



**PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y A LA AUTORIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A ADOPTAR MEDIDAS URGENTES PARA MEJORAR LA DIFUSIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE VÍAS ALTERNAS DE CIRCULACIÓN DERIVADAS DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA CALZADA FLOTANTE DE TLALPAN EN LAS ZONAS DE SAN ANTONIO ABAD Y CHABACANO.**

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;

**PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y A LA AUTORIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A ADOPTAR MEDIDAS URGENTES PARA MEJORAR LA DIFUSIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE VÍAS ALTERNAS DE CIRCULACIÓN DERIVADAS DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA CALZADA FLOTANTE DE TLALPAN EN LAS ZONAS DE SAN ANTONIO ABAD Y CHABACANO, al tenor de lo siguiente:**

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La presente iniciativa surge como una respuesta crítica y urgente a las graves deficiencias en la comunicación y orientación vial que han acompañado el inicio de las obras de construcción de la Calzada Flotante de Tlalpan, un proyecto ambicioso que, si bien busca transformar la movilidad en el sur de la Ciudad de México, ha generado un caos vial sin precedentes, afectando de manera desproporcionada a miles de automovilistas y conductores de vehículos particulares, de transporte público y de carga que transitan diariamente por esta arteria vital.

#### I. CONTEXTO DEL PROYECTO Y SUS OBJETIVOS DECLARADOS



La Calzada Flotante de Tlalpan, también conocida como el "Parque Elevado" o "Segundo Piso Peatonal", forma parte de un programa integral de rehabilitación de la Calzada de Tlalpan, impulsado por el Gobierno de la Ciudad de México en preparación para el Mundial de Fútbol 2026. Este proyecto, con una extensión aproximada de 2 kilómetros, contempla la construcción de un corredor peatonal elevado sobre las vías de la Línea 2 del Metro, pasando por las estaciones San Antonio Abad y Chabacano. Entre sus componentes destacan:

La elevación de una estructura flotante para peatones, con accesos en puntos clave como Plaza Tlaxcoaque y el Centro Comercial en la zona de Chabacano.

La implementación de la ciclovía más larga de la Ciudad de México, con mejoras en banquetas, áreas verdes y pasos a desnivel.

Intervenciones en el Metro y el Tren Ligero para optimizar la conectividad.

Anunciado como una obra de beneficio público que prioriza la movilidad no motorizada y la seguridad peatonal, el proyecto tiene un costo estimado en cientos de millones de pesos y un cronograma que se extiende hasta 2026. Sin embargo, desde su arranque a inicios de octubre de 2025, las fases iniciales de excavación y confinamiento de carriles han revelado una planificación deficiente en el manejo del impacto vehicular, particularmente en las intersecciones de Calzada San Antonio Abad con Viaducto y Eje Central Lázaro Cárdenas, así como en el tramo hacia el Metro Chabacano.

La Secretaría de Obras y Servicios lanzó dos licitaciones públicas nacionales para llevar a cabo la supervisión y el diseño del proyecto integral que dará forma al nuevo Parque Elevado sobre Calzada de Tlalpan en Ciudad de México, también conocido como Calzada Flotante.

De acuerdo con los avisos publicados este viernes en la Gaceta Oficial, la Sobse pondrá a concurso la supervisión técnica del proyecto integral para la construcción y el diseño del proyecto de la calzada flotante.

Ambos fallos se darán a conocer el 15 de agosto de 2025, y los trabajos deberán desarrollarse en plazos de 276 a 306 días naturales, según la licitación oficial.

Para poder participar, las empresas interesadas deberán contar con una capacidad económica comprobable, de acuerdo con la publicación.

En el caso de la supervisión del proyecto, se requiere un presupuesto de 29 millones 487 mil pesos. Para el diseño del proyecto integral, el capital necesario asciende a 659 millones 119 mil pesos.



La Sobse especificó que los recursos para ejecutar estos trabajos ya fueron comprometidos por la Secretaría de Administración y Finanzas, a través del oficio SAF/SE/DGPPCEG/3583/2025, con fecha del 23 de junio de 2025.<sup>2</sup>

La construcción de la ciclovía en Calzada de Tlalpan ha ocasionado inconformidad entre automovilistas y peatones, debido a la falta de señalización, la reducción de carriles y la presencia de puestos ambulantes en las banquetas.

En ambos sentidos de la vialidad, particularmente en el carril de extrema derecha, se llevan a cabo trabajos de adoquinamiento para habilitar el espacio confinado de bicicletas. Frente a una de las estaciones del Metro de la Línea Azul, los autobuses de pasajeros generan un cuello de botella, ya que el tránsito vehicular se reduce de cuatro a tres carriles.

