

Ciudad de México, a 20 de septiembre de 2024
Oficio No.: Oficio No.: CCDMX/IIIL/GPMC/024/2024

**DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA**

El suscrito, **Diputado Royfid Torres González**, Coordinador del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado D, inciso a), 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; y, 4, fracción XXI, 12, fracción II, y 13, fracción LXIV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como los artículos 2, fracción XXI, 5, fracción I, 79, y 94 fracción VI y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, solicito respetuosamente que el documento adjunto sea inscrito en el Orden del Día y Gaceta Parlamentaria de la Sesión Ordinaria del día martes 24 de septiembre, con el tratamiento siguiente:

No.	INSTRUMENTO	TEMA	TURNO
1	PROPOSICIÓN	PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO SE LLEVEN A CABO DIVERSOS ESTUDIOS DIAGNÓSTICOS RESPECTO DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PROPUESTO POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO	PARA SU PRESENTACIÓN Y TURNO A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL

Sin más por el momento, y esperando acuse de recibido, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

Royfid Torres

**DIP. ROYFID TORRES GONZÁLEZ
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA**



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO SE LLEVEN A CABO DIVERSOS ESTUDIOS DIAGNÓSTICOS RESPECTO DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PROPUESTO POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

DIP. MARTHA AVILA VENTURA

PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL PRIMER PERIODO ORDINARIO DE SESIONES DEL PRIMER AÑO DE EJERCICIO DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA

P R E S E N T E

La suscrita, **Diputada Patricia Urriza Arellano**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 56, 57, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someten a la consideración del Pleno, la siguiente, someto a la consideración del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO SE LLEVEN A CABO DIVERSOS ESTUDIOS DIAGNÓSTICOS RESPECTO DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PROPUESTO POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Día mundial sin auto

El *Día Mundial Sin Auto* se celebra en varias ciudades del mundo el día 22 de septiembre de cada año, con el objetivo de desincentivar el uso del automóvil, y, a su vez incentivar formas más sustentables de movilidad, como lo es la movilidad peatonal, el uso de la bicicleta y los vehículos no motorizados, así como el uso del transporte público.

En el caso de México, este día se comenzó a celebrar desde el año 2014, no obstante, fue hasta el 11 de mayo de 2018 cuando se hizo oficial el Día Mundial Sin Auto en el Diario Oficial de la Federación.

Asimismo, otro de los objetivos importantes del *Día Mundial Sin Auto* es crear conciencia entre las personas acerca de los efectos negativos que causa el uso indiscriminado del automóvil particular. Esto pues el uso irracional del vehículo afecta al medio ambiente y, a su vez, la salud y la calidad de vida de todas las personas de la Ciudad de México.

De la misma forma, dicho día permite a las personas visualizar cómo sería la vida cotidiana en una ciudad si utilizáramos medios de transporte eficientes y sustentables, y de qué forma podríamos aprovechar el espacio público, que hoy en día es utilizado por los automóviles.

En el caso de la Ciudad de México, para la mayoría de las personas, el día mundial sin auto se conmemora todos los días ya que no cuentan con un automóvil particular. Lo anterior significa que el gobierno tiene como tarea principal gestionar los 34.5 millones de viajes que se hacen a diario en la ciudad ofreciendo un abanico de modos de movilidad y transporte que van desde banquetas accesibles y calles completas para peatones, así como un transporte público digno y ciclovías seguras para las personas.

II. Datos Encuesta Origen Destino (INEGI 2017)

El transporte público de la Ciudad de México es de los más grandes y que más personas transporta en todo el país. Según la Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) del INEGI en el primer semestre de 2024 en promedio los sistemas de transporte urbano de pasajeros de la Zona Metropolitana del Valle de México prestaron servicio a 165.9 millones de personas.¹ Esta cifra de pasajeros hace evidente la existencia de patrones en la vida cotidiana, de las decisiones económicas y de las preferencias de movilidad de millones de personas. La existencia de millones de viajes cotidianos implica el reflejo de la vida urbana y una ventana a las necesidades y los problemas que enfrentan diariamente todas y todos los que formamos vivimos en la Ciudad de México.

Por otro lado, de acuerdo a la *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017* realizada el INEGI en colaboración con el gobierno de la Ciudad de México y el Gobierno del Estado de México, un día entre semana en la Ciudad de México ocurren 34.5 millones de viajes. Además, esta encuesta señala que hay cinco flujos de movilidad principales en la Ciudad de México. De estos cinco flujos, tres de ellos representan a personas que vienen de fuera de la CDMX para trabajar realizando recorridos de 30 a 50 kilómetros, aproximadamente, lo que podría equivaler a dos horas de traslado en transporte público, dando como resultado, por lo menos 4 horas diarias de estancia en el transporte público.

