PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE SOLICITA, RESPETUOSAMENTE, AL DOCTOR HÉCTOR ULISES GARCÍA NIETO, SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR UN ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA CONEXIÓN ENTRE LA NUEVA LÍNEA DE TROLEBÚS CU- ESTADIO AZTECA Y LA ESTACIÓN CIRCUITO CUEMANCO DEL METROBÚS, EN ARAS DE MEJORAR LA MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPITAL.

DIPUTADA MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
III LEGISLATURA.
PRESENTE

La que suscribe, **DANIELA GICELA ALVAREZ CAMACHO**, Diputada del 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 r) y 30 , fracción 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII, 13 fracciones IX y XV y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente**: PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE SOLICITA, RESPETUOSAMENTE, AL DOCTOR HÉCTOR ULISES GARCÍA NIETO, SECRETARÍO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR UN ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA CONEXIÓN ENTRE LA NUEVA LÍNEA DE TROLEBÚS CU- ESTADIO AZTECA Y LA ESTACIÓN CIRCUITO CUEMANCO DEL METROBÚS, EN ARAS DE MEJORAR LA MOVILIDAD,**

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

ACCESIBILIDAD Y SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPITAL. Al tenor de los siguientes:

A N T E C E D E N T E S

Que de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. En este orden de ideas, la Ley General de Seguridad Vial que, es una norma de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, define en su artículo 9 a la movilidad en los siguientes términos:

> **Artículo 9.** La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

Por lo que la movilidad urbana eficiente es un derecho de los ciudadanos y a su vez, constituye uno de los principales ejes para el ejercicio pleno de los derechos sociales, la equidad territorial y la sustentabilidad ambiental.

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

Con la finalidad de asegurar estas condiciones, las autoridades tienen la obligación de implementar medidas que aseguren el acceso efectivo, seguro y sostenible a los medios de transporte y a la infraestructura necesaria para que todas las personas puedan desplazarse libremente, sin distinciones ni obstáculos. Este derecho no solo promueve la inclusión y la justicia social, sino que también contribuye al desarrollo económico y a la cohesión de las comunidades al permitir que las personas accedan a servicios básicos, empleo y educación.

El sistema de movilidad urbano se conforma por las diferentes maneras de desplazamiento, desde el caminar hasta los modos de transporte disponibles en la ciudad. Esta diversidad de opciones permite a los habitantes elegir la forma más conveniente de trasladarse según sus necesidades, tiempo y recursos. Además, la planificación y desarrollo de estos sistemas buscan mejorar la eficiencia, reducir la congestión vehicular y minimizar el impacto ambiental. La integración de diferentes medios de transporte, como bicicletas, autobuses, trenes y vehículos particulares, contribuye a una movilidad más equitativa y accesible para todos los ciudadanos, promoviendo un entorno urbano más ordenado y sostenible

La planificación y operación de los sistemas de transporte deben integrarse dentro del sistema de movilidad de la ciudad para garantizar su eficiencia y accesibilidad. En lugar de concebir cada modo de transporte de manera independiente, es fundamental coordinar su funcionamiento para ofrecer a los ciudadanos opciones de traslado fluidas y conectadas. La intermodalidad, por ejemplo, permite combinar distintos medios de transporte, optimizando tiempos de viaje y reduciendo la congestión vehicular. Además, una movilidad urbana bien estructurada promueve el desarrollo sostenible, fomenta el

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

uso de alternativas menos contaminantes y mejora la calidad de vida de los habitantes. La clave está en concebir el transporte como un engranaje dentro de un sistema más amplio que responda a las necesidades de la ciudad y su población.

Este mandato está expresamente señalado en la Constitución Política de la Ciudad de México, la cual en su numeral 13, Apartado E, dispone:

> *"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." (Énfasis añadido).*

En este orden de ideas, para garantizar una movilidad eficiente y sustentable en la ciudad, es necesario establecer una red integrada que interconecte los distintos medios de transporte con la finalidad de facilitar transiciones ágiles entre las diferentes

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

modalidades de transporte, asegurando que los usuarios puedan desplazarse de manera práctica y accesible. Además, se priorizará el uso de opciones con bajas emisiones contaminantes, contribuyendo así al cuidado del medio ambiente y fomentando un transporte más limpio.

