintitrés, firmando la suscrita Diputada Guadalupe Barrón Hernández, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

ATENTAMENTE



DIPUTADA GUADALUPE BARRÓN HERNÁNDEZ

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E

La suscrita, Diputada Mónica Fernández César, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29 Apartado A numeral 1 y D inciso K de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 13 fracción IX de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 99 fracción II; y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Pleno del Poder Legislativo, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR LA QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE LLEVEN A CABO LOS ESTUDIOS TÉCNICOS Y LAS GESTIONES ADMINISTRATIVAS NECESARIAS ENFOCADAS A IMPLEMENTAR Y EJECUTAR UNA RUTA DE SERVICIO DE LA RED DE TRANSPORTES DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (RTP) Y GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LOS HABITANTES DEL PUEBLO DE SAN NICOLÁS TOTOLAPAN, EN LA ALCALDÍA DE LA MAGDALENA CONTRERAS**, al tenor de los siguientes

ANTECEDENTES

UNO. En 1982 inicia el servicio de la Ruta 100 en el Pueblo de San Nicolás Totolapan y el módulo 02, que se encontraba en Taxqueña, donde operó el pulpo camionero, ubicado en General Anaya. El 8 de abril de 1995 quiebra la ruta 100, pero siguen brindando el servicio unos meses más como servicio metropolitano de transporte (**SMT**), en 1996 comienza el servicio de RTP; en septiembre 1997 se concluye de manera definitiva.

Uno de los principales retos de la Ciudad contemporánea ha sido el satisfacer los requerimientos de las formas de movilidad que los diferentes grupos sociales exigen para cubrir sus necesidades en contextos urbanos.

DOS. El crecimiento que se ha potencializado en la Ciudad México en las últimas décadas y junto con ello, las dinámicas de la población, han impactado en el crecimiento de población contemplada, así como de distancias en la movilidad, lo que ha ocasionado

su continuamente modificación. Sin lugar a duda, este crecimiento ha venido con cambios y nuevos retos que representan un gran desafío a escala urbana.

TRES. La principal problemática o al menos la más evidente es el excesivo tiempo y mala calidad en los traslados que conlleva realizar sus actividades diarias de la población que vive, estudia y trabaja en la Ciudad México. Esto se traduce a menor productividad, pérdidas económicas y bajos niveles de bienestar social.¹ Actualmente para los habitantes de la Ciudad de México, resulta cada vez más difícil moverse desde su casa hasta el lugar de trabajo o estudio, o donde, con frecuencia, se realizan compras o se adquieren bienes y servicios; esto se agrava aún más para la población en situación de pobreza, debido, por una parte, a los costos del uso de los servicios de transporte y, por otra, a la falta de infraestructura urbana en el espacio inmediato a la vivienda.²

CUATRO. La presente proposición, se centra en tres aspectos fundamentales: 1) La problemática de la movilidad a nivel de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México; 2) El sistema de transporte público de pasajeros en la Ciudad de México; 3) Las dificultades de movilidad que experimenta la población en condición de pobreza, que habita en las partes altas de la Alcaldía de Magdalena Contreras, en particular el Pueblo de San Nicolás Totolapan.

Especialistas señalan que, para enfrentar las problemáticas antes mencionadas, se debe buscar mejorar el sistema de transporte público, buscando ampliar su cobertura y optimizar su servicio para promover una mayor oportunidad de ingreso a los ciudadanos, lo cual también permitiría la formulación de políticas públicas y orientadas a garantizar condiciones igualitarias para grupos vulnerables.

Conforme a datos de la Estadística Mensual sobre el Transporte Urbano de Pasajeros, la cual muestra las principales características y evolución del transporte de pasajeros de la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Pachuca, se resaltan los siguientes resultados para la Ciudad de México:³

- En marzo de 2022, el Sistema Público de Transporte Urbano de pasajeros de la Ciudad de México transportó a 136.4 millones de personas, 22.7% más que en febrero pasado y 43.3% más que en marzo de 2021.

