



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS Y A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A SUBSIDIAR EL DIFERENCIAL DE PRECIO EN LA ADQUISICIÓN DE MEZCLA ASFÁLTICA PARA LAS ALCALDÍAS Y GARANTIZAR LOS RECURSOS PARA LA CONCLUSIÓN DE PROYECTOS DEL PRESUPUESTO PARTICIPATIVO Y REENCARPETADO.

DIPUTADA

Olivia Garza de los Santos

Presidenta de la Mesa Directiva del H. Congreso de la Ciudad de México.

PRESENTE.

La que suscribe, **Diputada América Alejandra Rangel Lorenzana**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Tercera Legislatura del Honorable Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a consideración de esta soberanía la presente proposición con **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS Y A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A SUBSIDIAR EL DIFERENCIAL DE PRECIO EN LA ADQUISICIÓN DE MEZCLA ASFÁLTICA PARA LAS ALCALDÍAS Y GARANTIZAR LOS RECURSOS PARA LA CONCLUSIÓN DE PROYECTOS DEL PRESUPUESTO PARTICIPATIVO Y REENCARPETADO** al tenor de los siguientes:



ANTECEDENTES

1. Conforme al marco legal vigente en la Ciudad de México, la administración y mantenimiento de la infraestructura vial se encuentra distribuida bajo un esquema de competencias concurrentes. El artículo 53, apartado A, numeral 12, fracción III de la Constitución Política de la Ciudad de México, en armonía con los artículos 31, fracción III y 32, fracción VIII de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, otorga a las 16 demarcaciones territoriales la facultad exclusiva y la obligación legal de brindar mantenimiento, bacheo, pavimentación y reencarpetado a las vías secundaria. Por su parte, corresponde a la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) de la Ciudad de México la atención y conservación de la red vial primaria, de acuerdo con el artículo 27 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México.
2. El Órgano Descentralizado denominado "*Planta de Asfalto de la Ciudad de México*", adscrito a la Secretaría de Obras y Servicios, fue constituido como la infraestructura pública clave para garantizar la dotación del insumo asfáltico necesario para la cobertura de obras públicas locales. A lo largo de los ejercicios fiscales, dicho órgano ha fungido como el proveedor prioritario y social de mezcla asfáltica para las 16 alcaldías, suministrando el material a un costo de fomento gubernamental sensiblemente menor al del mercado abierto, asegurando así la sostenibilidad financiera de las tareas de reencarpetado en la capital¹

¹ Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México. (2020). *Estatuto Orgánico del Órgano Descentralizado Planta de Asfalto de la Ciudad de México. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.*



3. Con fecha 27 de septiembre de 2026, el diario *La Jornada* hizo pública una investigación periodística en la que se revela que la Planta Productora de Mezcla Asfáltica de la CDMX suspendió el suministro y distribución de asfalto a las 16 alcaldías de la capital.² De acuerdo con la información recabada de fuentes gubernamentales y operativas, la Planta agotó de manera anticipada su techo presupuestal asignado para el presente ejercicio fiscal 2026, el cual ascendía a un monto de 1,409 millones de pesos.³
4. El desabasto centralizado ha generado una parálisis operativa inmediata en las direcciones generales de obras y servicios urbanos de las 16 alcaldías. Según los testimonios y datos documentados en el citado reporte periodístico, el número de cuadrillas operativas en campo se ha visto drásticamente reducido: de operar esquemas completos de atención (de entre 8 y 12 cuadrillas por demarcación), las alcaldías han tenido que replegar su capacidad a únicamente 2 o 3 cuadrillas operativas, limitando los trabajos a emergencias extremas y dejando en la indefinición cientos de solicitudes ciudadanas acumuladas tras la temporada de lluvias.⁴
5. El 29 de septiembre de 2026, el titular de la Secretaría de Obras y Servicios, Raúl Basulto Luviano, informó que se asignarán 100 millones de pesos adicionales a la Planta de Asfalto y que el suministro se reanudaría en un plazo de una a dos semanas, al calificar la suspensión como un proceso ordinario de abastecimiento derivado de que las solicitudes de las alcaldías rebasan las previsiones iniciales.⁵ El techo

² Gómez, L. (27 de septiembre de 2026). Planta productora dejó de proveer asfalto para baches en CDMX; alcaldías no han recibido material o les han disminuido volumen para obras. *La Jornada*, Sección Capital, 23.

³ Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México. (2025). *Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2026* [Tomo II, Anexo de Asignaciones Presupuestales a Órganos Descentralizados: Planta de Asfalto de la Ciudad de México]. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*.

⁴ **Advertencia:** las cifras sobre la reducción de cuadrillas provienen de los testimonios y datos consignados en la nota periodística citada (nota 2), no de un informe oficial de las alcaldías; deberán confirmarse con las direcciones generales de obras y servicios urbanos de cada demarcación.

⁵ *La Jornada*. (29 de septiembre de 2026). *Asignan a la Planta de Asfalto 100 mdp más; en 2 semanas...* Sección Capital, p. 27 (título abreviado en la fuente consultada). <https://www.jornada.com.mx/2026/09/29/capital/027n1cap>



presupuestal original de la Planta para 2026 fue de \$1,409,686,815.00, y su producción anual típica se ubica entre 500 mil y 550 mil toneladas.⁶ A precio de fomento, 100 millones de pesos equivalen a aproximadamente 102 mil toneladas (cálculo propio: $\$100,000,000 \div \$980.00$), esto es, entre el 18.6% y el 20.4% de la producción anual típica y el 7.1% del techo original; a precio de mercado (\$2,500.00), esa misma cantidad solo alcanzaría para 40 mil toneladas. En consecuencia, la ampliación, si bien reconoce la insuficiencia del techo inicial, no acredita por sí misma la cobertura de la demanda de las 16 alcaldías ni resuelve el periodo de desabasto que transcurra hasta la reanudación del suministro.

6. La ciudadanía cuenta con canales institucionales unificados para reportar baches en las 16 demarcaciones, operados por la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) a través de Locatel y del Sistema Unificado de Atención Ciudadana (SUAC): el chatbot de WhatsApp «Bachetel» (55 5658 1111), el portal 311locatel.cdmx.gob.mx, la línea *0311 y la App CDMX. Todos requieren, como datos mínimos, la ubicación exacta y una fotografía del daño, y la ADIP los describe como trámites que toman menos de tres minutos y que en su mayoría son 100% digitales.⁷ Al exigir ubicación y evidencia fotográfica, estos reportes permiten contar con un registro verificable de la demanda ciudadana pendiente de atención por demarcación, que constituye un insumo objetivo para dimensionar y focalizar el apoyo que se solicita.

⁶ Acento Noticias. (2026). *Planta de Asfalto de CDMX volverá a operar en dos semanas tras ampliación presupuestal* (presupuesto 2026: \$1,409,686,815; capacidad instalada de 400 toneladas por hora). <https://www.acentonoticias.com.mx/cdmx/planta-de-asfalto-de-cdmx-volvera-a-operar-en-dos-semanas-tras-ampliacion-presupuestal/>; La Jornada. (27 de septiembre de 2026). <https://www.jornada.com.mx/2026/09/27/capital/023n1cap>

⁷ Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México. *Reportar un bache en CDMX toma menos de 3 minutos* (nota de comunicación). <https://adip.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/reportar-un-bache-en-cdmx-toma-menos-de-3-minutos>; véase también El Universal, «¿Cómo reportar un bache en menos de 3 minutos?», <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/como-reportar-un-bache-en-menos-de-3-minutos-aqui-te-decimos/>



PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La abrupta interrupción en el suministro de mezcla asfáltica por parte de la Administración Central del Gobierno de la Ciudad de México ha desencadenado una severa contingencia técnica, presupuestal y de gobernanza local, sustentada en dos dimensiones principales; El costo por tonelada de mezcla asfáltica suministrada por la Planta de Asfalto del Gobierno de la Ciudad de México asciende a un precio de fomento de \$980.00 pesos M.N. por tonelada.⁸ Ante la negativa o imposibilidad física y presupuestal del Gobierno Central para continuar surtiendo el material, la ley de adquisiciones para el Distrito Federal, faculta a las alcaldías a comprar el insumo a través de proveedores o plantas privadas en el mercado abierto.⁹

Sin embargo, en el mercado, la tonelada de mezcla asfáltica oscila en \$2,500.00 pesos M.N. (Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción [CMIC] & CANADEVI, 2026), lo que representa un sobre costo de hasta 155% (más del doble del precio público de la Planta de Asfalto) y de 104% si se toma el extremo inferior de \$2,000.00 pesos M.N. por tonelada reportado por la prensa.¹⁰

Esta asimetría económica genera un impacto devastador en las finanzas de las demarcaciones:

⁸ Planta de Asfalto de la Ciudad de México (SOBSE): *Catálogo de Precios Públicos y Cuotas de Recuperación de Mezcla Asfáltica Favorable a Dependencias y Alcaldías de la CDMX*, Ejercicio Fiscal 2026. Tarifa estipulada: \$980.00 M.N. por tonelada de mezcla asfáltica en caliente.

⁹ Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal. (Última reforma publicada en 2024). Arts. 27 y 54 [Compras de emergencia y excepciones a licitaciones]. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*.

¹⁰ Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción [CMIC] y CANADEVI (2026), referencia de precio de mercado de \$2,500.00 por tonelada de mezcla asfáltica. La prensa reporta un rango de \$2,000.00 a \$2,500.00: La Jornada. (27 de septiembre de 2026). *Planta productora dejó de proveer asfalto para baches en CDMX*, Sección Capital, p. 23, <https://www.jornada.com.mx/2026/09/27/capital/023n1cap>. **Advertencia:** el precio de mercado varía según proveedor, volumen, distancia de acarreo y especificación de la mezcla; el porcentaje de sobre costo debe leerse como un máximo referencial.



- Reducción de cobertura: Con el mismo presupuesto asignado para obras ordinarias de bacheo o reencarpetado, las alcaldías solo pueden adquirir menos del 40% del volumen de asfalto inicialmente proyectado.
- Agravamiento de la red vial: El encarecimiento del material paraliza las obras preventivas y correctivas justo en la etapa posterior a la temporada estival de lluvias, periodo en el cual el deterioro de la carpeta asfáltica se acelera exponencialmente, incrementando el riesgo de accidentes de tránsito y daños al patrimonio de la ciudadanía.

La vertiente más crítica y jurídicamente compleja de esta problemática recae sobre la ejecución de las obras derivadas del Presupuesto Participativo. Conforme a lo establecido en los artículos 116, 117 y 118 de la *Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México*, el Presupuesto Participativo equivale al 4% del presupuesto anual de egresos asignado a cada alcaldía, el cual se distribuye en montos fijos e inflexibles por colonia o unidad territorial.¹¹

Año con año, un alto porcentaje de las consultas ciudadanas concluye con la victoria de proyectos enfocados en la *"pavimentación, reencarpetado y encarpetado comunitario"* de calles específicas dentro de las colonias. Dado que la norma impone un techo financiero cerrado y prefijado por unidad territorial, las alcaldías no cuentan con la facultad legal de incrementar el monto asignado a una determinada colonia sin vulnerar el principio de equidad distributiva.

