



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

**VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL**



**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 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 D inciso k) de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 13 fracción IX y XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracción I, 100 fracción I y 101 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 DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA 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, PARA LLEVAR A CABO LOS ESTUDIOS TÉCNICOS Y LAS GESTIONES ADMINISTRATIVAS NECESARIAS, ORIENTADAS A IMPLEMENTAR Y OPERAR UNA RUTA DE SERVICIO DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP) EN LA DEMARCACIÓN DEL PUEBLO DE LA MAGDALENA “ATLITIC”, EN LA ALCALDÍA DE LA MAGDALENA CONTRERAS; lo anterior al tenor de los siguientes:



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL



ANTECEDENTES

Uno de los desafíos ambientales y sociales más difíciles de nuestro tiempo es la gestión de la movilidad de las personas y los bienes. El transporte proporciona un entorno crítico que permite apoyar el desarrollo económico y social necesario para alcanzar los ODS. Por ejemplo, el transporte es un consumidor primario de energía de combustibles fósiles, de modo que es crucial el logro del ODS 7 (i) sobre energía. Asimismo, el transporte es indispensable para conseguir el ODS 9 (construir infraestructuras resilientes) (i) y el ODS 11 (lograr que las ciudades y las comunidades sean sostenibles, mediante mejoras en la seguridad vial [i] y la ampliación del transporte público). (i) Además, el acceso a los caminos rurales está muy relacionado con la incidencia de la pobreza y existe una fuerte relación entre la actividad del transporte y el desarrollo económico.¹

El sector del transporte tiene el potencial de mejorar las vidas y los medios de subsistencia de miles de millones de personas, su salud, su ambiente, su calidad de vida y de estabilizar el cambio climático.

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, lo cual se plasma en la declaración “El Futuro que Queremos” adoptada en 2012 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible o Río+20 de la siguiente manera:²

Transporte sostenible

¹ <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2017/07/10/sustainable-mobility-for-the-21st-century>. Consultado el 28 de enero de 2022.

² <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es>. Consultado el 29 de enero de 2022.

132. Observamos que el transporte y la movilidad son esenciales para el desarrollo sostenible. El transporte sostenible puede intensificar el crecimiento económico y mejorar el acceso. Con el transporte sostenible se logra una mejor integración de la economía a la vez que se respeta el medio ambiente. Reconocemos la importancia de la circulación eficiente de personas y mercancías y del acceso a sistemas de transporte ambientalmente racional, seguro y asequible como medios de mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades, los vínculos entre las zonas urbanas y las rurales y la productividad de las zonas rurales. Así pues, tenemos en cuenta que la seguridad vial forma parte de nuestros esfuerzos por lograr el desarrollo sostenible.

133. Apoyamos el desarrollo de sistemas de transporte sostenibles, entre ellos los sistemas de transporte multimodal que sean eficientes desde el punto de vista energético, en particular sistemas de transporte público, combustibles y vehículos no contaminantes, así como sistemas de transporte mejorados en las zonas rurales. Reconocemos que con miras a promover el desarrollo sostenible es necesario impulsar un enfoque integrado de la formulación de políticas sobre los servicios y sistemas de transporte en los planos nacional, regional y local.

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. El crecimiento de la infraestructura de la ciudad y de su población, las transformaciones tecnológicas, la concentración de población y su búsqueda conseguir empleo, el quehacer de los negocios, las actividades económicas en general, la concentración política y de los poderes fácticos del Estado dentro de la misma capital, han sido factores que han complejizado su dinámica como ciudad capital y en relación a la zona metropolitana del valle de México (ZMVM).³

La amplia red del transporte público articulada a través de sus distintas modalidades en el espacio urbano de la Ciudad de México, ha ejercido una importante dinámica de re-estructuración urbana conectando distintas zonas económicas y periferias de la zona metropolitana. El transporte público es también espacio cotidiano de interacción y apropiación, donde el factor humano en los esquemas de movilidad son tanto los trabajadores del transporte como los usuarios.