Los peatones enfrentan dificultades al transitar, pues deben esquivar maquinaria, montículos de material y comercio informal instalado sobre la acera.

“Uno ya no sabe por dónde caminar, porque si te vas a la calle corres el riesgo de que te atropellen, y si pasas por la banqueta te topas con los puestos y las obras”, comentó María del Carmen Sánchez, vecina de la colonia Portales.

Para los automovilistas, la situación tampoco es favorable, ya que la señalización es limitada a conos naranjas, algunas mallas plásticas y un par de avisos de tránsito. “De repente te topas con que el carril ya está cerrado y no sabes ni para dónde moverte. Hace unos días casi me estrello porque un coche frenó en seco”, señaló Rodolfo Hernández, conductor que circulaba rumbo al Centro.

El tramo ya concluido, que va de Prolongación División del Norte hacia Río Churubusco con dirección al Centro, carece de señalamientos viales, lo que ha derivado en accidentes, como el ocurrido el pasado lunes, cuando un automóvil perdió el control al confundir la ciclovía con un carril de tránsito.

Choferes de transporte público también expresan afectaciones, pues aseguran que la obra no ha tomado en cuenta su dinámica cotidiana. “Nosotros necesitamos espacio para bajar pasaje en Tlalpan, y ahora con la ciclovía se hace un embudo tremendo”, indicó José Luis Gutiérrez, operador de un autobús de la ruta Taxqueña–Zócalo.<sup>3</sup>

La construcción de la ciclovía sobre Calzada de Tlalpan continúa generando inconformidad entre automovilistas y peatones debido a la falta de señalización, el estrechamiento de carriles y la invasión de banquetas por puestos ambulantes.

Durante un recorrido realizado por esta casa editorial se constató que, en ambas direcciones de la vialidad, particularmente en el carril de extrema derecha, se llevan a cabo trabajos de adoquinamiento para el carril confinado de bicicletas.



En la zona frente a la estación del Metro de la Línea Azul, los autobuses de pasajeros que hacen parada forman un cuello de botella, ya que el espacio de circulación vehicular se reduce de cuatro a tres carriles.

Además, los peatones enfrentan un panorama complicado: deben esquivar maquinaria, montículos de material y ambulantes instalados sobre la acera.

“Uno ya no sabe por dónde caminar, porque si te vas a la calle corres el riesgo de que te atropellen, y si pasas por la banqueta te topas con los puestos y las obras”, expresó María del Carmen Sánchez, vecina de la colonia Portales.

Para los automovilistas la situación no es más alentadora. Afirman que la señalización es mínima, limitada a conos naranjas, algunas mallas plásticas y un par de avisos de tránsito. “De repente te topas con que el carril ya está cerrado y no sabes ni para dónde moverte. Hace unos días casi me estrello porque un coche frenó en seco”, comentó Rodolfo Hernández, conductor de una camioneta que circulaba rumbo al Centro.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/calzada-flotante-en-tlalpan-cdmx-lanzan-licitaciones-para-trabajos/1729170>

<sup>3</sup> <https://www.contrareplica.mx/nota-Construccion-de-ciclovía-en-Calzada-de-Tlalpan-genera-complicaciones-de-transito-y-movilidad-peatonal--202521943>

<sup>4</sup> <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/obras-de-ciclovía-en-calzada-de-tlalpan-generan-caos-por-falta-de-senalizacion-y-espacio/>

## II. EL CAOS VIAL GENERADO: UN ESCENARIO DE CONFUSIÓN Y RETRASOS

Las obras han implicado cierres intermitentes, reducción de carriles (de cuatro a dos en ambos sentidos en tramos clave) y la colocación de maquinaria pesada sobre el carril confinado de extrema izquierda. Estos cambios han provocado:

Tiempos de traslado exorbitantes: Conductores reportan demoras de hasta 40 minutos en recorridos de apenas 5 kilómetros, especialmente rumbo al Centro Histórico, donde los cortes intermitentes impiden el acceso fluido.

Congestión en cruces críticos: En el cruce de San Antonio Abad y Viaducto, así como a la altura del Metro Chabacano, se han registrado asentamientos vehiculares severos, exacerbados por la falta de coordinación con el transporte público, que también sufre afectaciones en sus rutas.

Impactos socioeconómicos: Millones de habitantes del sur de la ciudad, dependientes de esta vía para llegar a sus centros de trabajo, escuelas y servicios, enfrentan estrés crónico, aumento en el consumo de combustible y emisiones contaminantes. Sindicatos de transporte colectivo han denunciado pérdidas económicas diarias, mientras que los automovilistas particulares ven agravada su vulnerabilidad en un contexto de inseguridad vial.



