



**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A EFECTUAR UNA VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN A LOS PERMISIONARIOS Y/O CONCESIONARIOS DE LA RUTA 14, A FIN DE QUE ACREDITEN SU ADECUADA Y LEGAL OPERACIÓN.**

DIP. JESUS SESMA SUAREZ

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

PRESENTE

La que suscribe, Diputada OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la III Legislatura del H. Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, 122 apartado A fracción II, de, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 29 apartado D inciso r de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción IX y XV, 21, 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXV III, 5 fracción I, 99 fracción II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Poder Legislativo, la siguiente;

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A EFECTUAR UNA VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN A LOS PERMISIONARIOS Y/O CONCESIONARIOS DE LA RUTA 14, A FIN DE QUE ACREDITEN SU ADECUADA Y LEGAL OPERACIÓN., al tenor de lo siguiente:**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

**I. Consideraciones Generales sobre la Movilidad en la Ciudad de México**

La movilidad es un derecho humano fundamental, esencial para el desarrollo de la vida social y económica en la Ciudad de México. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que la prioridad en la jerarquía vial recae en los peatones, seguido por los ciclistas y usuarios del transporte público. Esta priorización obliga al Gobierno y a los concesionarios a garantizar un servicio de transporte público que no sólo sea eficiente, sino, ante todo, seguro y ordenado.

El transporte público concesionado, particularmente el operado por microbuses, ha sido históricamente el sustento de la movilidad en la capital, pero también el foco de graves problemas de inseguridad vial, imprudencia y malas condiciones operativas. El presente Punto de Acuerdo surge de la necesidad imperante de restablecer el orden y la legalidad en un sector vital, enfocándose en las deficiencias operativas de la Ruta 14.



## II. Justificación Específica de las Irregularidades en la Ruta 14

Los permisionarios y/o concesionarios de la Ruta 14 han incurrido en una serie de violaciones reiteradas y graves al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, poniendo en riesgo la vida de miles de usuarios y peatones que transitan diariamente por zonas de alta afluencia como la demarcación señalada en el exhorto y otros ramales. Estas irregularidades se sustentan en:

### A. Prácticas Operativas de Alto Riesgo

**Circulación en Sentido Contrario (Artículo 12 del Reglamento de Tránsito):** Este Honorable Cuerpo Legislativo no puede pasar por alto los reportes que señalan que operadores de transporte público, buscando acortar tiempos o evadir el tráfico, conducen en sentido opuesto a la circulación establecida. Esta práctica criminal ha sido documentada en el pasado con unidades que vuelcan tras colisiones (Noticia: Tráiler voltea a autobús por transitar en sentido contrario, 2012), poniendo de manifiesto que la impunidad ante el Artículo 12 del Reglamento de Tránsito es una amenaza latente.

**Invasión de Espacio Peatonal (Artículo 10 del Reglamento de Tránsito):** La invasión de banquetas y cruces peatonales por parte de las unidades de la Ruta 14, particularmente en zonas de base y paradas, contraviene de manera directa la prioridad peatonal y obliga a los ciudadanos a caminar sobre el arroyo vehicular, un riesgo innecesario.

### B. Fallas Mecánicas y Seguridad de las Unidades

**Antigüedad y Malas Condiciones Mecánicas:** A pesar de los esfuerzos de modernización del Gobierno de la Ciudad, como la chatarrización de 224 microbuses de la Ruta 14 para la implementación del Trolebús Elevado (Noticia: Ruta 14 se une al Trolebús Elevado... chatarrizarán 224 microbuses, 2022), las unidades remanentes y aquellas que operan en ramales secundarios continúan siendo motivo de alarma. El mal estado físico-mecánico de estas unidades es un factor determinante en la alta siniestralidad.

**Incidentes por Exceso de Velocidad:** La prensa ha cubierto incidentes en los que microbuses de la Ruta 14 han estado involucrados en choques aparatosos con múltiples lesionados (Noticia: Transporte público choca contra pipa de agua en Iztapalapa, reportan 12 heridos, 2024), donde testigos y autoridades señalan el exceso de velocidad y las prácticas de competencia insana entre choferes (conocidas como "echar carreritas") como la causa directa. Estos hechos evidencian la falta de supervisión y capacitación de los operadores.