³ file:///C:/Users/lenovo/Downloads/1029-Texto%20del%20art%C3%ADculo-711-1-10-20190213.pdf. Consultado el 30 de enero de 2022.



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL



Por otra parte, el transporte público puede también interpretarse como una configuración estructural y funcional de servicio constituida por distintas organizaciones y empresas, donde el servicio es también producto de las relaciones políticas que los transportistas han construido con el gobierno de la ciudad, los partidos políticos, asociaciones civiles, grupos empresariales, entre otros, influyendo de manera importante el régimen urbano y la planeación de la ciudad en cuanto transporte refiere.

Actualmente la Ciudad de México cuenta con una amplia oferta de transporte público y privado con diversas modalidades de operación. El transporte público se integra por el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Sistema de Transportes Eléctricos (Tren ligero y Trolebús), Tren suburbano, BRT (Metrobús), Sistema de Movilidad 1 (M1) (antes RTP), transporte colectivo (camiones, microbuses, combis, minivan), corredores concesionados (los cuales son derivados del transporte colectivo) y el Programa Ecobici (sistema de bicicletas compartidas). Entre los modos privados están los taxis libres, de sitio, radio taxis y taxis por aplicación, los autobuses foráneos, y recientemente se han incorporado servicios de bicis compartidas.⁴

⁴ <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5965/3.pdf>. Consultado el 29 de enero de 2022. Consultado el 29 de enero de 2022.



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

**VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL**



De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino elaborada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) del año 2017, en la Zona Metropolitana del Valle de México se generan 34.56 millones de viajes al día. Los puntos que concentran la mayoría de los viajes, es decir, los lugares a donde la mayoría de los viajeros se dirige en orden de frecuencia son: El Centro Histórico, el Corredor Chapultepec-Polanco, el eje de Buenavista-Reforma, la Colonia Del Valle y la Colonia Condesa. El medio de transporte con mayor frecuencia de uso para ir al trabajo es el transporte público con 45% de los viajes, seguido por la población que exclusivamente camina al trabajo con 32%. Los viajes en automóvil privado representan 21% del total de viajes y sólo 2% de quienes viajan al trabajo, lo hacen en bicicleta.⁵

Actualmente, la Alcaldía de La Magdalena Contreras en la Ciudad de México cuenta con una limitada oferta de transporte público y privado, históricamente sus alternativas de transporte público han consistido en una flotilla de camiones que conectan las distintas zonas de la CDMX, resaltando el hecho que en la cabecera del “Pueblo de la Magdalena Atlitic” no se cuenta con transporte público.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El derecho a la movilidad está relacionado con diversas necesidades básicas de las personas como la alimentación, pues necesitan desplazarse de un lugar a otro para proveerse de sus víveres, ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; el derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna; derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; derecho a la educación para acudir a la escuela; derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros.⁶

El transporte en la demarcación de La Magdalena Contreras, se encuentra muy mal calificado y no cuenta con opciones del mismo. La percepción de la gente es que es inseguro, lento, costoso, y que las unidades están en mal estado, por ello las y los vecinos del Pueblo de La Magdalena “Atlitic” se han manifestado en diversos movimientos

⁵ <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/download/149/138/712-2?inline=1>. Consultado el 29 de enero de 2022.

⁶ <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>. Consultado el 29 de enero de 2022.



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

**VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL**



sociales, audiencias y foros ciudadanos señalando que es urgente contar con el servicio de la red de transporte de pasajeros (RTP) que opera en la Ciudad de México.

El sentir de la ciudadanía en el Pueblo de La Magdalena “Atlitic”, es que el Gobierno de la Ciudad de México tiene una deuda con quienes viven en esta demarcación, al haber suspendido las rutas de transporte con las que contaba el pueblo provocando que el día de hoy carezcan de un transporte público digno, eficiente y seguro.