Esta situación no es un efecto colateral inevitable, sino el resultado de una ejecución apresurada que prioriza el avance físico de la obra sobre la gestión integral del tráfico, dejando a los usuarios de la vialidad en un limbo de incertidumbre.

### III. CRÍTICA A LA INFORMACIÓN SOBRE VÍAS ALTERNAS: DEFICIENCIAS ESTRUCTURALES

El núcleo de esta propuesta radica en una postura crítica respecto a la información proporcionada sobre las vías alternas de circulación. A pesar de que autoridades como la SEMOVI han mencionado de manera genérica opciones como Eje Central Lázaro Cárdenas e Isabel la Católica como rutas recomendadas, la realidad es alarmante:

**Señalización mínima e ineficaz:** Las intervenciones se limitan a conos naranjas, mallas plásticas y avisos provisionales escasos, que aparecen "de repente" sin previo aviso, generando confusión en tiempo real. No existen carteles claros, iluminados o digitales que indiquen desvíos específicos, distancias o tiempos estimados.

**Falta de difusión proactiva:** No se han implementado campañas masivas en medios digitales (aplicaciones como Waze o Google Maps no reciben actualizaciones oficiales en tiempo real), radio, redes sociales o incluso en los accesos al Metro. Los conductores se enteran de los cierres al momento, lo que multiplica el caos en lugar de mitigarlo.

**Ausencia de planes inclusivos:** No se considera la diversidad de usuarios —desde choferes de apps hasta transportistas de mercancías pesadas— ni se adaptan las alternativas a condiciones como lluvia o horas pico, ignorando el principio de equidad en la movilidad urbana.

Estas omisiones no sólo violan el derecho a la información veraz y oportuna consagrado en el artículo 6 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, sino que agravan desigualdades: los sectores más vulnerables, sin acceso a GPS premium o información en tiempo real, son los más afectados. La opacidad en la comunicación refleja una desconexión entre las autoridades y la ciudadanía, convirtiendo una obra "verde y moderna" en un símbolo de negligencia vial.

### IV. JUSTIFICACIÓN DEL PUNTO DE ACUERDO

Ante este panorama, resulta imperativo que el Congreso de la Ciudad de México ejerza su facultad de exhorto para exigir acciones concretas. El punto de acuerdo propuesto busca:

Exhortar a la SEMOVI, SOBSE y al STC Metro a implementar, en un plazo no mayor a 15 días, un plan integral de comunicación que incluya:

Actualizaciones en tiempo real en apps de navegación y el portal oficial de movilidad.

Instalación de señalización digital y estática en al menos 10 puntos clave de las zonas afectadas.



Campañas de difusión en redes sociales, radio y transporte público, con mapas detallados de vías alternas (como Eje Central, Isabel la Católica y División del Norte).

Realizar una auditoría inmediata sobre el impacto vial y presentar un informe al Congreso en 30 días.

Coordinar con la Secretaría de Seguridad Ciudadana para patrullajes viales que mitiguen riesgos durante los picos de congestión.

Esta medida no pretende detener las obras, sino humanizarlas, asegurando que el progreso no se erija sobre el sufrimiento colectivo. Como legisladores, tenemos la responsabilidad de velar por una movilidad inclusiva que beneficie a todos, no solo a los peatones y ciclistas, sino a la totalidad del ecosistema urbano.

### CONSIDERANDOS

PRIMERO. - Que existe un Impacto por las obras en la movilidad urbana: La construcción de la calzada flotante de Tlalpan, un proyecto de infraestructura vial de gran envergadura, ha generado inevitablemente alteraciones significativas en los patrones de circulación vehicular en las zonas densamente pobladas de San Antonio Valle y Chabacano, alcaldía Benito Juárez. Estas modificaciones han provocado congestión, retrasos y afectaciones a la calidad de vida de los residentes y transeúntes.

SEGUNDO. - Que existe la necesidad de información clara y oportuna: La falta de una estrategia de difusión y señalización adecuada de las vías alternas ha exacerbado los problemas de movilidad. Los ciudadanos se enfrentan a la incertidumbre sobre las mejores rutas para evitar los congestionamientos, lo que resulta en tiempos de traslado prolongados, mayor consumo de combustible y un aumento en los niveles de estrés. Es imperativo que los ciudadanos cuenten con información clara, precisa y oportuna sobre las opciones de movilidad disponibles durante el desarrollo de las obras.