Respecto al reparto modal que arroja la EOD, en la Ciudad de México, el 45% de los viajes se realizan en transporte público, 32% de forma peatonal, 2% en bicicleta y solo el 21% en automóvil.²

Recientemente, El Economista³ publicó una investigación la cual señala que, hasta febrero de 2024, en la Ciudad de México existían 6.4 millones de vehículos con motor circulando diariamente por las calles. Aunque es cierto que los viajes en vehículos

¹ Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) 2024. Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio. Disponible en línea:

<https://www.inegi.org.mx/programas/transporteurbano/>

² *Ídem.*

³ El Economista. Cada vez hay más autos circulando en la CDMX: un vehículo de motor por cada 1.4 capitalinos. El Economista. Disponible en:

<https://www.economista.com.mx/politica/Cada-vez-hay-mas-autos-circulando-en-la-CDMX-un-vehiculo-de-motor-por-cada-1.4-capitalinos-20240216-0037.html>

motorizados no superan la cifra de viajes que se realizan en transporte público, en bicicleta o de forma peatonal. Estos datos muestran que el uso de automóvil sigue en crecimiento, por eso la importancia de visibilizar este día, pero a su vez, implementar acciones que incentiven a las personas a dejar de utilizar el automóvil particular.

III. Problemáticas en el transporte público

A. Nochebús

El Nochebús es un medio de transporte necesario para aquellas personas que laboran y se transportan en horario nocturno, no obstante, únicamente cuenta con seis líneas de transporte que benefician a cuatro de las dieciséis alcaldías de la Ciudad de México⁴, lo que obliga a los ciudadanos de las demás alcaldías a buscar otro medio de transporte nocturno.

De acuerdo con el Servicio de Transportes Eléctricos, el Nochebús únicamente opera en las alcaldías Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero. Lo anterior implica que de las 16 alcaldías de la Ciudad de México, el servicio de Nochebús no opera en 12 alcaldías.

B. Metro

De acuerdo con el Diagnóstico sobre el Servicio y las Instalaciones del Sistema del Transporte Colectivo 2013-2018, el metro de la Ciudad de México transporta a 1,623 millones de personas al año, equivalente a 4.9 millones de personas al día en un día laboral.⁵ No obstante, el servicio del Sistema de Transporte Colectivo Metro cuenta con áreas de oportunidad, esto pues, con base en casos documentados por la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México existe deficiencia en la

⁴ Secretaría de Transportes Eléctricos (n.a.) Nochebús, disponible en: <https://ste.cdmx.gob.mx/servicios/servicio/nochebus>

⁵ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2017), *El diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del sistema del transporte colectivo 2013-2018*, disponible en: <chrome-extension://efaidnbnmnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Banners/diagnostico.pdf>

calidad otorgada por el metro, detenciones arbitrarias e inconformidad pública por el alza de la tarifa del metro, en su momento.⁶

Hasta el día de hoy el Sistema de Transporte Colectivo Metro no opera en condiciones óptimas. El diagnóstico mencionado señala que la Línea 8 tiene una de las estaciones con mayor afluencia, Constitución de 1917. Sin embargo, la línea 8 cuenta con una demanda más allá de la que puede sostener, de manera que congresistas de la Ciudad de México pidieron la mejora del funcionamiento del metro, concretamente en la línea 8 después de la inversión correspondiente.⁷

En adición a ello, las líneas del metro avanzan con lentitud debido a la sobresaturación. En el mes de septiembre del presente año se presentaron múltiples retrasos en 7 líneas, la A, la B, la línea 3, la línea 5, la línea 8, la línea 9 y la línea 12.⁸ Los problemas de lentitud de este sistema no solo se han presentado en el mes de septiembre, sino que ha sido una constante en la operación del metro, por lo que es necesario prestar atención al funcionamiento del mismo.

C. Ciclovías

El uso de bicicleta en la Ciudad de México ha incrementado el 71% en seis años, en el año 2024 se han registrado 456 mil 852 viajes diarios⁹ en bicicleta. No obstante, las estaciones de Ecobici y las ciclovías se concentran en el centro poniente de la ciudad, generando que no existan espacios necesarios para ciclistas en las otras áreas de la Ciudad de México.