¹ <https://bibliotecapancdmx.org.mx/wp-content/uploads/2022/05/EL-PROBLEMA-DE-MOVILIDAD-URBANA-EN-LA-CDMX-AVANCES-Y-RETROCESOS..pdf>

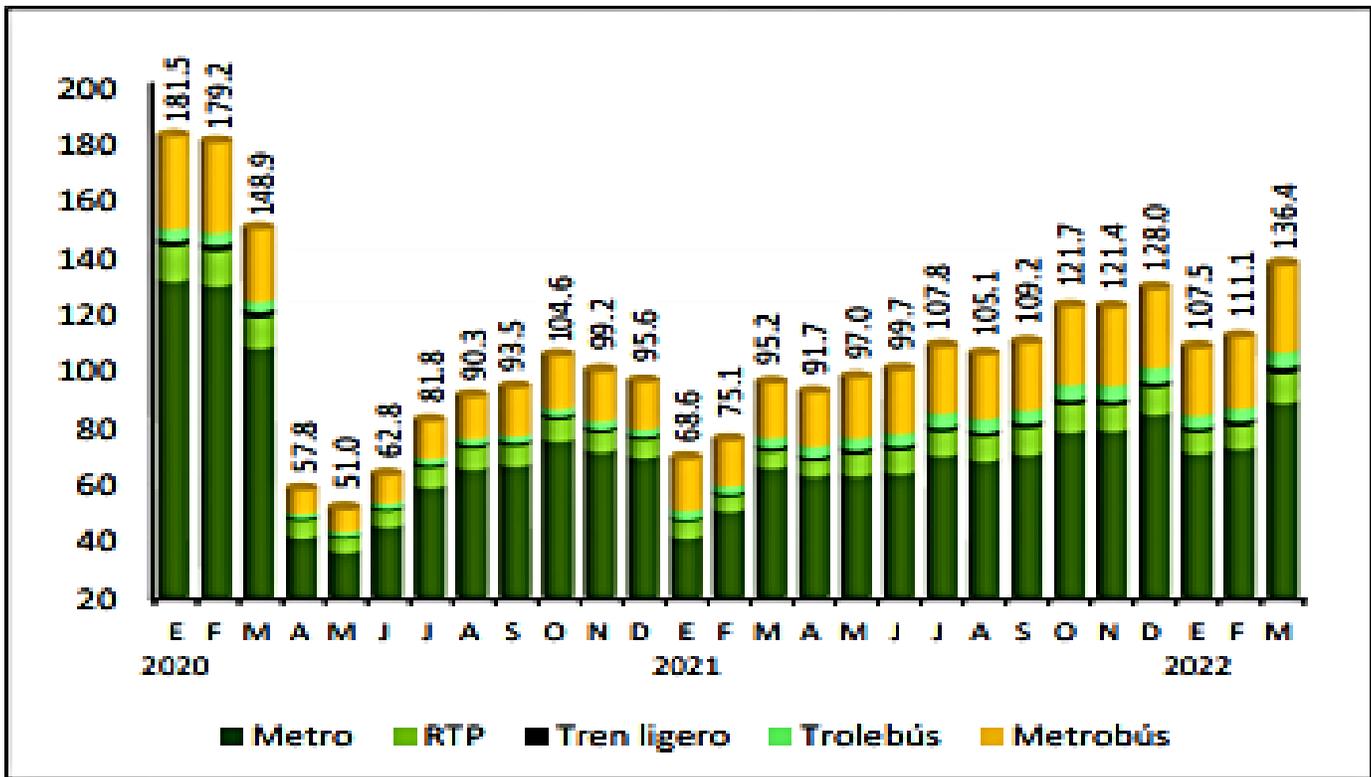
² http://ladupo.igg.unam.mx/portal/Publicaciones/Capitulos_Libros/Como_se_mueven_los_pobres_capitulo.pdf

³ https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2022_05.pdf

- El principal medio de transporte público de la Ciudad de México fue el Sistema de Transporte Colectivo Metro que prestó servicio a 88.4 millones de usuarios. Le siguieron el Metrobús con 30.3 millones de personas, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) con 10.3 millones, el Trolebús con 5.3 millones y el Tren ligero con 2.1 millones de pasajeros.