La interconexión de los medios de transporte no solo optimiza la movilidad, sino que también promueve un equilibrio en el uso del espacio vial y fortalece la cohesión urbana. Al integrar los sistemas de transporte público, se mejora la calidad de vida de los usuarios, especialmente de aquellos con alguna situación que los hace más vulnerables o que residen en las zonas más periféricas de la Ciudad, al reducir los tiempos de traslado, los costos de los pasajes y aumentar la seguridad en los desplazamientos.

PROBLEMÁTICA

Recientemente, la Jefa de Gobierno, Lic. Clara Brugada Molina, anunció que con motivo de la realización de los juegos del Mundial 2026, a celebrarse, entre otros lugares, en la Ciudad de México, se construirá una nueva ruta de trolebús. La cual tendrá una extensión de 11 kilómetros y conectará la estación del Metro Universidad y el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) de Huipulco, muy cerca del Estadio Azteca.[1]

[1] ¿Por dónde pasará el nuevo Trolebús al Estadio Azteca? Ruta clave para el Mundial 2026. Eje Central. Disponible en: https://www.ejecentral.com.mx/nuestro-eje/por-donde-pasara-el-nuevo-trolebus-al-estadio-azteca-ruta-clave-para-el-mundial-2026#google_vignette

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

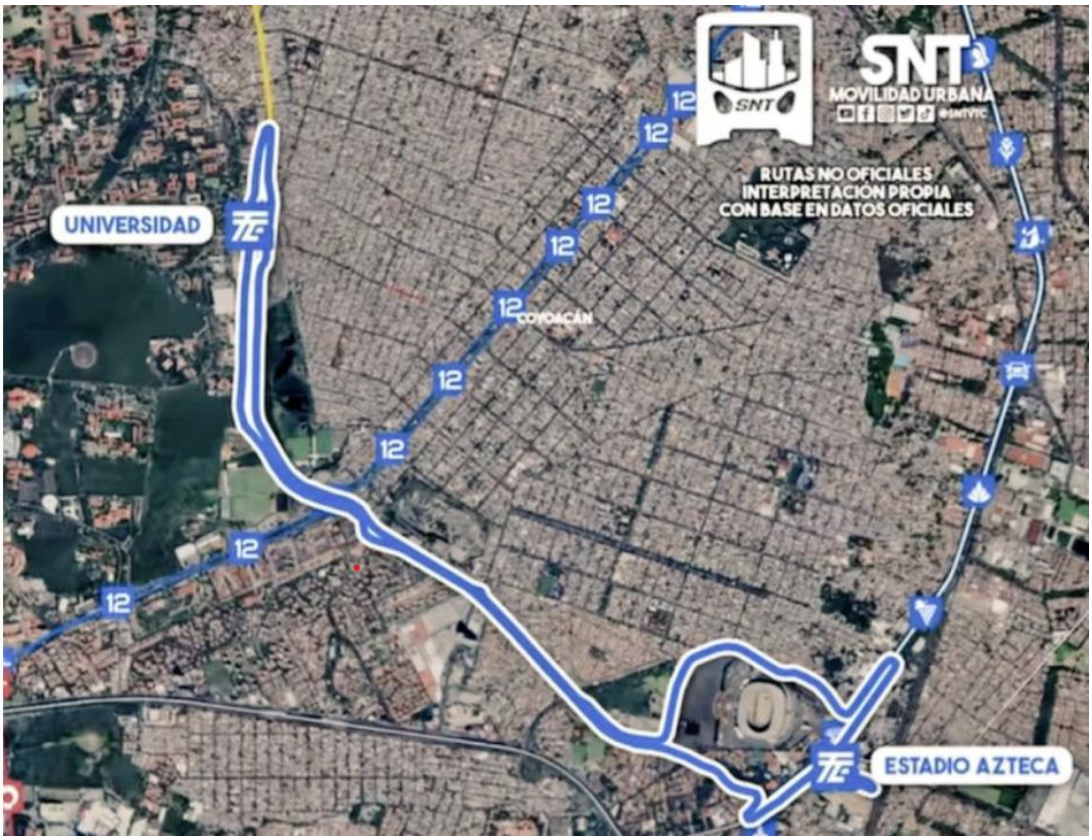


Imagen retomada del periódico Eje Central. [2]

Adicionalmente debemos recordar que el sistema de **Metrobús** se ha expandido como un medio de transporte de alta capacidad y cobertura, incluyendo su **Línea 5**, que cuenta con 51 estaciones. Esta línea va de la estación Río de los Remedios y llega hasta la estación Preparatoria Uno, en la alcaldía de Xochimilco.