Es necesario mencionar que el uso de la bicicleta en la capital del país es considerado peligroso, esto vinculado a que en la Ciudad de México en

⁶ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2016) Recomendación 14/2016, disponible en: <https://cdhcm.org.mx/2016/12/recomendacion-142016/>

⁷ Pansza, A. (2024) Funcionamiento de la Línea 8 del metro debe mejorar: Congresistas, disponible en: <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/funcionamiento-de-la-linea-8-del-metro-debe-mejorar-congresistas-12579500.html>

⁸ Pacheco, A. (2024) Regulan la entrada al metro, CDMX, retrasos de hasta 20 minutos en 7 líneas, disponible en: <https://www.adn40.mx/ciudad/metro-cdmx-12-septiembre-2024-retrasos-alta-afluencia>

⁹ Mayoral, G. (2024) Incrementa 71% el uso de la bicicleta en CDMX en seis años, disponible en: <https://www.cronica.com.mx/metropoli/incrementa-71-bicicleta-cdmx-seis-anos.html>

los últimos 5 años se han registrado 1700 muertes de ciclistas¹⁰, es imperativo que exista un mejoramiento de la cultura vial con énfasis en los ciclistas, peatones y usuarios del transporte público.

D. **Banquetas**

Las personas con discapacidad, en especial, las que utilizan sillas de ruedas y muletas enfrentan serias problemáticas para poder desplazarse a través de las banquetas de la Ciudad de México. Esto pues, la altura de las banquetas, desniveles, imperfecciones y a que la mayoría de éstas no cuentan con rampa para personas con discapacidad dificulta la movilidad de las personas en la Ciudad de México.

Aún cuando los criterios para el ordenamiento del espacio público de la Ciudad de México establecen que las rampas para personas con discapacidad deben de encontrarse en cada banqueta, esto no se cumple, por lo que la movilidad de personas con discapacidad, infancias y personas de la tercera edad es poco accesible.

IV. **Marco legal**

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El derecho a la movilidad es un derecho humano reconocido plenamente por el Estado Mexicano. Por lo tanto, en términos del artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos todas las autoridades que integran al Estado Mexicano cuentan con la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar el ejercicio pleno de este derecho humano. A la letra el referido precepto constitucional dispone lo siguiente:

“Artículo 1o. (...)

(...)

¹⁰ Estrada, A. (2024) Cafres al Volante y Vías Inseguras 'Matan' a 1,700 Ciclistas en CDMX en 5 Años, disponible en:
<https://www.nmas.com.mx/ciudad-de-mexico/cafres-al-volante-y-vias-inseguras-matan-a-1700-ciclistas-en-cdmx-en-5-anos/>

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

(...)¹¹

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se garantiza el derecho a la movilidad en el artículo 4, el décimo séptimo párrafo adicionado en el año 2020. A la letra, dicho artículo constitucional dispone lo siguiente:

“Artículo 4. (...)

Párrafo segundo a décimo sexto (...)

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

(...)¹²

En concordancia con ello, el artículo 115 de la Carta Magna, fracción VI, adicionada en el año 2020, sostiene que la continuidad de dos entidades federativas planearon y regularán de manera conjunta el desarrollo de éstos, tomando en cuenta la movilidad y seguridad vial:

“Artículo 115 (...)

I a V (...)

VI Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

(...)”

¹¹ Cámara de Diputados. (1917). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Cámara de Diputados. Recuperado de: <<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>>

¹² Ídem.

Dicha fracción es crucial, pues como se ha expuesto con antelación, la Ciudad de México es transitada por personas provenientes de otros estados de manera diaria, por lo que la planeación conjunta es necesaria.

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Por su parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece la accesibilidad al transporte público en igualdad de condiciones, de manera digna, autónoma y de calidad, lo cual está garantizado en la mencionada ley, en el capítulo II, artículo 4, fracción I y II:

“Artículo 4 (...)

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;”

Asimismo, se tiene como estrategia prioritaria el incentivo del uso del transporte público, así como la planeación del sistema del mismo, la estructura vial, la movilidad no motorizada, la tracción humana y las acciones afirmativas o ajustes para garantizar la accesibilidad de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo V, sección primera, artículo 31, fracción VI y fracción VI de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el cual a la letra dispone lo siguiente:

“Artículo 31

I a V (...)

VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;”

Vinculado a ello, el artículo 43, quinto párrafo de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que las autoridades pertinentes tienen la obligación de crear rutas de transporte público para que arriben a los espacios donde laboran:

“Artículo 43 Del Servicio del Transporte Público

Párrafo primero a cuarto (...)

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.”

Constitución Política de la Ciudad de México

Por su parte, la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13, apartado E, se señala que toda persona tiene derecho a la movilidad, segura, accesible y eficiente, además; se señala que las autoridades tomarán las medidas necesarias para que este derecho sea garantizado y ejercido de manera equitativa.