Al verse obligadas las alcaldías a adquirir el asfalto con privados a \$2,500.00 pesos la tonelada en lugar de los \$980.00 pesos presupuestados. Los proyectos votados y ganados por la ciudadanía no se podrán concluir en las metas físicas comprometidas (por ejemplo, si un proyecto contemplaba repavimentar 1,000

¹¹ Congreso de la Ciudad de México. (2019). *Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México*. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.



m², el dinero alcanzará para menos de 400 m²). Se vulnera directamente el principio de ejercicio democrático participativo, traducéndose en opacidad y descontento vecinal. Genera el riesgo inminente de que las alcaldías caigan en un subejercicio presupuestal involuntario o en incumplimientos contractuales con las empresas constructoras al no poder costear el volumen total de insumos requerido.

Suficiencia presupuestal y dimensionamiento del apoyo.

El diferencial entre el precio de fomento (\$980.00) y el de mercado es de hasta \$1,520.00 por tonelada (a \$2,500.00), o de \$1,020.00 si se toma el extremo inferior del rango de \$2,000.00 a \$2,500.00 reportado por la prensa. Por cada 100 mil toneladas que las alcaldías tuvieran que adquirir fuera de la Planta, el subsidio requerido sería de entre \$102 y \$152 millones de pesos; para 300 mil toneladas, de entre \$306 y \$456 millones (cálculos propios e ilustrativos, en tanto la Secretaría de Obras y Servicios y las alcaldías no han hecho público el volumen demandado).¹²

Frente al Presupuesto de Egresos 2026 de la Ciudad de México, de \$313,385.4 millones de pesos,¹³ esos montos representan entre el 0.03% y el 0.15% del total, y son del mismo orden de magnitud que la ampliación de 100 millones ya asignada a la Planta. El apoyo es, por tanto, financieramente acotado y susceptible de atenderse mediante adecuaciones presupuestarias, economías o reasignaciones dentro del techo global aprobado, siempre que la Secretaría de

¹² **Advertencia metodológica:** cálculos propios con el precio de fomento de \$980.00 por tonelada (nota 8) y con precios de mercado de \$2,000.00 a \$2,500.00 (nota 10). Los volúmenes de 100 mil y 300 mil toneladas son hipotéticos; el monto real del subsidio dependerá de las toneladas efectivamente requeridas por las alcaldías, dato que a la fecha no es público, por lo que el punto de acuerdo solicita su cuantificación. Las cifras son estimaciones y no constituyen un dictamen de suficiencia presupuestal.

¹³ Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México. *Presupuesto General* (Decreto de Presupuesto de Egresos 2026, Ley de Austeridad y su Reglamento). <https://dgfc.finanzas.cdmx.gob.mx/servicios/presupuesto-general>. Monto total de \$313,385.4 millones: SPR Informa, «Aprueba Congreso de la CDMX Presupuesto de Egresos 2026», <https://sprinforma.mx/ver/cdmx/aprueba-congreso-de-la-cdmx-presupuesto-de-egresos-2026-por-mas-de-313-mil-millones-de-pesos>. Advertencia: el monto total se toma de una fuente periodística secundaria; deberá cotejarse con el Decreto de Presupuesto de Egresos publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 19 de diciembre de 2025.



Administración y Finanzas emita la determinación de suficiencia correspondiente.

Por ende, resulta imperativo que el Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Administración y Finanzas, no deslinde su responsabilidad presupuestal e intervenga mediante la absorción del diferencial tarifario.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que el artículo 12 de la Constitución Política de la Ciudad de México consagra el *Derecho a la Ciudad*, garantizando a sus habitantes la intangibilidad de un entorno urbano articulado, seguro, incluyente y provisto de servicios públicos de calidad. La infraestructura vial secundaria no representa únicamente un canal de tránsito vehicular, sino un elemento determinante de la movilidad urbana, la seguridad vial y la prevención de accidentes para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