De igual manera la ciudadanía señala, que el sistema de transporte en la Magdalena Contreras es insuficiente y que todos los días se observa una ineficiencia en el flujo y movimiento de vehículos y personas, situación que se agrava en la cabecera del Pueblo de La Magdalena Atlitic, ya que, entre los cuatro pueblos originarios, es el que carece de un servicio de transporte público, situación que les genera más gastos y pérdida de tiempo.

Otra problemática, es que ante la falta de un sistema de transporte público en la cabecera del pueblo, se de paso a la creación de rutas de taxis que no cuentan con los permisos correspondientes, lo que genera en muchos casos un foco rojo de inseguridad para quienes viven, trabajan, visitan y transitan la demarcación.

Aunado a esto, la población tratando de resolver sus problemas de movilidad para trasladarse a su área de trabajo, estudio, centros de salud, recreación, entre otras actividades, recurre en medida de sus posibilidades a adquirir automóviles nuevos o usados generando con ello mayor congestión, problemas ambientales y un más pobre desempeño de los sistemas de transporte.

Resalta que vecinas y vecinos del Pueblo de la Magdalena “Atlitic” han denunciado que al carecer de un servicio de transporte público de un costo accesible, se ve afectada negativamente su economía familiar ya que ante la desesperación de transportarse se ven obligados a contratar los servicios de taxi por aplicación.



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

**VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL**



Diversos especialistas señalan que el transporte público es una pieza fundamental de la economía tanto local como nacional, y un servicio esencial para el bienestar de las personas, en la medida que permite la accesibilidad a bienes, servicios y empleos.⁷

Sin embargo, en el caso de los vehículos de transporte de las rutas locales de La Magdalena Contreras conocidas como vagonetas por la alta demanda y debido al confinamiento de una gran cantidad de personas en un espacio con ventilación limitada y a la variedad de superficies donde hay contacto físico (pasamanos, puertas, asientos, etc.), este tipo de transporte es un medio importante de propagación del COVID-19. Además, a medida que viajan más personas y los viajes son más largos, la probabilidad de transmisión se incrementa.

Personas originarias e integrantes del núcleo agrario de La Magdalena “Atlitic” señalan que al carecer de un servicio de transporte de pasajeros en la demarcación, se afecta el desarrollo rural local, la producción agropecuaria, agroindustrial, silvícola, acuícola y artesanal así como la operación de los proyectos de turismo alternativo que se realizan en las áreas boscosas de la Alcaldía, además de afectar a la población juvenil que realiza sus estudios en el “Centro de Bachillerato Tecnológico Agropecuario” (CBTA) ubicado en el parque de los Dinamos, dentro de los bienes comunales.

⁷ <http://www.ii.unam.mx/es-mx/AlmacenDigital/Gaceta/Gaceta-Julio-Agosto-2020/Paginas/impacto-transporte-publico-sobre-transmision-covid-cdmx.aspx>. Consultado el 31 de enero de 2022.



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL



Quienes viven en la cabecera del Pueblo de la Magdalena "Atlitic" y zonas aledañas están convencidos que si las autoridades de Gobierno de la Ciudad de México reactivan y/o implementan una nueva red de transporte de pasajeros (RTP) se dará respuesta positivamente a poder atender los factores que determinan una movilidad sustentable entre los cuales destacan: necesidad de desplazarse; horarios; cantidad; capacidad; comportamiento; infraestructura y tecnología; sociedad; planeación y regulación.

En este orden de ideas, es de valorar los siguientes:

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 4o.-

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, el Artículo 12 de la Constitución Política de la Ciudad de México, refiere que el derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía.

Artículo 12

Derecho a la Ciudad

1. La Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.

2. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía.

TERCERO. – Que el artículo 13, Apartado E de la Constitución Política de la Ciudad de México, refiere el Derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

Artículo 13 Ciudad habitable

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 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.