“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. 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.”*

De igual manera, el artículo 16, apartado H de la Constitución Política de la Ciudad de México, garantiza de manera expresa la movilidad de calidad para cualquier persona en el servicio de transporte público:

“Artículo 16 (...)

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.

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.”

En el artículo mencionado, apartado H, párrafo 3, inciso a) e inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece que las autoridades de la Ciudad de México deberán promover el transporte público con un plan de movilidad, con especial énfasis en donde predominan movilidades colectivas, lo que se encuentra en concordancia con los puntos expuestos previamente:

“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;*
- b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;”*

V. Exhorto

Desde hace varios años, Movimiento Ciudadano ha impulsado la agenda de movilidad y el derecho humano de las personas a moverse de manera libre y segura, por lo que hemos realizado diversas acciones para celebrar el *Día Mundial Sin Auto*, y así evidenciar aquellos pendientes que existen en la ciudad en materia de movilidad no motorizada. Por lo anterior el Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano sumaremos a las acciones pertinentes para desincentivar el uso indiscriminado del automóvil y exigir las condiciones óptimas para una movilidad más sustentable a fin de que hasta la persona más rica de esta ciudad pueda bajarse de su automóvil y moverse de manera segura y eficaz. Este año el Movimiento va sin auto.

En virtud de lo anteriormente expuesto, resulta fundamental que el Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, lleve a cabo diversos estudios técnicos a efecto de que exista un diagnóstico certero respecto a las diversas problemáticas que enfrenta el transporte público en la Ciudad de México y las personas usuarias que no utilizan el automóvil.

Por lo anterior, se presenta ante las y los integrantes del Congreso de la Ciudad de México el siguiente

PUNTO DE ACUERDO:

PRIMERO. Se exhorta, respetuosamente, al Gobierno de la Ciudad de México para que, a través de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), elabore y haga público un estudio diagnóstico sobre el impacto en la vida de las personas de la Ciudad de México del Nochebús de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP).

SEGUNDO. Se exhorta, respetuosamente, al Gobierno de la Ciudad de México para que, a través de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), elabore y haga público un estudio diagnóstico sobre el estado actual del servicio e instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro con la intervención de peritos independientes.

TERCERO. Se exhorta, respetuosamente, al Gobierno de la Ciudad de México para que, a través de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), elabore y haga público un estudio detallado sobre el estado que guardan las instalaciones de las ciclovías de la Ciudad de México así como la construcción de nuevas rutas de ciclovías en la capital.

CUARTO. Se exhorta, respetuosamente, al Gobierno de la Ciudad de México para que, a través de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), elabore y haga público un estudio detallado sobre el estado de las banquetas y la accesibilidad para personas con discapacidad en la Ciudad de México así como la propuesta de acciones concretas para su rehabilitación y mejora.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 19 de septiembre de 2024,

Atentamente,
Patricia Urriza
Diputada Patricia Urriza Arellano.
Congreso de la Ciudad de México
III Legislatura
Septiembre 2024.

Título	PdA Día Mundial Sin Auto Diagnóstico
Nombre de archivo	GPMC-024.pdf and 1 other
Id. del documento	655bdeec122ed26c076a471a6d207b89e3fc5b66
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento



09 / 20 / 2024
17:02:39 UTC

Enviado para firmar a Royfid Torres (royfid.torres@congresocdmx.gob.mx) and Paty Urriza (patricia.urriza@congresocdmx.gob.mx) por royfid.torres@congresocdmx.gob.mx.
IP: 189.203.193.7



09 / 20 / 2024
17:03:03 UTC

Visto por Royfid Torres (royfid.torres@congresocdmx.gob.mx)
IP: 189.203.193.7



09 / 20 / 2024
17:03:21 UTC

Firmado por Royfid Torres (royfid.torres@congresocdmx.gob.mx)
IP: 189.203.193.7



09 / 20 / 2024
17:06:09 UTC

Visto por Paty Urriza (patricia.urriza@congresocdmx.gob.mx)
IP: 146.115.7.8

Título	PdA Día Mundial Sin Auto Diagnóstico
Nombre de archivo	GPMC-024.pdf and 1 other
Id. del documento	655bdeec122ed26c076a471a6d207b89e3fc5b66
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 FIRMADO	09 / 20 / 2024 17:06:27 UTC	Firmado por Paty Urriza (patricia.urriza@congresocdmx.gob.mx) IP: 146.115.7.8
 COMPLETADO	09 / 20 / 2024 17:06:27 UTC	Se completó el documento.