Como se muestra en la siguiente gráfica:

Total, de pasajeros Transportados en la Ciudad de México, según tipo de Transporte Público



Fuente: INEGI

CINCO. Dicho lo anterior, el transporte público es un punto de partida hacia la sostenibilidad, disponer de un sistema eficiente puede ayudar a disminuir el riesgo de accidentes, reducir el consumo de energía y generar un entorno más saludable. ⁴

⁴ <https://www.c3.unam.mx/noticias/noticia255.html>

Respecto a las dificultades de movilidad que experimenta la población en condición de pobreza, se ha observado que esta dificultad empeora, entre otras cosas, por los excesivos costos de la renta del centro de la Ciudad, lo cual ha obligado a la población que no puede hacer frente a esta situación, a buscar residencia en zonas cada vez más alejadas, en la periferia de la ciudad, que no suelen ser aptas para la urbanización por carecer de todo tipo de servicios básicos urbanos, como el agua, drenaje, luz, lugares de abastecimiento de alimentos, educación, salud o transporte.

SEIS. Debido a ello, el desplazarse desde las zonas marginadas agudiza la pobreza de la población habitante, ya que los viajes que realiza desde ahí se caracterizan por ser trayectos largos y de tiempos prolongados, lo cual se traduce en gastos que impactan en la economía familiar, pues generalmente deben invertir en sus traslados más de tres horas diarias. Esta situación afecta a su derecho a la movilidad, y es por medio de la falta de esta, que se produce buena parte de las desigualdades sociales a través de la exclusión y la segregación socio espacial.

SIETE. El transporte proporciona un entorno crítico que permite apoyar el desarrollo económico y social necesario para alcanzar los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible); tener una perspectiva a largo plazo que se centre en la sostenibilidad es un factor decisivo en el futuro de la movilidad; por ello, la Organización de las Naciones Unidas ha recomendado a nivel internacional desde hace unos años, una agenda para el desarrollo sostenible e impulsando el cambio de paradigma en la planificación urbana hacia un concepto de movilidad sustentable.⁵

Los países miembros de la ONU, reconocen el carácter esencial para el desarrollo sustentable, tanto del transporte como la movilidad urbana y rural, y su posible impacto en el incremento del crecimiento económico y mejorar las condiciones de acceso a servicios y necesidades básicas de la población.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

UNO. La Alcaldía de la Magdalena Contreras, en sus partes altas presenta un severo problema de hacinamiento el cual se debe principalmente a las invasiones sobre tierras de propiedad ejidal y comunal dentro de Suelo de Conservación, las necesidades de vivienda que continúa en crecimiento y a la escasa oferta de vivienda nueva, que ha propiciado un mayor hacinamiento en viviendas ya existentes. En el territorio del Pueblo de San Nicolás Totolapan, se considera que hoy en día existe un proceso de urbanización

⁵ <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es>

desmesurada, situación que ha llevado a que muchos sectores de la población local, carezcan de todo tipo de servicios básicos urbanos, entre otros el transporte.

DOS. La movilidad en esta demarcación, ha tomado particular relevancia al observarse diversas problemáticas relacionadas con la mala circulación en calles, el empeoramiento del tráfico, la insuficiencia y deficiencia de los servicios públicos de transporte y del equipamiento urbano, la inseguridad, entre otros.

De lo anterior, resalta la decadencia de los servicios de transporte público en la cabecera del Pueblo de San Nicolás Totolapan y sus alrededores, quienes por más de 20 años han carecido de un sistema de transporte digno, seguro e incluyente, situación que ha originado una problemática de dimensiones críticas afectando especialmente a niñas, niños, adolescentes y personas adultas mayores. Ante esta situación, el sentir de la población es que el Gobierno de la Ciudad de México no ha puesto especial interés en el derecho a la movilidad en esta demarcación, al haber suspendido las rutas de transporte público con las que contaba el pueblo y demarcaciones cercanas.

TRES. En la demarcación, la ciudadanía depende en exclusiva de un microbús que cada vez pasa menos, que tiene deficiencias de operación y cuyas unidades no cuentan con el mantenimiento adecuado; de una vagoneta con sobrecupo de usuarios; de taxis concesionados cuyas flotillas son insuficientes; de taxis "no autorizados" que generan problemas de inseguridad y que carecen de taxímetros y que, en caso de contar con ellos, los manipulan con la finalidad de cobrar una tarifa cada vez más alta sin que nadie los regule y sancione, todo ello afectando especialmente a las familias con menos recursos económicos, quienes tampoco tienen la posibilidad de la adopción de apps móviles para el servicio de taxi, por sus altos costos.