CUARTO. – Que el artículo 16, Apartado H, de la Constitución Política de la Ciudad de México, señala que se garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, buscando atender las necesidades sociales y ambientales

Artículo 16

Ordenamiento territorial

Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos.

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.

2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.

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



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL



- 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;*
- b. *Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;*
- c. *Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;*
- d. *Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;*
- 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;*
- g. *Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;*
- h. *Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;*
- i. *Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y*
- j. *Los demás que establezca la ley.*

QUINTO.- Que el artículo 17, Apartado A, de la Constitución Política de la Ciudad de México, asume el mejoramiento de la vida en los órdenes económico, social, ambiental y cultural de sus habitantes.

Artículo 17

Bienestar social y economía distributiva

A. De la política social

- 1. La Ciudad de México asume como fines del proceso de desarrollo el mejoramiento de la vida en los órdenes económico, social, ambiental y cultural para afirmar la dignidad de sus habitantes. Aspira a constituir un Estado social y democrático de pleno ejercicio de los derechos con los valores de libertad, igualdad y cohesión social.*
- 2. Corresponde al gobierno, planear, conducir, coordinar y orientar el desarrollo de la ciudad, junto con las alcaldías, con la concurrencia participativa y responsabilidad social de los sectores público, privado y social que establezcan un sistema de bienestar social y desarrollo económico distributivo. En el ámbito de sus competencias, garantizarán los medios de coordinación con el gobierno federal, las instancias metropolitanas y los sectores privado y social, considerando los mecanismos de participación ciudadana.*
- 3. Las políticas sociales y económicas se concebirán de forma integrada y tendrán como propósito el respeto, protección, promoción y realización de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales para el bienestar de la población y la prosperidad de la ciudad, de acuerdo a los principios de interdependencia e indivisibilidad.*

A. De la política social

- 1. Se establecerá y operará un sistema general de bienestar social, articulado, incluyente, participativo y transparente vinculado a la estrategia de desarrollo redistributivo, al que concurrirán las instancias encargadas de las materias correspondientes. El sistema considerará al menos los siguientes elementos:*

- a. *Las políticas y programas del sistema se diseñarán, ejecutarán y evaluarán de acuerdo a los indicadores, metodologías y metas de progresividad que definan el Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva y el Consejo de Evaluación de la Ciudad de México; en el ámbito de sus respectivas competencias;*
- b. *La ampliación del acceso, la mejoría en la calidad y la actualización de los servicios públicos que incidan en la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad;*
- c. *La ampliación, actualización, recuperación y mantenimiento de la infraestructura y los equipamientos correspondientes, en igualdad de condiciones de calidad y proporcionalidad en todo el territorio de la Ciudad de México, en tanto son la base material para la prestación de los servicios;*
- d. *El desarrollo y la operación eficiente y transparente de los sistemas de educación, salud, asistencia social, cuidados, cultura y deporte en forma articulada en todo el territorio de la Ciudad;*
- e. *La inclusión de la perspectiva de los grupos de atención prioritaria en la planeación y ejecución de todas las políticas y programas del gobierno y las alcaldías de la Ciudad de México, y el desarrollo de los sistemas especializados para su atención;*
- f. *La promoción de sistemas de aseguramiento social de los habitantes de la Ciudad; y*
 - g. *Los mecanismos para hacer efectivo el derecho al mínimo vital para una vida digna, dando prioridad a las personas en situación de pobreza, que se establecerán de conformidad con los criterios de progresividad, con los indicadores que determine el organismo constitucional federal competente y las metas evaluables que fije el organismo local correspondiente.*

La legislación en la materia contendrá los criterios y procedimientos para los programas sociales públicos, las transferencias monetarias y los demás instrumentos que se apliquen, asegurando el uso eficaz y transparente de los mecanismos financieros que para el efecto se dispongan.



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL



SEXTO. - Que derivado de la preocupación de las y los ciudadanos de alcaldía La Magdalena Contreras, en particular de los integrantes del Pueblo de la Magdalena “Atlitic” es necesario implementar.

