



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA



DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
P R E S E N T E

Las y los legisladores del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso k) y apartado E; de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 13, fracción IX, de la Ley Orgánica y artículos 1, 2 fracción XXXVIII; 5 fracciones I, II y X; 13 fracción XV; 79 fracción IX; 99 fracción II; 100 y 101 del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Poder Legislativo la presente Proposición con **PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR LA QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y AL ORGANISMO REGULADOR DEL TRANSPORTE, AMBOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SU RESPECTIVA COMPETENCIA, CONTINÚEN LOS TRABAJOS DEL DIAGNÓSTICO INTEGRAL DEL FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE TRASFERENCIA MODAL TLÁHUAC, CON LA FINALIDAD DE IDENTIFICAR FLUJOS, TIEMPOS Y PROBLEMÁTICAS ESPECÍFICAS QUE SE PRESENTAN EN EL MISMO Y SE ENCUENTREN EN APTITUD DE IMPLEMENTAR ACCIONES QUE PERMITAN ATENDER ESTAS SITUACIONES, EN BENEFICIO DE LAS PERSONAS USUARIAS DE ESTE ESPACIO PÚBLICO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Federal, en su Título Primero, Capítulo I, de los Derechos Humanos y sus Garantías, de manera particular en el artículo 4 reconoce el derecho a la



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por otro lado, la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el Derecho a una Ciudad Habitable, y de manera específica en el Apartado E. establece el reconocimiento de la Movilidad como un derecho, precisando que el mismo debe ser garantizado en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad; asimismo se establece el imperativo hacia las autoridades para que adopten las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho.

De la misma forma, la Carta de Derechos considera a la Movilidad como parte del Ordenamiento Territorial (Artículo 16), y precisa que la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad.

Sin duda, con estas disposiciones nuestra Ciudad observa lo establecido en la Carta Mundial “Por el Derecho a la Ciudad”, en donde se reconoce el derecho a la movilidad como una obligación de los gobiernos de las ciudades, que propone el desarrollo de una política pública sectorial que considere la formulación de planes de desplazamiento urbano e interurbano; un sistema de transporte público accesible en términos de oportunidad, cobertura, equipamiento, precio razonable y sostenibilidad del modelo, en términos de atención y previsión de las necesidades sociales y medioambientales de cada ciudad.

Desde este enfoque, la movilidad urbana debe ser verdaderamente considerada como una determinante para la calidad de vida, el bienestar y el goce de los derechos de las personas que habitan tanto en las ciudades y como en las zonas periféricas o conurbadas, a tal grado que deba ser considerada como un elemento esencial para su funcionamiento y sostenibilidad, tomando en consideración que los elementos que



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

la conforman, son esenciales para la convivencia cotidiana e incluso refuerzan la cohesión social en que tiene lugar en los espacios que conecta.

Para los efectos de la presente proposición, resulta de interés traer a consideración el contenido del Plan Mundial del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (Naciones Unidas, 2021), que en la parte que nos interesa señala que las personas, los vehículos y la infraestructura deben interactuar de manera que garanticen la seguridad; debido a que, tanto las características de diseño como la seguridad en los vehículos, influyen en el comportamiento de las personas, por esto, el diseño de ambos debe tener la capacidad de garantizar el cumplimiento lógico e intuitivo, además de ser capaz de anticipar y tomar en cuenta los errores humanos.

De acuerdo con la Comisión Nacional de Derechos Humanos¹, 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.

Con el objetivo de asegurar comportamientos seguros de los usuarios y disminuir el riesgo de siniestros de tránsito, se deben abordar y estipular las normas de circulación correspondientes en los diferentes órdenes de gobierno, aplicando e imponiendo las sanciones adecuadas.

1 CNDH, Movilidad, Vivienda y Derechos Humanos. Primera Edición, noviembre 2016.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Fortaleciendo lo expuesto, resulta oportuno precisar que los Objetivos de Desarrollo Sostenible aprobados por los Estados Miembros de las Naciones Unidas en el año de dos mil quince, precisan de manera particular en el Objetivo 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles” hace alusión al derecho humano a la movilidad, y propone lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; una de las metas precisadas en el mismo hace de manera enfática al sistema de transporte de la siguiente forma:

*11.2 De aquí a 2030, **proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.***

Es de esta forma que debemos tener claro que los medios y sistemas de transporte inciden de manera cotidiana en la calidad de vida de la ciudadanía, pues no solo constituye un derecho humano en sí mismo, sino que además, es un elemento que confluye de manera directa o indirecta con el goce de otros derechos como lo son la libre circulación, el acceso a la educación, al esparcimiento, al entretenimiento, la cultura y sobre todo a un medio ambiente sano; pero además son fundamentales para respaldar el crecimiento económico de una zona, crear fuentes de empleo y de manera indirecta para brindar el acceso a las personas a otros derechos como servicios esenciales, la atención de salud o la educación.