SEGUNDO. Que de conformidad con los artículos 120 y 121 de la *Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México*, los proyectos ganadores del Presupuesto Participativo son de carácter vinculante y obligatorio para las autoridades de las alcaldías. Alterar, recortar o incumplir la meta física de un proyecto votado por la ciudadanía argumentando el sobre costo de un insumo provocado por la omisión o agotamiento de presupuesto de la Administración Central, vulnera los principios constitucionales de democracia participativa, certeza jurídica y el derecho a la buena administración pública reconocido en el artículo 7, apartado A de la Constitución local.¹⁴

¹⁴ Instituto Electoral de la Ciudad de México. (2025). *Acuerdo del Consejo General por el que se aprueban las bases y convocatoria para la Consulta del Presupuesto Participativo* [Lineamientos sobre intangibilidad de metas físicas de proyectos electos]. IECM.



TERCERO. Que, si bien el artículo 53 de la Constitución de la Ciudad de México reconoce la autonomía de gestión de las alcaldías en sus presupuestos, el artículo 21 del *Código Fiscal de la Ciudad de México* y la *Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México* imponen al Gobierno Central la obligación de velar por el equilibrio presupuestal y la suficiencia financiera en la prestación de servicios públicos esenciales. El desabasto de la Planta de Asfalto del Gobierno Central constituye un acontecimiento extraordinario y ajeno a la planeación de las alcaldías, por lo cual el impacto financiero generado no debe ser trasladado a los presupuestos ordinarios de las demarcaciones.

CUARTO. Que de acuerdo con los lineamientos emitidos por la Secretaría de Administración y Finanzas y la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México, la SAF cuenta con facultades expresas para realizar adecuaciones presupuestarias externas, transferencias compensatorias y autorizar fondos de contingencia cuando exista un encarecimiento de insumos que ponga en riesgo la ejecución de obras públicas prioritarias y la atención de compromisos democráticos como el Presupuesto Participativo.¹⁵¹⁶

QUINTO. Que encontrándonos en el último cuatrimestre del ejercicio fiscal 2026 y tras haber concluido el periodo crítico de lluvias, las alcaldías se encuentran en la ventana operativa indispensable para ejecutar las obras de reencarpetado y licitar o culminar los proyectos del Presupuesto Participativo antes del cierre contable de año. Cualquier postergación en la transferencia de recursos o en el subsidio del diferencial del asfalto derivará en la imposibilidad técnica de ejecutar

¹⁵ Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México. (2009). *Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México* [Arts. 51, 62 y 70]. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*.

¹⁶ **Advertencia sobre el marco normativo (Considerandos SEGUNDO a CUARTO):** los artículos citados de la Ley de Participación Ciudadana, el Código Fiscal, la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente, la Ley de Austeridad y el acuerdo del IECM deberán cotejarse con su texto vigente publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en los portales oficiales del IECM y de la Secretaría de Administración y Finanzas, ya que a la fecha de elaboración no fue posible consultar directamente su articulado.



los fondos, provocando un grave subejercicio en perjuicio directo de los habitantes de las 16 demarcaciones territoriales.

SEXTO. Que, a fin de que el subsidio se otorgue con criterios objetivos, transparentes y verificables, resulta procedente que su asignación se sujete, al menos, a los siguientes: a) que el volumen subsidiado corresponda a mezcla asfáltica efectivamente adquirida por una alcaldía en el mercado abierto durante el periodo de desabasto de la Planta, acreditada con la documentación de compra; b) que se destine a bacheo, reencarpetado o pavimentación de vialidades secundarias; c) que se dé prioridad a los proyectos del Presupuesto Participativo vigentes, cuyo techo por unidad territorial no puede ampliarse por las alcaldías; d) que la necesidad se sustente en los reportes ciudadanos registrados en el SUAC/Locatel (con ubicación y fotografía) por demarcación y en el avance físico de las obras; y e) que el apoyo concluya cuando la Planta restablezca el suministro regular.