SÉPTIMO.- Que el artículo 36 fracción IV de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, señala las atribuciones de la Secretaría de Movilidad, entre ellas realizar estudios para determinar las medidas técnicas y operacionales, así como las acciones necesarias para integrar las diferentes modalidades de transporte

Artículo 36. A la Secretaría de Movilidad corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial.

IV. Llevar a cabo los estudios necesarios para determinar; con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales, así como las acciones necesarias para integrar las diferentes modalidades de transporte, con el objeto de que se complementen entre sí y con las obras de infraestructura vial;

OCTAVO.- Que el artículo 12 fracciones VII y XXVI de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que la Secretaría de Movilidad podrá realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine dicha Ley y su Reglamento así como realizar o aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte, y las modificaciones de las ya



II LEGISLATURA

DIP. MÓNICA FERNÁNDEZ CÉSAR

VICECOORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL



existentes; tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad. Recordemos que en el Pueblo de la Magdalena Atlitc ya existía una ruta de RTP, la cual fue suspendida ya hace algunos años, y hoy los lugareños solicitan se reinstale y entre en función la misma ruta.

NOVENO.- Que el artículo 38 fracción VII de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, señala que a la Secretaría de Obras y Servicios le corresponde realizar los estudios técnicos e investigaciones de ingeniería para mantener actualizadas las normas aplicables a las construcciones en la Ciudad, el estudio para reestablecer la ruta de transporte pública que fue suspendida, sería parte de las tareas de esta dependencia, sobre todo en el caso de saber, si se requiere o no hacer alguna obra pública.

DÉCIMO.- Que en general en la alcaldía La Magdalena Contreras, en transporte, la problemática principal radica en la insuficiencia del servicio en diferentes zonas y la mala operatividad en las rutas de transporte colectivo (combis) que actualmente tienen asignadas. Además de ello, no se respetan las paradas autorizadas, utilizando en la mayoría de los casos los dos únicos carriles de circulación, lo que entorpece su fluidez.

El transporte público en dicha alcaldía, está conformado por rutas de autobuses de pasajeros, colectivos y taxis. Los autobuses tienen terminales que se ubican en las estaciones del metro Taxqueña, Miguel Ángel de Quevedo, Copilco y Universidad, fuera de esta demarcación.

UNDÉCIMO.- Que en la cabecera del Pueblo de la Magdalena Atlitc, no se cuenta actualmente con transporte público pese a contar con dos espacios e infraestructura que sirvieron como terminales de autobuses de la extinta Ruta 100, las cuales operaron con normalidad a partir de abril de 1881. Posteriormente, en abril de 1995 de manera repentina y desconociendo los motivos este servicio se vio interrumpido, sin haber comunicado las razones a los originarios del pueblo, lo que ha conllevado a que por más de 30 años se vean afectados por la falta del transporte público, donde los principales movimientos de la población se dirigen hacia el Periférico, San Ángel o a las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro.



II LEGISLATURA

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



Es por lo anteriormente expuesto y fundado que someto a la consideración de esta soberanía, la siguiente proposición con:



II LEGISLATURA

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



PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

PRIMERO.- SE EXHORTA 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, PARA LLEVAR A CABO LOS ESTUDIOS TÉCNICOS Y LAS GESTIONES ADMINISTRATIVAS NECESARIAS, ORIENTADAS A IMPLEMENTAR Y OPERAR UNA RUTA DE SERVICIO DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP) EN LA DEMARCACIÓN DEL PUEBLO DE LA MAGDALENA "ATLITIC", EN LA ALCALDÍA DE LA MAGDALENA CONTRERAS.

Dado en la Ciudad de México, a 10 de febrero de 2022.

ATENTAMENTE,

Dip. Mónica Fernández

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

[Handwritten signature]
Dip. María Inés González
Carilló
GPPRI