[2] Ídem.

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

A pesar de estos avances, aún existen brechas de conectividad entre estos nuevos proyectos, limitando su impacto en la mejora de los tiempos de traslado, la accesibilidad y la disminución del uso del automóvil particular.

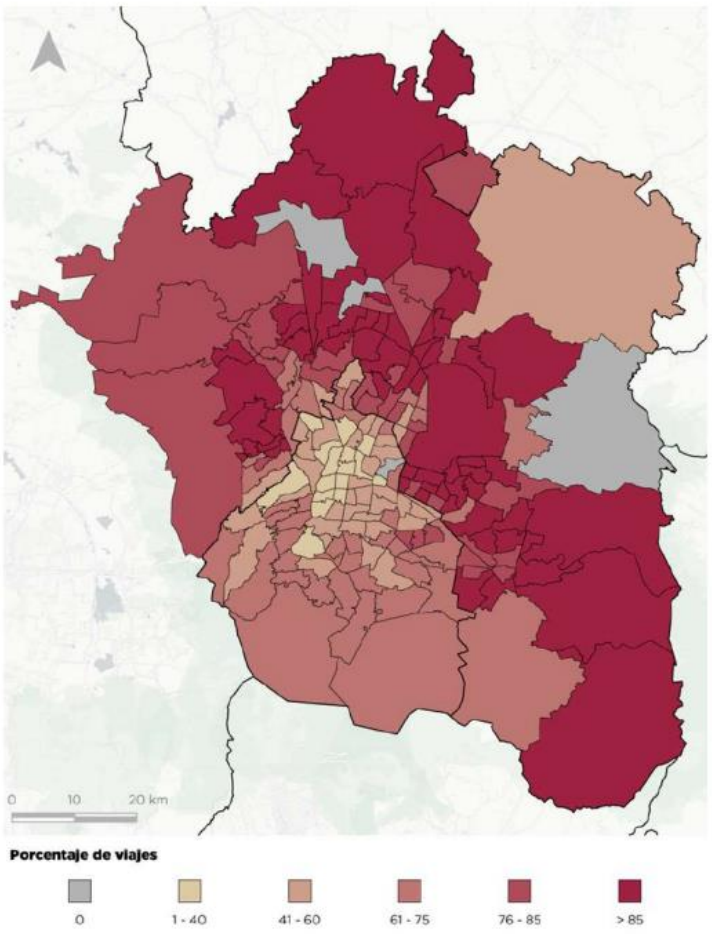
Es importante recordar que en el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019- 2024, se señala:

> “La falta de integración se ha traducido en fenómenos que dificultan los viajes cotidianos y generan desigualdad en el acceso a la ciudad. Las zonas centrales de la Ciudad de México cuentan con mayor cobertura de la red de transporte público estructurado, por el contrario, en la mayor parte de la ciudad y su zona conurbada esta cobertura es menor. En consecuencia, en las zonas centrales hay una menor cantidad de viajes multimodales en comparación con los unimodales, sobre todo los realizados en automóvil particular. Mientras que fuera de las zonas centrales se realizan una mayor cantidad de viajes multimodales, estas diferencias resultan en desigualdades en la movilidad, en el centro los traslados son directos, de menor duración y costo, mientras que en la mayor parte de la ciudad y su periferia los traslados son discontinuos, con tiempos de espera entre tramos, lo que implica mayor tiempo de viaje total y, por lo tanto, mayores costos.
>
> En el caso de los viajes al trabajo -que son el principal motivo de traslado- más del 85% del total de viajes en transporte público son multimodales y al menos 92% incluyen un tramo en transporte concesionado. El siguiente mapa (Ilustración 3) muestra la distribución de viajes multimodales para ir al trabajo en la ZMVM, en esta distribución observamos que conforme incrementa la distancia al centro de la ciudad, el número de viajes multimodales es mayor.

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

La fragmentación institucional, física y operativa del sistema de movilidad en la Ciudad de México, implica que las personas que realizan más transferencias modales inviertan más tiempo y dinero en sus traslados, y, en general, tengan una mala experiencia de viaje."[3]

Ilustración 3. Viajes multimodales en transporte público con propósito de ir al trabajo, 2017



Fuente: Elaborado con datos de INEGI (2018).

