



**DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA.**

P R E S E N T E.

Diputado José Octavio Rivero Villaseñor, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en los artículos 122, apartado A, Base segunda de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*; artículo 29, apartado D de la *Constitución Política de la Ciudad de México*; 13, fracción IX, 29, fracciones XI y XIX, y 32, fracciones XVI y XXXI de la *Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México*; y 5, fracción I, 76, 79, fracción IX, 82 y 101 del *Reglamento del Congreso de la Ciudad de México*; someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, la **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LAS SECRETARÍAS DE OBRAS Y SERVICIOS, Y DE MOVILIDAD, Y DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO; ASÍ COMO A LAS PERSONAS TITULARES DE LAS ALCALDÍAS DE XOCHIMILCO Y MILPA ALTA PARA QUE, DENTRO DEL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, REALICEN LOS ESTUDIOS, Y EN SU CASO, OBRAS PERTINENTES, A FIN DE AGILIZAR EL FLUJO VEHICULAR QUE TRANSITA TODOS LOS DÍAS POR LAS INMEDIACIONES DEL PUEBLO DE SAN GREGORIO ATLAPULCO, PERTENECIENTE A LA ALCALDÍA DE XOCHIMILCO, DEBIDO A LA SATURACIÓN QUE SE REGISTRA EN LAS AVENIDAS SAN PEDRO ACTOPAN Y CUAUHTÉMOC, ASÍ COMO EN LA CARRETERA XOCHIMILCO-OAXTEPEC, conforme a los siguientes:**



ANTECEDENTES

El pueblo de San Gregorio Atlapulco es un pueblo originario perteneciente a la alcaldía de Xochimilco, el cual ha mantenido diferentes tradiciones desde la época prehispánica y colonial, lo que ha dado un sentido de pertenencia a sus habitantes basado en el sentimiento de comunidad y arraigo histórico.

Sin embargo, con el aumento de la población no sólo en Xochimilco, sino también en alcaldías colindantes como Milpa Alta, y en general en la Ciudad de México, ha tenido como consecuencia, entre otras cosas, la saturación en la infraestructura vial, lo que a su vez ha repercutido en múltiples aspectos de la vida cotidiana de las y los ciudadanos de esta Capital.

En el caso particular de esta vialidad que conecta principalmente a las y los milpaltenses con la Ciudad para ir a trabajar, a estudiar y/o realizar otras actividades en diversos puntos de la Ciudad, resulta muy complicado pasar por el pueblo de San Gregorio Atlapulco, en el cual convergen automovilistas y transportistas de toda índole, tales como agricultores, ganaderos, turistas, estudiantes, trabajadores, profesionistas, etc.

Ante ello, es muy importante atender las actuales condiciones de saturación de la vialidad que se presentan en San Gregorio Atlapulco, debido a que con ello se reduciría el tiempo de traslado que muchos habitantes de las alcaldías de Xochimilco y Milpa Alta ocupan para trasladarse con rumbo a otra alcaldía o al Estado de Morelos, una problemática que afecta principalmente a los habitantes de estas dos alcaldías, así como a quienes utilizan esta vía para ir al Estado de Morelos y a quienes llegan a la Ciudad de México por esta misma vialidad.



En este punto, conviene recordar que la Ciudad de México, según estudios de la compañía de sistemas de navegación TomTom con sede en Ámsterdam, Países Bajos, es la Ciudad con mayor tránsito en el mundo, superando a metrópolis como Bangkok, Estambul, Rio de Janeiro o Tokio, entre otras 219 urbes.

A lo anterior hay que agregar que, en promedio, un capitalino pasa dos horas y media en el transporte público al día, lo que equivale casi a un mes al año en estos trayectos. Esto representa no sólo una problemática de tránsito, sino que también afecta otros aspectos de su vida, como el emocional y el familiar.

Un estudio realizado por el periódico *El Universal* señala que:

La Universidad Umea, en el norte de Suecia, analizó en 2013 a las personas del país nórdico y sus rutas, el tiempo y su estado civil. Las personas que hacían más de 45 minutos a su trabajo tenían 40% mayor probabilidad de divorciarse que aquellas que hacían menos de ese tiempo.¹

Por lo datos anteriores, es que se reflejan los antecedentes que exponen la problemática que se vive día con día en las vialidades mencionadas que involucran principalmente a dos alcaldías de la Ciudad.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Una persona que vive en Milpa Alta tarda en promedio dos horas para llegar a su escuela o a su trabajo, sin embargo, si alguna de estas esta en alguna alcaldía como

¹ <https://interactivo.eluniversal.com.mx/2017/tiempo-trafico/#:~:text=Chilangos%20pasan%20hasta%2045%20d%C3%ADas%20al%20a%C3%B1o%20en%20el%20tr%C3%A1nsito,-Por%20C3%8D%C3%B1igo%20Arredondo&text=Sandra%20pasa%20cinco%20horas,casa%20al%20trabajo%20y%20vicversa.>



Tlalpan, Coyoacán, Cuauhtémoc o Benito Juárez, el tiempo pudiera aumentar hasta más de una hora si el tránsito es denso.