SÉPTIMO. Que corresponde a la Secretaría de Administración y Finanzas, con base en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2026, la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México y su Reglamento, emitir la determinación de suficiencia presupuestal y, en su caso, autorizar las adecuaciones necesarias.¹⁷ Que el Programa Anual de Obras 2026 de la Secretaría de Obras y Servicios asciende a \$12,325.1 millones de pesos en recursos del Capítulo 6000, de los cuales \$1,560 millones corresponden a repavimentación de vialidades primarias,¹⁸ lo que permite a ambas

¹⁷ Véase la nota 13: Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, Presupuesto General (Decreto de Presupuesto de Egresos 2026, Ley de Austeridad y su Reglamento).

¹⁸ Capital CDMX. *Definen Programa Anual de Obras para 2026, por 12 mil 325 mdp* <https://capital-cdmx.org/definen-programa-anual-de-obras-para-2026-por-12-mil-325-mdp/>



dependencias evaluar economías, reprogramaciones o remanentes que, sin afectar obras prioritarias, cubran el apoyo aquí solicitado.

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- Se exhorta de manera respetuosa a la persona titular de la Secretaría de Administración y Finanzas y a la persona titular de la Secretaría de Obras y Servicios, ambas de la Ciudad de México, a diseñar e implementar de manera inmediata un mecanismo extraordinario de compensación y subsidio financiero en favor de las 16 Alcaldías de la capital, con el objetivo de cubrir el diferencial de precio de la mezcla asfáltica —equivalente a la diferencia entre los \$980.00 pesos M.N. por tonelada ofertados por la Planta de Asfalto de la CDMX y los hasta \$2,500.00 pesos M.N. por tonelada que cotizan las plantas privadas—, a fin de no encarecer las obras de bacheo y repavimentación en la red vial secundaria.

SEGUNDO.- Se exhorta a la persona titular de la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México a autorizar una ampliación presupuestaria extraordinaria dirigida a las 16 Alcaldías, destinada de manera rígida e intransferible a complementar los techos financieros de las Unidades Territoriales cuyos proyectos ganadores del Presupuesto Participativo correspondan a reencarpetado, pavimentación o bacheo, garantizando con ello que se cumpla al 100% con las metas físicas de metros cuadrados votadas por las y los ciudadanos.

TERCERO.- Se exhorta a la persona titular de la Dirección General del Órgano Descentralizado Planta de Asfalto de la Ciudad de México a remitir a este Congreso un informe técnico y financiero pormenorizado, en el que se expongan detalladamente las razones administrativas y presupuestarias por las cuales se agotó de forma anticipada el presupuesto de 1,409 millones de pesos asignado



para el ejercicio fiscal 2026, así como el calendario de recalendrización operativa para el restablecimiento del suministro directo de asfalto público a las 16 demarcaciones.

CUARTO.- Se exhorta a las personas titulares de la Secretaría de Administración y Finanzas y de la Secretaría de Obras y Servicios, ambas de la Ciudad de México, a remitir a este Congreso, en un plazo no mayor a diez días hábiles: I) la cuantificación, por alcaldía, del volumen de mezcla asfáltica requerido y del diferencial de precio a cubrir; II) el dictamen de suficiencia presupuestal correspondiente, con indicación de la fuente de recursos (adecuación presupuestaria, economías o reasignación); y III) el destino y el calendario de aplicación de los 100 millones de pesos adicionales asignados a la Planta de Asfalto.

QUINTO.- Se exhorta a la persona titular de la Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México a remitir a este Congreso, por demarcación territorial, el número de reportes de baches registrados en el SUAC/Locatel durante 2026, su estatus de atención y la autoridad a la que fueron turnados, como criterio objetivo para focalizar el apoyo.

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles, sede del Congreso de la Ciudad de México, a 01 de octubre del año 2026.

SUSCRIBE

América A. Rangel Lorenzana

DIP. AMÉRICA ALEJANDRA RANGEL LORENZANA