[3] PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2019-2024. Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Pag 15 y 16. Disponible en: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024 .pdf

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

En este sentido, diversos habitantes de las alcaldías Xochimilco y Tlalpan han expresado su interés en que la nueva línea de trolebús extienda su recorrido hasta conectar con la Línea 5 del Metrobús. Esta ampliación no solo facilitaría una movilidad más ágil y eficiente para las personas residentes de estas zonas, sino que también permitiría una mejor integración entre diferentes medios de transporte, beneficiando a quienes enfrentan largas distancias y contribuyendo a reducir los tiempos de traslado dentro de la ciudad. Además, una conexión de esta naturaleza fortalecería el acceso a opciones de transporte público sustentables y de calidad.

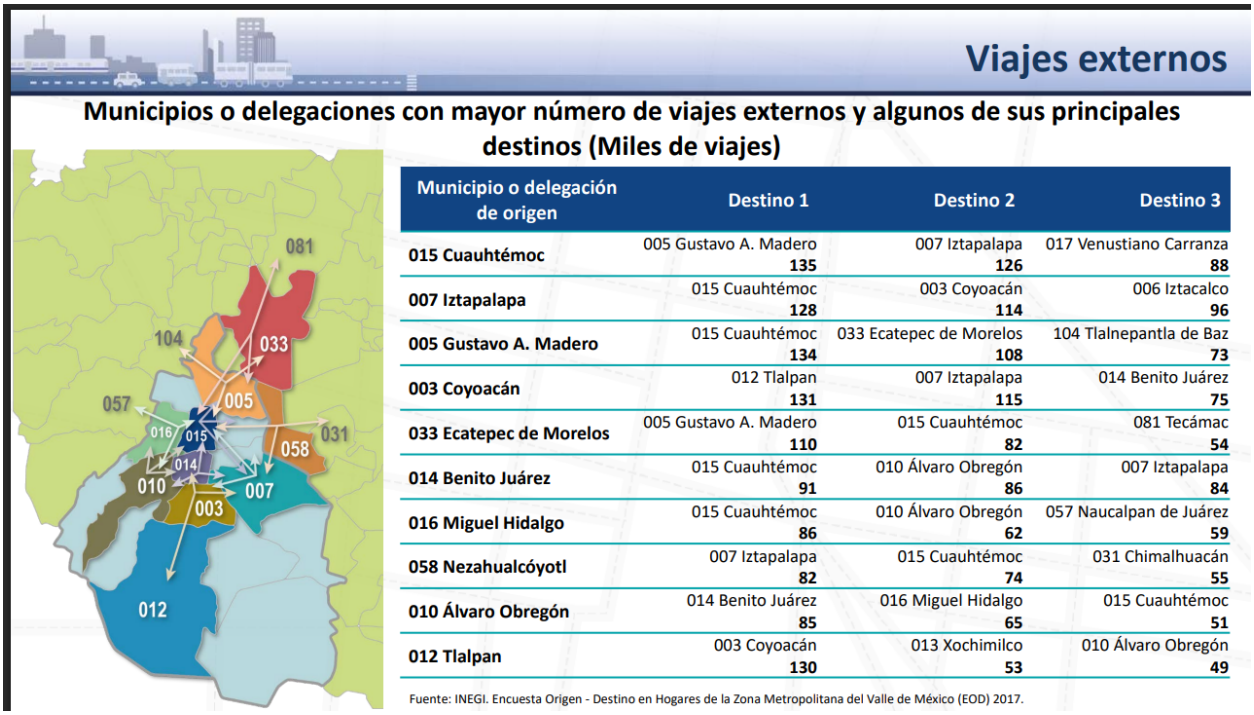
La Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) es "…*una fuente de información sobre la movilidad espacial cotidiana; recopilan datos del volumen y dirección de los flujos diarios de población y proporcionan también una imagen detallada de los patrones de viaje (modos de transporte, horarios, fines de desplazamiento, etc.). Con estos estudios se generan datos útiles para la planeación de la infraestructura vial, la relación entre estructura urbana y desplazamientos, así como para el análisis de los vínculos entre características sociodemográficas y movilidad habitual."*[4]

Los datos arrojados por este instrumento estadístico revelan que una parte significativa de los viajes diarios que se originan en Xochimilco, Tlalpan y Coyoacán tienen como

[4] ENCUESTA ORIGEN-DESTINO EN HOGARES DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (EOD 2017) INEGI. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

destino zonas del oriente y del centro de la ciudad, rutas que podrían optimizarse mediante una conexión directa de transporte eléctrico.