La principal vía para llegar a estas alcaldías es por la carretera Oaxtepec-Xochimilco y su desembocadura en la avenida Cuauhtémoc y posteriormente en la avenida San Pedro Actopan, que en términos reales es que la única vía para muchas y muchos milpaltenses, aunado a que, si se utiliza el transporte público el medio de traslado, el tiempo de recorrido aumenta.

Esta problemática incrementa en los días de “puente” o “feriados”, e incluso los fines de semana, cuando muchos capitalinos salen de la Ciudad con rumbo a algún municipio en Morelos. Según la plataforma *Sin tráfico*, hasta 50% se incrementa la congestión durante los viernes de puente.

En ocasiones como la anterior, o cuando algún accidente ocurre, en la vía señalada que pasa por el pueblo de San Gregorio Atlapulco y que se podría decir comienza en el poblado de Los Reyes, también perteneciente a Xochimilco, se puede alcanzar hasta una hora en recorrer este trayecto que es apenas de un kilómetro.

Esto ha ocasionado que la zona se vuelva un espacio conflictivo no solo para los conductores, sino también para los habitantes del pueblo de San Gregorio, donde los asaltos a automovilistas han incrementado, además de que el flujo de peatones se ha vuelto más complicado, la dinámica histórica y cultural de San Gregorio se ha visto distorsionada y la problemática para el comercio local también ha aumentado debido a la falta de espacios para estacionamiento, así como por la necesidad de evitar transitar por dicha zona debido a la problemática aquí señalada.

Adicionalmente, hay que considerar que, según datos del INEGI, Milpa Alta y Xochimilco son dos de las alcaldías con menor desarrollo económico de la Ciudad,

siendo Milpa Alta la alcaldía con mayor rezago económico y educativo en toda la Capital.

Por ello, se deben garantizar políticas públicas y de transporte, vialidad y movilidad que resulten en un motor de acceso a mejores vías de traslado para revertir dichas cifras, a fin de coadyuvar al desarrollo igualitario y equitativo de las personas y de la sociedad en su conjunto.

Volviendo a citar el mismo estudio de *El Universal*, en ciudades como París, 100% de la población tiene a un kilómetro de distancia una estación de transporte masivo. En la Ciudad de México, sólo 32% de la población tiene una estación de Metro, Metrobús o Trolebús a esa distancia, así lo mapea Bernardo Baranda, del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP) en México.

A lo anterior hay que sumar otras cifras como las siguientes:

Onésimo Flores, doctor en Urbanismo por el Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT, por sus siglas en inglés), señala que la CDMX tiene entre 300 y 400 autos por cada mil habitantes, y dado que los precios de los automóviles continúan bajando, “es fácil prever que esos 300-400 se van a convertir en 600 o 700 en una década, lo que implica que tendríamos que duplicar la cantidad de las vías”.

Al día se realizan 22 millones de viajes, y sólo 5.5 millones se hacen en auto. Por cada niño recién nacido en la CDMX, hay dos coches nuevos en el asfalto, según cifras de la Secretaría de Movilidad (Semovi) capitalina y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi).



Año con año crece la congestión vehicular: de 2015 a 2016 el tiempo de viaje promedio aumentó 5%. A este ritmo, dice Eugenio Riveroll, director de Sin Tráfico, “en cinco años las vías se saturarán al doble y la velocidad promedio de viaje bajará a la mitad”.

Lo anterior nos habla no solo de la problemática que ya padecemos y continuaremos teniendo los próximos años de seguir la tendencia actual, sino que paralelamente está vinculado con el tema de la contaminación medioambiental por gases de efecto invernadero, específicamente por el dióxido de carbono, el cual es emitido, entre otros agentes en el ambiente, por los motores de combustión interna, como los son todos aquellos que utilizan gasolina y diésel.

Este problema, que ya es muy preocupante en la Ciudad de México debido a los altos niveles de contaminación en el aire que se registran cotidianamente, aumenta su presencia día con día en estas zonas de la Capital, ajenas en cierta medida a las características propias de una Ciudad industrializada, al no tener grandes fábricas, ni grandes concentraciones de población, pero que aumentan su nivel de contaminación debido a situaciones de tránsito intenso como el aquí descrito.