En ese orden de ideas, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial el catorce de julio de dos mil catorce, precisa al Sistema Integrado de Transporte Público como el Conjunto de Servicios de Transporte Público de



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tiene un mismo medio de pago (Artículo 9, F. XC); el cual debe funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identificación única, planificación y operación integrada (Artículo 74).

El referido ordenamiento legal precisa, además que, la Secretaría de Movilidad es responsable de la regulación del servicio de transporte concesionado (microbús y vagonetas).

Por otro lado, de acuerdo con el Diagnóstico Técnico del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024², el **servicio de transporte público concesionado, principalmente compuesto por colectivos, autobuses y vagonetas es utilizado por el 48% de la población en al menos uno de sus tramos de viaje**. El servicio opera bajo un esquema hombre-camión que da lugar a una consecuente competencia por el pasaje que deriva en costos relacionados con la seguridad vial y un servicio poco confiable. Una de las razones detrás de este esquema es la asignación de títulos de concesión que en su momento no establecieron condiciones mínimas de planeación, coordinación y operación del servicio.

Ahora bien, de 2010 a la fecha, se han creado 24 corredores concesionados, cuya planeación, regulación, supervisión y vigilancia está actualmente a cargo del Órgano Regulador del Transporte, organismo descentralizado de la SEMOVI creado en 2016. La forma más común de viajar es en transporte público y lo más representativo son **los viajes en microbuses y combis que representan el 35.7% de los viajes en la ciudad al día**.

² El referido diagnóstico puede consultarse en el siguiente link <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Para la prestación de dicho servicio, se cuenta con un parque vehicular de 1,899 autobuses, siendo que las empresas titulares de las concesiones han reportado a la Secretaría de Movilidad 1, 666 autobuses. Los cuales tienen entre 1 y 10 años de antigüedad, que utilizan combustibles como diesel y gas natural. Todos los vehículos cuentan con algún tipo de certificación de bajas emisiones.

Ahora bien, el presente punto de acuerdo propone abordar una problemática que se presenta justamente en el ejercicio del derecho a la Movilidad, de manera particular de los habitantes que diariamente se desplazan desde y a la Zona Oriente de nuestra capital, y cuyo punto de partida se localiza en el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Tláhuac.

Estos elementos de la Infraestructura de Movilidad de la Ciudad, comúnmente llamados paraderos, en donde coinciden dos o más tipos de transporte público y donde a través de éste, millones de personas se movilizan.

De acuerdo con la Ley de Movilidad, los Centros de Transferencia Modal son espacios físicos con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirven de conexión a los usuarios entre dos o más modos de transporte, principalmente entre modos de alta capacidad (STC Metro, Metrobús, Tren ligero y Ferrocarril Suburbano) y modos de baja capacidad (microbuses y vagonetas)

Estos centros de transferencia fueron creados debido a la necesidad de organizar diferentes formas de transporte público y privado, que se establecen al exterior de las estaciones de metro, principalmente en las terminales. Considerando lo estipulado en el Programa Integral de Movilidad, que establece que la Ciudad de México “debe convertirse en una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y equitativa



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

con entornos amables para caminar y andar en bicicleta, a fin de reducir la dependencia del uso de automóvil y fomentar estilos de vida más sanos”.

Forman parte de los Sistemas de transporte Público Masivo de la Ciudad, y constituyen muchas veces puntos de interconexión con municipios conurbados del Estado de México, su objetivo es facilitar la movilidad de pasajeros entre las redes de transporte que allí convergen, que aunque concentran la mayoría de las opciones de transporte, masivo y colectivo, son principalmente las puertas de intercambio entre transporte colectivo y transporte de último tramo de viaje.

En la Ciudad de México existen actualmente 50 Centros de Transferencia Modal, de los cuales ocho están fuera de servicio y uno se encuentra actualmente desincorporado (Acatitla). Los Centros de Transferencia Modal se encuentran en 13 de las 16 alcaldías con excepción de Cuajimalpa, La Magdalena Contreras y Milpa Alta. Siete de los Centros de Transferencia Modal (Balbuena, Nezahualcóyotl, Moctezuma, Miguel Ángel de Quevedo, Refinería, San Antonio Abad, Viveros) funcionan como paraderos en la vía pública, lo que incide en el congestionamiento vial de las zonas donde se encuentran ubicados.³

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Tomando en consideración el contenido de la Ley de Movilidad, los Centros de Transferencia Modal son espacios físicos con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirven de conexión a los usuarios entre dos o más modos de transporte, principalmente entre modos de alta capacidad (STC Metro, Metrobús,

³ Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México, 2020-2024, consultable en <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Tren ligero y Ferrocarril Suburbano) y modos de baja capacidad (microbuses y vagonetas).