Viajes externos

Municipios o delegaciones con mayor número de viajes externos y algunos de sus principales destinos (Miles de viajes)

Municipio o delegación de origen	Destino 1	Destino 2	Destino 3
015 Cuauhtémoc	005 Gustavo A. Madero **135**	007 Iztapalapa **126**	017 Venustiano Carranza **88**
007 Iztapalapa	015 Cuauhtémoc **128**	003 Coyoacán **114**	006 Iztacalco **96**
005 Gustavo A. Madero	015 Cuauhtémoc **134**	033 Ecatepec de Morelos **108**	104 Tlalnepantla de Baz **73**
003 Coyoacán	012 Tlalpan **131**	007 Iztapalapa **115**	014 Benito Juárez **75**
033 Ecatepec de Morelos	005 Gustavo A. Madero **110**	015 Cuauhtémoc **82**	081 Tecámac **54**
014 Benito Juárez	015 Cuauhtémoc **91**	010 Álvaro Obregón **86**	007 Iztapalapa **84**
016 Miguel Hidalgo	015 Cuauhtémoc **86**	010 Álvaro Obregón **62**	057 Naucalpan de Juárez **59**
058 Nezahualcóyotl	007 Iztapalapa **82**	015 Cuauhtémoc **74**	031 Chimalhuacán **55**
010 Álvaro Obregón	014 Benito Juárez **85**	016 Miguel Hidalgo **65**	015 Cuauhtémoc **51**
012 Tlalpan	003 Coyoacán **130**	013 Xochimilco **53**	010 Álvaro Obregón **49**

Fuente: INEGI. Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.

Imagen Tomada de la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. (INEGI).

Por lo que resulta necesario y urgente realizar un **estudio de factibilidad** que evalúe, de manera técnica y detallada, la viabilidad de la conexión de la nueva línea del trolebús con la Línea 5 del Metrobús. Este análisis debe considerar aspectos de ingeniería como la infraestructura existente, las adaptaciones necesarias y la seguridad vial, garantizando que la implementación de este proyecto cumpla con altos estándares técnicos y de eficiencia operativa.

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

Asimismo, debemos considerar que la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, realizada por el INEGI en el año 2017, pueda estar desactualizada ante la dinámica de crecimiento de la población en esta zona de la Ciudad de México; por lo cual es fundamental analizar la demanda potencial de usuarios en esta ruta, identificando las necesidades específicas de movilidad de los habitantes de las alcaldías Xochimilco y Tlalpan. Esto permitirá proyectar el uso del servicio, asegurando su sostenibilidad a largo plazo y maximizando los beneficios para la población, especialmente, considerando que, en esta región, las opciones de transporte público aún son limitadas.

La conexión entre la Línea 5 del Metrobús y la Línea 3 del Metro representaría una ventaja significativa para los usuarios al crear un enlace estratégico entre dos sistemas de transporte clave. Esta interconexión facilitaría traslados más ágiles y directos, reduciendo los tiempos de viaje al evitar transbordos adicionales. Además, fortalecería la integración de la red de transporte público, permitiendo un flujo más eficiente de pasajeros y brindando acceso a zonas de alta actividad comercial, educativa y laboral. Al optimizar la conectividad, se impulsa la movilidad sustentable y se fomenta el uso de opciones públicas frente a las privadas, beneficiando tanto a la economía de los usuarios como al medio ambiente de la ciudad.

En este orden de ideas, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México tiene la responsabilidad de planear, regular y supervisar el sistema de movilidad en la capital, conforme a los principios de eficiencia, accesibilidad, sustentabilidad y equidad. De

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

acuerdo con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 7, corresponde a esta dependencia diseñar estrategias para garantizar la adecuada interconexión de los sistemas de transporte público y promover su articulación funcional. Esta obligación implica, necesariamente, la realización de estudios técnicos de factibilidad que permitan evaluar y proyectar las mejores alternativas para optimizar la red de transporte en beneficio de la población.