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- El artículo 4 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* garantiza el derecho a un medio ambiente sano al prever lo siguiente:

...

Artículo 4º.- ...



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

...

SEGUNDA.- Del mismo modo el artículo 12 de la *Constitución Política de la Ciudad de México*, establece lo siguiente:

...

Artículo 13

Ciudad habitable

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

...

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán 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 contaminante 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.

Artículo 16

Ordenamiento Territorial

...

C. Regulación del suelo

...

4. El desarrollo de obras y proyectos urbanos, públicos o privados, privilegiará el interés público. Las autoridades competentes de la Ciudad de México establecerán en sus programas y políticas, mecanismos para mitigar sus impactos, así como para minimizar las afectaciones sociales y económicas sobre residentes y actividades, y a las urbanas, ambientales, a la movilidad, patrimonio natural y cultural y los bienes comunes y públicos.

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.

...

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:



a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

...

Artículo 53

Alcaldías

A. De la integración, organización y facultades de las alcaldías

...

12. *Las alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:*

...

IV. Movilidad;

...

TERCERA.- Que es la facultad de las y los diputados de esta soberanía presentar proposiciones con punto de acuerdo, con fundamento en lo establecido en el artículo 5 del *Reglamento del Congreso de la Ciudad de México*.

“...

Artículo 5. Son derechos de las y los Diputados:

I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;



[...]

XXIII. Las demás previstas por la ley y el presente reglamento.

...

CUARTA.- Que el Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, puede conocer de las proposiciones con punto de acuerdo, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 fracción II de su Reglamento.

“...

Artículo 99. El Pleno podrá conocer proposiciones que busquen el consenso de sus integrantes, a través de:

...

II. Puntos de acuerdo, que representan la posición del Congreso, en relación con algún asunto específico de interés local o nacional o sus relaciones con los otros poderes de la de la Ciudad, organismos públicos, entidades federativas, municipios y Alcaldías, y

...”

QUINTA.- Que de la *Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México*, se advierte lo siguiente:

...

Artículo 30. *Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en las siguientes materias: gobierno y régimen interior, obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, movilidad, vía pública y espacios públicos, desarrollo económico y social, cultura, recreación y educación, asuntos jurídicos, rendición de cuentas, protección civil y, participación de derecho pleno en el Cabildo de la Ciudad de México, debiendo cumplir con las disposiciones aplicables a este órgano.*

...

Artículo 34. *Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:*

I. *Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;*

II. *Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;*

III. *Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que afecten su destino y naturaleza, sea mínima;*

IV. *Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;*

V. *Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;*

VI. *Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;*

VII. *Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;*

VIII. *Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable; y*

IX. *Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.*

...

Artículo 58. Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en las siguientes materias: Gobierno y régimen interior, Movilidad, servicios públicos, vía pública y espacios públicos, y Seguridad ciudadana y protección civil.

Artículo 60. Las atribuciones de las personas titulares de las Alcaldías, en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en materia de Movilidad, vía pública y espacios públicos, consisten en proponer a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones.

RESOLUTIVO

UNICO. - SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LAS SECRETARÍAS DE OBRAS Y SERVICIOS, DE MOVILIDAD, Y DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO; ASÍ COMO A LAS PERSONAS TITULARES DE LAS ALCALDÍAS DE XOCHIMILCO Y MILPA ALTA PARA QUE, DENTRO DEL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, REALICEN LOS ESTUDIOS, Y EN SU CASO, OBRAS PERTINENTES, A FIN DE MEJORAR EL FLUJO VEHICULAR QUE TRANSITA TODOS LOS DÍAS POR LAS INMEDIACIONES DEL PUEBLO DE SAN GREGORIO ATLAPULCO, PERTENECIENTE A LA ALCALDÍA DE XOCHIMILCO, DEBIDO A LA SATURACIÓN QUE SE REGISTRA EN LAS AVENIDAS SAN PEDRO ACTOPAN Y CUAUHTÉMOC, ASÍ COMO EN LA CARRETERA XOCHIMILCO-OAXTEPEC, UNA PROBLEMÁTICA QUE AFECTA A HABITANTES DE LAS DOS ALCALDÍAS MENCIONADAS, ASÍ COMO A QUIENES UTILIZAN ESTA VÍA PARA IR AL ESTADO DE MORELOS Y A QUIENES LLEGAN A LA CIUDAD DE MÉXICO POR ESTA MISMA VIALIDAD.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
DIPUTADO OCTAVIO RIVERO VILLASEÑOR



Dado en el Recinto Legislativo de Donceles a los doce días del mes de septiembre de dos mil veintidós.

ATENTAMENTE

DIPUTADO JOSÉ OCTAVIO RIVERO VILLASEÑOR