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de acuerdo con el Informe de Gestión del periodo del 05 de octubre de 2024 al 30 de septiembre de 2025⁴, el Organismo Regulador de Transporte (ORT) está a cargo de los 37 Centros de Transferencia Modal y la regulación de operación de Corredores y Servicios Zonales de Transporte, e informa 3.0 millones de viajes mensuales con 21 mil unidades – provenientes del Estado de México y de la Ciudad, de entre ellos el CETRAM Tláhuac.

Para los efectos de la presente proposición, es importante señalar que el CETRAM Tláhuac constituye uno de los principales nodos de movilidad en el oriente de la Ciudad de México, al ser punto de conexión entre el Sistema de Transporte Colectivo Metro, rutas de transporte concesionado y otros servicios de traslado. Sin embargo, su operación actual presenta diversas problemáticas que afectan de manera directa a miles de personas usuarias diariamente.

Entre las principales problemáticas que han sido externadas las personas usuarias:

- **Saturación vehicular constante**, derivada de la alta concentración de unidades de transporte público sin una adecuada regulación de ascensos, descensos y tiempos de espera.

⁴ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Informe de Gobierno octubre 2024 – septiembre 2025. Contenido disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/informesemovi2025-1compressed-1.pdf>.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

- **Desorden en las bases y derroteros**, lo que provoca invasión de carriles, dobles filas y conflictos viales.
- **Falta de infraestructura adecuada**, como bahías suficientes, señalización clara y espacios delimitados para cada modalidad de transporte.
- **Presencia de transporte irregular o no autorizado**, que contribuye al caos operativo y a la competencia desleal.
- **Afectaciones a la seguridad vial y peatonal**, debido a maniobras riesgosas, falta de control y saturación de espacios.

CONTEXTO NORMATIVO

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial define a la Movilidad como el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas. De la misma forma, define a la Seguridad Vial como el conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito (De acuerdo con el contenido de su artículo 3).

En ese contexto, al abordar el tema de la Seguridad Vial, la Ley General establece que el sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que





III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros (Artículo 12).

De acuerdo al artículo 31 de la multicitada ley, se precisa que, la planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrarán los principios y jerarquía de la movilidad.

Por último, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece en su artículo 49, las medidas mínimas de tránsito que deben considerar los tres órdenes de gobierno, dentro de los cuales se hace hincapié para efectos de esta proposición: las medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo y servicio de movilidad.

Por otro lado, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, establece como uno de sus Objetivos Específicos “Generar las acciones correspondientes en favor de la protección de la vida, integridad física, de las personas usuarias de las vías en el territorio nacional, de acuerdo con el logro de objetivos suscritos por México.”

Además, precisa como uno de sus principios la Seguridad con la finalidad de asegurar una movilidad segura en las calles, desplazamientos y espacio público. Los servicios de movilidad deben ser espacios de tránsito, de paz y garantía del derecho a la vida. Desde un enfoque integral y sistémico que conjunte tanto la seguridad vial como la seguridad ciudadana, que se atiendan las causas estructurales para ofrecer espacios seguros, aumentando la percepción de seguridad, reduciendo siniestros de tránsito, lesiones graves y pérdida de vidas humanas.

Por otro lado, en nuestra capital, el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México, se estructura en torno a tres ejes complementarios entre sí, dentro de ellos,



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA



la parte que nos interesa es el Eje 3 denominado “Proteger” que establece que se cuidará la integridad de las personas que usan los distintos sistemas de transporte, por medio de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros, especialmente para los grupos de atención prioritaria. Asimismo, se promoverán estrategias de movilidad sustentable para proteger el medio ambiente. Considerando para ello el desarrollo de un Programa Integral de Seguridad Vial.

En ese sentido, la política de seguridad vial de la ciudad, plasmada en el Programa Integral de Seguridad Vial, está enfocada en promover la convivencia vial y garantizar la seguridad vial de todas las personas usuarias, especialmente las más vulnerables. Se implementarán soluciones orientadas a proteger la vida, promover el cambio de conducta a través de la formación y la educación, así como aumentar la eficacia de las instituciones encargadas de la seguridad vial en la ciudad.

Así también, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, reconoce el principio de seguridad, mediante el cual se privilegiarán las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

Además, resulta de necesario señalar que el referido ordenamiento establece en su artículo 90 la obligación que deben observar las concesionarias de transporte público de pasajeros cuando prestan sus servicios de transporte.