### C. Incumplimiento Normativo Documental

**Vehículos sin Placas y Documentación (Artículo 11 del Reglamento de Tránsito):** La operación de unidades de transporte público sin la identificación y la documentación reglamentaria vigente (placas, tarjeta de circulación, licencia) es una falta grave que



permite la impunidad. Un vehículo sin placas vigentes y sin seguro no sólo evade la responsabilidad legal, sino que representa un vacío en la trazabilidad del servicio.

### III. Urgencia de la Intervención de SEMOVI

La inacción ante estas evidencias es inadmisible. El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la SEMOVI, tiene la facultad de revocar concesiones y sancionar a los operadores, como lo ha realizado en otras rutas conflictivas.

El presente exhorto no busca únicamente la aplicación de multas, sino una revisión integral de la Ruta 14 que culmine en:

La suspensión inmediata de las unidades que no garanticen la seguridad física de los usuarios.

La capacitación obligatoria y revaluación de los conductores con historial de imprudencia.

La aplicación de sanciones ejemplares, incluyendo la remisión al corralón o la revocación de la concesión, a aquellos permisionarios que toleren estas conductas.

Es imperativo que la Secretaría de Movilidad demuestre su compromiso con la ciudadanía, implementando operativos de vigilancia permanentes y utilizando los mecanismos de denuncia ciudadana como herramientas de fiscalización.

Agenda 2023 ODS ONU:

#### Artículo 11: Ciudades y comunidades sostenibles

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el transporte debe concebirse como una política pública orientada al crecimiento económico, la sustentabilidad ambiental y la inclusión social, sirviendo como un espacio de coordinación entre gobiernos y actores sociales. El Foro Internacional de Transporte (ITF) de la OCDE enfatiza que las políticas de movilidad deben responder a la demanda ciudadana, pero también mitigar emisiones, promover la eficiencia y reducir desigualdades en el acceso al transporte urbano. Este enfoque internacional se alinea con la realidad de la Ciudad de México, donde el transporte concesionado concentra más del 50% de los viajes diarios y requiere un marco regulatorio firme para garantizar seguridad vial, modernización de flotas y accesibilidad universal, evitando con ello que rutas con historial de irregularidades, como la 14, sigan operando en condiciones que ponen en riesgo a los usuarios y afectan la calidad del espacio público.

De acuerdo con la Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) 2024 publicada por el INEGI, la Zona Metropolitana del Valle de México moviliza mensualmente más de 160 millones de pasajeros en promedio a través de los distintos sistemas de transporte estructurado. La gráfica muestra que el Metro concentra la mayor parte de los viajes, seguido por el Metrobús y el Trolebús, mientras que servicios como RTP, Cablebús,



Mexicable, Tren Ligero y Tren Suburbano complementan la red. En meses pico, como octubre de 2023, se alcanzó un registro de 179 millones de pasajeros, lo que refleja la presión constante sobre la infraestructura y la necesidad urgente de mejorar la calidad, seguridad y modernización de los sistemas de transporte concesionado y público en la Ciudad de México.

Se debe tener en cuenta el contenido de los siguientes fundamentos legales:

### **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

Artículo 4: Derecho a la salud y medio ambiente sano.

Artículo 11: Derecho a la libre movilidad y tránsito seguro

### **Constitución Política de la Ciudad de México**

Artículo 13: Ciudad habitable

Artículo 16: Ordenamiento territorial

### **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**

Artículo 2, fracciones I, V y VI: Declara de utilidad pública la prestación del transporte, la infraestructura necesaria y el acceso de mujeres y niñas a transporte seguro, lo que da soporte a medidas contra riesgos en rutas inseguras.

Artículo 6: Establece la jerarquía de movilidad priorizando peatones, ciclistas y usuarios de transporte público sobre los prestadores y vehículos particulares. Puede usarse para fundamentar la necesidad de reorganizar rutas.

Artículo 7, fracción I: Principio de seguridad vial, que obliga a prevenir delitos e incidentes en los desplazamientos.

Artículo 10 y 12: Determinan las atribuciones de la Jefatura de Gobierno y de SEMOVI, incluyendo la regulación del transporte público, modificación de rutas, suspensión de concesiones y programas de seguridad vial.

Artículo 13: Establece las facultades de la Secretaría de Seguridad Ciudadana en materia de tránsito, orden público y sanciones. Fundamental para operativos en rutas.

Artículo 15 y 16: Atribuciones de las alcaldías, como mantener vialidades seguras, libres de obstáculos, y aplicar sanciones cuando corresponda.

Artículo 18 a 21: Crean órganos auxiliares (Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, Comité del Sistema Integrado de Transporte Público), que pueden ser instancias para dar seguimiento legislativo.

Artículo 29 y 30: Sobre el Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, donde se plantea chatarrización y renovación de unidades.



Por lo anteriormente expuesto, y con el objetivo de salvaguardar la vida e integridad de los habitantes de la Ciudad de México, se somete a consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente Punto de Acuerdo.

#### CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que el transporte público concesionado es un servicio esencial que debe garantizar la seguridad y movilidad de la ciudadanía bajo estrictas normas de operación. Sin embargo, la operación de diversas rutas, y en particular la Ruta 14, ha sido objeto de recurrentes denuncias ciudadanas y reportes periodísticos que documentan graves anomalías.

SEGUNDO. Que los medios de comunicación han documentado de forma persistente la antigüedad y el mal estado físico-mecánico de muchas unidades de transporte público, lo que se traduce directamente en un riesgo para la vida de los usuarios y peatones. En el caso de la Ruta 14, si bien una parte fue sustituida por el Trolebús Elevado en el corredor Ermita-Iztapalapa, con la chatarrización de 224 microbuses (Noticia: Capital 21, 2022), las unidades remanentes en otros ramales continúan operando con deficiencias de mantenimiento, siendo protagonistas de accidentes graves.

TERCERO. Que la imprudencia de los operadores es una de las causas principales de siniestros viales. La prensa ha reportado choques de unidades de la Ruta 14, algunos de ellos con saldo de múltiples lesionados, debido a exceso de velocidad y prácticas de "echar carreritas" (Noticia: Choque contra pipa de agua en Iztapalapa, 12 heridos, 2024). Estos incidentes demuestran la falta de capacitación y supervisión de los conductores.

CUARTO. Que se ha documentado que el transporte público en la CDMX es reincidente en la violación flagrante del Reglamento de Tránsito, siendo la circulación en sentido contrario una de las prácticas más peligrosas y recurrentes. Noticias viales han reportado cómo autobuses, incluyendo aquellos de rutas que operan con modelos antiguos como los microbuses, han provocado accidentes por transitar en sentido opuesto (Noticia: Tráiler voltea a autobús por transitar en sentido contrario, 2012), lo que es un incumplimiento directo del Artículo 12 del Reglamento de Tránsito.

QUINTO. Que las denuncias específicas contra los permisionarios de la Ruta 14 en zonas como Rosales incluyen la invasión de banquetas para ascenso y descenso, la operación de vehículos sin placas o documentación completa y el maltrato a los usuarios, lo que exige una intervención inmediata por parte de la SEMOVI y el INVEA para aplicar las



sanciones que garanticen la seguridad y el orden vial. Es fundamental que la autoridad realice operativos, como los que se han implementado en otras zonas, para retirar unidades irregulares que ponen en peligro a la ciudadanía.

#### PUNTOS RESOLUTIVOS

PRIMERO. La Honorable Legislatura de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) a realizar una verificación e inspección exhaustiva e inmediata a los permisionarios y/o concesionarios de la Ruta 14 de transporte público, con el fin de garantizar el cumplimiento estricto de las disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial.

SEGUNDO. Dicha verificación deberá atender los siguientes incumplimientos graves que han sido documentados en la operación de la Ruta 14, particularmente en la zona de Rosales y sus ramales:

Circulación en sentido contrario: Violación directa al Artículo 12 del Reglamento de Tránsito.

Invasión de banquetas y áreas peatonales: Contravención al Artículo 10, invadiendo el espacio exclusivo de los peatones.

Vehículos sin placas o documentación vigente: Incumplimiento del Artículo 11, que obliga a todos los automotores a portar identificación y documentación reglamentaria, así como el seguro vigente.

Antigüedad y mal estado físico-mecánico de las unidades: Las unidades deben garantizar condiciones óptimas de operación para no poner en riesgo a los usuarios y peatones, especialmente aquellas cuyo estado ha sido factor en accidentes reportados por la prensa.

TERCERO. Se solicita que, en caso de confirmarse estas irregularidades, se apliquen las sanciones correspondientes con la máxima rigurosidad, incluyendo:

Multas económicas conforme a la tabla de infracciones del Reglamento de Tránsito.

Remisión inmediata al depósito vehicular (corralón) de unidades por falta de documentación, condiciones de riesgo o reincidencia grave.

Apercibimientos, y la suspensión temporal o definitiva de la concesión en casos de extrema gravedad, así como capacitación obligatoria a los conductores infractores.

CUARTO. Se insta a la SEMOVI a implementar medidas preventivas permanentes, como operativos de vigilancia en puntos conflictivos de la Ruta 14 y la promoción de los



mecanismos de denuncia ciudadana (como el SUAC) para facilitar la fiscalización por parte de los usuarios.

QUINTO. Se solicita un informe detallado y pormenorizado de los resultados de las verificaciones realizadas a la Ruta 14 y las acciones y sanciones tomadas, en un plazo no mayor a 30 días naturales posteriores a la aprobación del presente punto de acuerdo.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, la siguiente proposición con Punto de Acuerdo, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 fracción II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México al tenor siguiente:

### **PUNTO DE ACUERDO**

**ÚNICO. - PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A EFECTUAR UNA VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN A LOS PERMISIONARIOS Y/O CONCESIONARIOS DE LA RUTA 14, A FIN DE QUE ACREDITEN SU ADECUADA Y LEGAL OPERACION.**

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los 28 días del mes de septiembre de 2025.

Signa la presente proposición con punto de acuerdo.

OLIVIA  
GARZA DE LOS SANTOS  
68E3F493F3343462E45123F9



Diputada Olivia Garza de los Santos.

Congreso de la Ciudad de México

III Legislatura

## Certificado de firma

06/10/2025 10:55

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Almacenado

Identificador: 68E3F3F3F0C6A00F7853DD42

Nombre y extensión: PUNTO DE ACUERDO RUTA 14 CON CAMBIOS.pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

7c1773764f3fc7b464e03d6fa5bd88e40bd64d6c885b2d9cac63b989f82f7322

Huella digital del contenido del documento firmado:

98b54a0352ea165c49f1dc9f9014c2dcda305ebdd75c4fec839acbd0c064dda5

Nombre: Olivia Garza De Los Santos

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 187.142.229.177

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico\_City):

06/10/2025 10:53

## Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

06/10/2025 16:55:55 UTC (06/10/2025 10:55:55 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

535a63fc-51c9-4d13-a279-a8896baf44db.cons

Huella digital contenida en la constancia:

98b54a0352ea165c49f1dc9f9014c2dcda305ebdd75c4fec839acbd0c064dda5

Prestador de Servicios de Certificación (PSC):

PSC WORLD S.A. DE C.V.

Certificado PSC válido desde: 2017-07-19

Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

## Firmantes

Firmante 1. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio  
DerechoID: 68E3F493F3343462E45123F9  
IP: 187.142.229.177Enviado: 06/10/2025  
10:55:02

Compañía:

Método de notificación: Correo

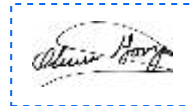
Correo: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

Plataforma: https://app.con-certeza.mx

Aceptó Aviso de  
Privacidad: 06/10/2025  
10:55:40  
Visto: 06/10/2025 10:55:47  
Confirmado:  
06/10/2025 10:55:47.746  
Firmado:  
06/10/2025 10:55:47.747

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:  
<https://app.con-certeza.mx/constancia/535a63fc-51c9-4d13-a279-a8896baf44db>