Asimismo, el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México establece como lineamiento prioritario la consolidación de un sistema de transporte público integrado, en el que se aproveche la infraestructura existente y se generen conexiones eficientes entre los distintos modos de transporte. En este sentido, la Secretaría de Movilidad está obligada no solo a operar el transporte público, sino a planificar su expansión y conexión mediante análisis técnicos que consideren demanda, impacto social, viabilidad económica y sustentabilidad ambiental, tal como lo exige una política pública de movilidad responsable.

C O N S I D E R A N D O S

PRIMERO. Que el artículo 4º párrafo vigésimo séptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece el derecho a la movilidad en los términos que a continuación se precisa:

"Artículo 4º. - …

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

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

SEGUNDO. Que de conformidad con el artículo 13, Apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México se establece el derecho a la movilidad y a que las autoridades adopten las medidas necesarias para garantizar este derecho.

"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."

TERCERO. Que la Ley General de Seguridad Vial señala que dicha norma es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Dicha norma define a la movilidad en los siguientes términos:

> ***Artículo 9.*** *La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.*

CUARTO. Que el artículo 73 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, establece que la federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales deben promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.

QUINTO. Que el artículo 1, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, dispone en esencia que dicha normatividad es de carácter público y de aplicación general en la

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

Ciudad de México y tiene como objetivo principal establecer las bases para planificar, regular y organizar la movilidad de personas y bienes. Sus disposiciones buscan garantizar desplazamientos seguros, accesibles, cómodos, eficientes, igualitarios y sostenibles, satisfaciendo tanto las necesidades individuales como las del desarrollo social.

Además, la Administración Pública debe actuar conforme a la jerarquía de movilidad y los principios rectores establecidos, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.

Por su parte la fracción I, del artículo 2 de la normatividad invocada señala que la prestación de los servicios públicos de transporte en la Ciudad, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones o permisos a particulares.

SEXTO. Que el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, dispone:

> **Artículo 5.-** La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona. Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

SÉPTIMO. Que el artículo 98, de la Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México, plantea que: Las personas tienen derecho a la movilidad, que consiste en el efectivo desplazamiento de individuos en condiciones suficientes, frecuentes, dignas, accesibles y asequibles, sin discriminación y con seguridad para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

OCTAVO. Que el artículo 6 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, obliga a la Administración Pública de la Ciudad de México a proporcionar 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. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

El artículo 36, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México señala que:

> *"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."*

NOVENO. Que el Congreso de la Ciudad de México está facultado para aprobar los puntos de acuerdo por el voto de la mayoría absoluta de las y los diputados presentes en sesión, como se establece en la fracción IX, del artículo 13, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México.

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

DÉCIMO. De conformidad con el artículo 5, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es un derecho de los diputados iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, la siguiente: Proposición de Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución, por el cual:

ÚNICO. SE SOLICITA, RESPETUOSAMENTE, AL DOCTOR HÉCTOR ULISES GARCÍA NIETO, SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR UN ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA CONEXIÓN ENTRE LA NUEVA LÍNEA DE TROLEBÚS CU- ESTADIO AZTECA Y LA ESTACIÓN CIRCUITO CUEMANCO DEL METROBÚS, EN ARAS DE MEJORAR LA MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPITAL.

Palacio Legislativo de Donceles, a los 13 días del mes de mayo de 2025.

ATENTAMENTE

Daniela Alvarez

DIPUTADA DANIELA GICELA ALVAREZ CAMACHO

Doc ID: 2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212

Título	PA estudio viabilidad de nueva linea de Trolebus a Cuemanco
Nombre de archivo	PA_Estudio_extens...s_a_Cuemanco.docx
Identificación del documento	2de9a38e51c063b33e5c9617aba572816c65f212
Formato de fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

ENVIADO	**05 / 07 / 2025** 04:27:08 UTC	Enviado para su firma a Daniela Alvarez (gicela.alvarez@congresocdmx.gob.mx) por gicela.alvarez@congresocdmx.gob.mx IP: 189.241.58.46
VISUALIZADO	**05 / 07 / 2025** 04:27:21 UTC	Visualizado por Daniela Alvarez (gicela.alvarez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.241.58.46
FIRMADO	**05 / 07 / 2025** 04:27:53 UTC	Firmado por Daniela Alvarez (gicela.alvarez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.241.58.46
COMPLETADO	**05 / 07 / 2025** 04:27:53 UTC	El documento se ha completado.