En su artículo 91, la citada Ley establece que los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte público colectivo de pasajeros de otra entidad federativa colindante con la Ciudad, única y exclusivamente podrán acceder a la Ciudad en el



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Centro de Transferencia Modal más cercano del Sistema de Transporte Colectivo conforme lo determine el permiso correspondiente.

Por su parte, el artículo 110 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece las obligaciones de los concesionarios, dentro de las cuales podemos destacar el cumplimiento de las disposiciones legales y administrativas en materia de movilidad, así como con las políticas y programas de la Secretaría y Vigilar que las bases, lanzaderas, centros de transferencia modal y demás lugares destinados a la prestación de servicio, se conserven permanentemente en condiciones higiénicas y con la calidad que el servicio requiere.

COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES EXHORTADAS

De conformidad con la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México tiene como atribución establecer las normas para la determinación de sitios de transporte público y de carga, taxis y autobuses y vehículos compartidos para otorgar; en su caso, las autorizaciones, permisos o concesiones correspondientes (Artículo 36, fracción VIII) así como emitir las políticas y normas de operación de los paraderos del servicio público de transporte de pasajeros (Artículo 36, fracción XVIII).

Sumado a ello, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece como atribuciones de la Secretaría: Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella (Artículo 12, fracción V); así como desarrollar conjuntamente con el Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México,





III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA



políticas para el control y operación en los Centros de Transferencia Modal (Artículo 12, fracción LI).

Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en el Decreto publicado el cuatro de agosto de dos mil veintiuno, por el que se crea el Organismo Público Descentralizado, denominado Organismo Regulador de Transporte, establece en el numeral segundo que este Organismo tiene por objeto el planear, operar, administrar, regular y supervisar los servicios que se presten dentro de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México.

También se establece en el numeral cuarto que entre las funciones de este Organismo se encuentra el coordinar, administrar, autorizar, vigilar, operar, regular y controlar el mantenimiento de los servicios de Corredores y Servicios Zonales de Transporte Público de Pasajeros, de los Centros de Transferencia Modal, Paraderos de Autobuses y demás espacios físicos destinados a la infraestructura y equipamiento auxiliar del servicio.

Hoy, el Partido Verde no se ocupa de señalar un problema, sino de asumir la obligación de atender las necesidades de movilidad, a través de una coordinación institucional; tenemos claro que resulta necesario concientizar el papel trascendental que desempeña el transporte como servicio público y la ocupación de los espacios en donde se localizan las terminales donde confluyen diversos elementos del Sistema de Movilidad Integrada, como los son los Centros de Transferencia Moral.

Porque la movilidad no puede seguir siendo sinónimo de desorden, riesgo e ineficiencia para miles de personas en Tláhuac. Porque cada minuto perdido en el congestionamiento representa tiempo de vida, oportunidades y bienestar que se



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

diluyen, pero, sobre todo, porque es nuestra responsabilidad garantizar condiciones dignas, seguras y ordenadas en los Centros de Transferencia Modal.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a consideración de esta soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA, EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y AL ORGANISMO REGULADOR DEL TRANSPORTE, AMBOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA Y CON BASE EN SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, CONTINÚEN CON LA ELABORACIÓN DEL DIAGNÓSTICO INTEGRAL DEL FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE TRANSFERENCIA MODAL TLÁHUAC, CON LA FINALIDAD DE IDENTIFICAR FLUJOS, TIEMPOS Y PROBLEMÁTICAS ESPECÍFICAS QUE SE PRESENTAN EN EL MISMO; LO ANTERIOR CON LA FINALIDAD DE QUE SE ENCUENTREN EN POSIBILIDAD DE IMPLEMENTAR ACCIONES DE ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO QUE OCUPA EL ESPACIO DEL CETRAM, EN EL QUE SE CONSIDEREN OPERATIVOS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL; LA REGULACIÓN DE ACCESO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE; LA ASIGNACIÓN ADECUADA DE ESPACIOS PARA ASCENSOS Y DESCENSOS; ASÍ COMO LA OPERACIÓN DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE CONFLUYEN EN ESTA ZONA DE LA ALCALDÍA TLÁHUAC, PARA LA RECUPERACIÓN DEL ORDEN, EN BENEFICIO DE LAS PERSONAS USUARIAS DEL CETRAM TLÁHUAC.





III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los ocho días del mes de abril del dos mil veintiséis.

Suscriben;

Manuel Talayero Pariente

Dip. Manuel Talayero Pariente
Coordinador

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Paula Alejandra Pérez Córdova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

Jesús Sesma Suárez

Dip. Jesús Sesma Suárez