TERCERO. - Que existe un Impacto por las Obras en la Movilidad Urbana: La Secretaría de Movilidad (SEMOVI), la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) y la autoridad del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro) tienen la responsabilidad compartida de mitigar los impactos negativos de las obras en la movilidad urbana. Estas dependencias deben coordinar esfuerzos para garantizar que los ciudadanos estén informados sobre las alternativas de transporte y las rutas optimizadas para evitar las zonas de construcción.

CUARTO. - Marco Legal y Normativo: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y otros ordenamientos legales establecen el derecho de los ciudadanos a una movilidad eficiente, segura y accesible. Las autoridades están obligadas a garantizar este derecho, especialmente durante la ejecución de proyectos de infraestructura que puedan afectar la circulación.



QUINTO. - Que es importante consultar experiencias Internacionales: En ciudades de todo el mundo, la implementación de proyectos de infraestructura vial se acompaña de estrategias integrales de comunicación y señalización para minimizar las molestias a los ciudadanos. Estas estrategias incluyen el uso de tecnología, la participación ciudadana y la coordinación interinstitucional.

SEXTO. Que se deben tomar en cuenta Beneficios de una Difusión y Señalización efectivas: Una estrategia de difusión y señalización efectiva no solo reduce la congestión vehicular, sino que también fomenta el uso del transporte público, promueve la seguridad vial y mejora la imagen de la ciudad. Los ciudadanos informados son más propensos a adoptar comportamientos de movilidad responsables y a apoyar los proyectos de infraestructura que benefician a la comunidad.

#### PUNTOS RESOLUTIVOS

PRIMERO. - Se exhorta a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a diseñar e implementar, en un plazo no mayor a 15 días hábiles, una campaña de difusión masiva sobre las vías alternas de circulación disponibles en las zonas de San Antonio Valle y Chabacano. Esta campaña deberá incluir:

- La creación de mapas digitales interactivos que muestren las rutas recomendadas y los tiempos de traslado estimados.
- La difusión de información a través de redes sociales, medios de comunicación tradicionales y plataformas digitales.
- La instalación de carteles informativos en puntos estratégicos de las zonas afectadas.
- La realización de talleres y sesiones informativas para residentes y comerciantes.

SEGUNDO. -Se exhorta a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México a mejorar, en un plazo no mayor a 10 días hábiles, la señalización de las vías alternas, instalando letreros claros, visibles y de fácil comprensión que indiquen las rutas recomendadas, los puntos de interés relevantes (como estaciones de transporte público, hospitales y escuelas) y las restricciones de circulación. La señalización deberá cumplir con los estándares de diseño y seguridad vial establecidos por las normas técnicas aplicables.

TERCERO. -Se exhorta a la autoridad del Sistema de Transporte Colectivo Metro a reforzar la información sobre las estaciones cercanas a las zonas afectadas por las obras, destacando las conexiones con otras líneas de transporte público y promoviendo el uso del Metro como alternativa para evitar la congestión vehicular. Se sugiere la instalación de pantallas informativas en las estaciones y la difusión de mensajes a través de los sistemas de megafonía.



CUARTO. - Se solicita a la SEMOVI, la SOBSE y el STC Metro a establecer, en un plazo no mayor a 5 días hábiles, canales de comunicación efectivos para garantizar que la información sobre las vías alternas se actualice de manera oportuna y se difunda de manera coordinada. Se propone la creación de un comité interinstitucional que se reúna periódicamente para evaluar los avances y ajustar las estrategias según sea necesario.

QUINTO. - Que se instruya a la Comisión de Movilidad Sustentable de este órgano legislativo a dar seguimiento al cumplimiento de este punto de acuerdo y a presentar un informe detallado sobre los avances logrados en un plazo de 45 días hábiles. El informe deberá incluir indicadores de desempeño que permitan evaluar la efectividad de las medidas implementadas.

#### **PUNTO DE ACUERDO**

**ÚNICO. - PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y A LA AUTORIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A ADOPTAR MEDIDAS URGENTES PARA MEJORAR LA DIFUSIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE VÍAS ALTERNAS DE CIRCULACIÓN DERIVADAS DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA CALZADA FLOTANTE DE TLALPAN EN LAS ZONAS DE SAN ANTONIO ABAD Y CHABACANO.**

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los 11 días del mes de noviembre de 2025.

Signa la presente proposición con punto de acuerdo.

OLIVIA  
GARZA DE LOS SANTOS  
6913458A4C0A195F60674C79

Diputada Olivia Garza de los Santos.

Congreso de la Ciudad de México

III Legislatura