En el Pueblo San Nicolás Totolapan, Alcaldía Magdalena Contreras, habitan 21,200 personas en 5,230 casas, siendo una de las demarcaciones más pobladas de la Ciudad de México. Se registran 441 personas por km², con una edad promedio de 29 años.⁶ Cuando se analizan los rangos etarios más altos, se contabilizan 9,000 personas con edades de entre 30 y 59 años, y 1,400 individuos de más de 60 años.

CUATRO. Quienes viven en la demarcación de San Nicolás Totolapan, consideran que existe una desigualdad en la movilidad, donde históricamente las medidas que se han

⁶<https://www.marketdatamexico.com/es/article/Colonia-Pueblo-San-Nicolas-Totolapan-La-Magdalena-Contreras-Ciudad-Mexico>

tomado en materia de transporte están muy segmentadas por las administraciones de gobierno, donde no existen planes globales ni políticas comunes que permitan estructurarlo de manera eficiente, continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y que cuenten con interconexión entre los diversos medios de transporte local, y que se busque garantizar que la movilidad esté al alcance de todos.

La población en general, está convencida que si las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México reactivan y/o ejecutan la operación de una nueva red de transporte de pasajeros (RTP) se atenderá su derecho a la movilidad, el cual está relacionado con diversas necesidades básicas de las personas, en particular, con quienes viven en situación de vulnerabilidad.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. - Que, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo 4, el derecho que tienen las personas a la movilidad;

Artículo 4.-

La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de la familia.

...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. Que, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, en su artículo 14, inciso h, prevé la obligación de los Estados Parte para adoptar todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales a fin de asegurar, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, entre ellos el derecho, a el transporte.

Artículo 14

Los Estados Partes tendrán en cuenta los problemas especiales a que hace frente la mujer rural y el importante papel que desempeña en la supervivencia económica de su familia, incluido su trabajo en los sectores no monetarios de la economía, y tomarán todas las

medidas apropiadas para asegurar la aplicación de las disposiciones de la presente Convención a la mujer en las zonas rurales.

TERCERO. Que, la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, en su artículo 26 prevé el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal.

Artículo 26

Derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal

La persona mayor tiene derecho a la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, y a su movilidad personal.

A fin de garantizar la accesibilidad y la movilidad personal de la persona mayor para que pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Parte adoptarán de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:

Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como centros educativos, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo.

b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia.

CUARTO. Que, la Constitución Política de la Ciudad de México, establece en sus artículos 12, numeral 1 y 2; 13, apartado e, numeral 1 y 2; artículo 16; fracción H; numeral 1, 2, incisos e, f, i; Toda persona tiene el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, así como el Gobierno de

regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para la accesibilidad de las personas.

Artículo 13

E. Derecho a la movilidad

1. *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.*
2. *Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho.*

Artículo 16

H. Movilidad y accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.
 - e. Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;
 - f. Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;
 - i. Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana.

QUINTO. Que, conforme a los artículos 5; 6; fracciones I; II; III; IV; V y VI; de la Ley de Movilidad:

Toda persona tiene derecho a la movilidad y acceder libremente a todos los medios de transportes reconocidos en la Ley, los cuales tiene que ser dispuestos en cada demarcación de la Ciudad de México. La Administración Pública proporcionará los

medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad.

SEXTO. Que el Gobierno de la Ciudad de México, tiene la obligación de velar por los ciudadanos de las 16 demarcaciones, y brindarles todos los servicios urbanos que se requiera en las localidades, principalmente en los traslados de movilidad en las poblaciones.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, presento ante esta soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. – SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE LLEVEN A CABO LOS ESTUDIOS TÉCNICOS Y LAS GESTIONES ADMINISTRATIVAS NECESARIAS ENFOCADAS A IMPLEMENTAR Y EJECUTAR UNA RUTA DE SERVICIO DE LA RED DE TRANSPORTES DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (RTP) Y GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD DE LOS HABITANTES DEL PUEBLO DE SAN NICOLÁS TOTOLAPAN, EN LA ALCALDÍA DE LA MAGDALENA CONTRERAS

Ciudad de México, a 7 de diciembre de 2023.

ATENTAMENTE

Dip. Mónica Fernández

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR
VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL