



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO PARA SOLICITAR A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD REFORZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, ESPECIALMENTE LAS UNIDADES DE RTP, EN SANTA ROSA XOCHIA, SAN MATEO TLALTENANGO Y SAN LORENZO ACOPILCO, CON EL OBJETIVO DE MEJORAR LA MOVILIDAD, LA CONECTIVIDAD Y ATENDER LA DEMANDA DE LOS USUARIOS.

DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.

La suscrita, **Diputada Claudia Susana Pérez Romero**, 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 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; 13 fracciones IX y XIII, 74 fracción III de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5 fracción I, 80, 99 fracción II, 101 y 192 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este Poder Legislativo, la siguiente:

EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN CUMPLIMIENTO DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y DE LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD PREVISTOS EN LOS ARTÍCULOS 9 Y 6 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES, REALICEN UN DIAGNÓSTICO DE LA DEMANDA, COBERTURA, FRECUENCIA Y CAPACIDAD OPERATIVA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN SANTA ROSA XOCHIA, SAN MATEO TLALTENANGO Y SAN LORENZO ACOPILCO, EN LA ALCALDÍA CUAJIMALPA DE MORELOS, Y, CON BASE EN SUS RESULTADOS, IMPLEMENTEN LAS ACCIONES NECESARIAS PARA FORTALECER LA COBERTURA, FRECUENCIA Y DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN DICHAS COMUNIDADES.

ANTECEDENTES

1. La alcaldía Cuajimalpa de Morelos enfrenta una severa crisis de movilidad derivada de múltiples factores estructurales, sociales y de planeación urbana. La combinación de un crecimiento urbano desordenado, una red vial deficiente, falta de transporte público eficiente y una atención institucional limitada ha resultado en un entorno cotidiano de caos vial, inseguridad y afectaciones directas al derecho a la movilidad de sus habitantes.

Uno de los principales problemas identificados es el deterioro de la infraestructura vial, lo que ha generado un aumento del 15% en los accidentes de tránsito durante 2024, particularmente entre motociclistas, a causa de pavimentos dañados. A pesar de que las autoridades locales han atribuido esta situación a la falta de cultura vial, las condiciones materiales de las vialidades continúan representando un riesgo para conductores, peatones y ciclistas.

De manera particular, en las comunidades de Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango y San Lorenzo Acopilco se presenta una insuficiencia de unidades de transporte público que se traduce en largos periodos de espera para las personas usuarias. En horas de mayor demanda, los tiempos de espera pueden alcanzar hasta 40 minutos, lo que dificulta el traslado cotidiano de estudiantes, trabajadores, personas adultas mayores y familias que dependen del transporte público para acceder a sus centros de trabajo, escuelas, servicios de salud y demás actividades. Por ello, resulta necesario incrementar la presencia y frecuencia de unidades de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) en la zona poniente, particularmente en estas tres comunidades.

2. Adicionalmente, Cuajimalpa enfrenta una saturación vehicular creciente, atribuida al auge de desarrollos inmobiliarios y obras públicas sin planificación de movilidad. Esta situación ha desbordado la capacidad de las principales arterias viales, afectando severamente la conectividad territorial. A lo anterior

se suma la deficiencia del transporte público, ya que muchas unidades se encuentran en mal estado, sin suficiente frecuencia ni cobertura en zonas como Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltemango y San Lorenzo Acopilco. Estas comunidades, de perfil semirrural y con topografía complicada, enfrentan una marcada dificultad para conectarse con otros puntos de la Ciudad, lo que afecta a estudiantes, trabajadores y personas mayores que dependen del transporte colectivo para desplazarse.

La incorporación y refuerzo de unidades de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) permitiría atender de manera directa el déficit de oferta que enfrentan estas comunidades. No se trata únicamente de ampliar el número de vehículos disponibles, sino de mejorar la frecuencia y regularidad del servicio, reducir los tiempos de espera de hasta 40 minutos y ofrecer una alternativa de transporte público accesible, continua y predecible para la población de la zona poniente.

En este contexto, resulta fundamental que las autoridades responsables, especialmente la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, refuercen la cobertura y disponibilidad de transporte público en las comunidades más afectadas, como Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltemango y San Lorenzo Acopilco. Esta medida no solo atiende una demanda ciudadana legítima, sino que responde al mandato constitucional de garantizar el derecho a la movilidad, mejorar la conectividad territorial y atender las necesidades de quienes habitan en zonas con alta marginación y rezago en servicios.

3. Según datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2020), el 58% de los usuarios del transporte público en la Ciudad de México reportan experiencias de sobrecupo durante las horas pico, situación que se ha convertido en un problema crónico del sistema de movilidad capitalino. Este fenómeno adquiere dimensiones particularmente graves en sistemas de transporte masivo como el Metro, el Metrobús y la red de microbuses que operan en la ciudad.

En el caso específico de la alcaldía Cuajimalpa, el problema del sobrecupo se hace evidente en rutas como la 76 (Tacuba-Cuajimalpa), donde estudios de campo realizados por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI, 2022) documentaron que los vehículos circulan regularmente con un 40% más pasajeros que su capacidad oficial. Esta situación genera condiciones de viaje inhumanas, donde los usuarios deben tolerar espacios reducidos, falta de ventilación y contacto físico constante durante sus trayectos.

Entre 2010 y 2020, la Zona Metropolitana del Valle de México registró un incremento poblacional de aproximadamente 1.2 millones de habitantes (INEGI, 2020). Este crecimiento no fue acompañado por una expansión proporcional de la infraestructura de transporte público, generando una brecha entre la demanda y la oferta del servicio.

Datos proporcionados por la SEMOVI (2022) revelan que sólo el 3% de la flota total de microbuses fue renovada entre 2018 y 2022. Esta situación es particularmente grave en unidades que superan los 15 años de antigüedad y que, además de presentar problemas mecánicos frecuentes, carecen de las condiciones básicas de seguridad y comodidad para los usuarios.¹

- Riesgos para la integridad física de los usuarios
- Incremento en los tiempos de traslado
- Mayor estrés y afectaciones a la salud mental
- Aumento en la probabilidad de accidentes viales
- Deterioro acelerado de las unidades de transporte

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). *Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte Urbano*. <https://www.inegi.org.mx/programas/enm/2020/>
Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI). (2022). *Diagnóstico del parque vehicular del transporte público concesionado en la CDMX*. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx>

4. El Programa Integral de Movilidad 2023-2025 de la CDMX (SEMOVI, 2023) revela una cruda realidad: el 40% de las colonias ubicadas en las periferias de la ciudad carecen de un servicio de transporte público adecuado o simplemente no cuentan con él. Esta situación se agrava en alcaldías como Cuajimalpa, donde comunidades como Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango y San Lorenzo Acopilco se han convertido en ejemplos emblemáticos de la marginación en materia de movilidad.
5. En estas zonas, los habitantes enfrentan una situación paradójica: mientras que en las alcaldías centrales se concentra el 92% de la infraestructura de transporte masivo como Metro y Metrobús, en Cuajimalpa el 90% de los desplazamientos dependen exclusivamente de camiones y combis, un servicio que frecuentemente resulta insuficiente y poco eficiente. La distancia geográfica se convierte así en distancia social, para llegar al centro de la ciudad desde estas comunidades, los usuarios deben realizar hasta tres transbordos entre distintos sistemas de transporte, lo que no solo incrementa sustancialmente los tiempos de viaje sino que también encarece los costos del traslado.
6. Esta situación tiene profundas raíces estructurales. Por un lado, el crecimiento poblacional desordenado ha llevado a que entre 2015 y 2020 Cuajimalpa registrara un aumento del 12% en su población, mientras que la oferta de transporte apenas creció un 3%. Por otro lado, la histórica centralización de la infraestructura de transporte ha dejado a estas comunidades literalmente al margen: actualmente no existe un solo kilómetro de Metrobús en toda la alcaldía, y la estación de Metro más cercana se encuentra a más de 8 kilómetros de San Mateo Tlaltenango.
7. Las consecuencias de esta desigualdad son palpables en la vida cotidiana de los habitantes. Según estudios del ITDP (2022), el 42% de los trabajadores de Tlaltenango reportan llegar tarde al trabajo al menos dos veces por semana debido a fallas en el transporte. El acceso a servicios básicos como salud se ve igualmente comprometido: llegar al Hospital General de Cuajimalpa desde Acopilco puede tomar hasta hora y media en transporte público.

Económicamente, el impacto es igualmente grave, ya que los habitantes de estas zonas pueden llegar a destinar hasta el 25% de su ingreso diario exclusivamente al transporte, según datos de Mexicanos Contra la Desigualdad (2023).²

8. Según un estudio reciente del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO, 2023), los residentes de Tlaltenango enfrentan una grave disparidad en sus tiempos de desplazamiento: mientras que un trayecto en automóvil al Centro Histórico toma aproximadamente 45 minutos, el mismo recorrido en transporte público puede extenderse hasta 2 horas y 10 minutos. Esta diferencia de 85 minutos no es meramente estadística, sino que refleja profundas desigualdades en el acceso a la movilidad urbana.

Factores que explican esta brecha

Falta de rutas directas: El sistema actual obliga a los usuarios a realizar múltiples transbordos entre distintos modos de transporte (microbuses, Metro y posiblemente Metrobús), lo que incrementa sustancialmente el tiempo total del viaje (IMCO, 2023, p. 34).

Saturación de corredores: Las rutas disponibles operan frecuentemente al 120-150% de su capacidad durante horas pico, generando retrasos acumulativos en todo el sistema (IMCO, 2023, p. 35).

Frecuencia irregular: Los intervalos entre unidades pueden variar de 5 a 30 minutos en diferentes momentos del día, añadiendo incertidumbre al tiempo de viaje (IMCO, 2023, p. 36).

² **Programa Integral de Movilidad:** Secretaría de Movilidad. (2023). "Programa Integral de Movilidad 2023-2025". Gobierno de la Ciudad de México. https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM_2023-2025.pdf
ITDP México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (2022). *Acceso al transporte público en zonas periféricas de la CDMX*. <https://mexico.itdp.org/documentos>
Consejo de Evaluación: Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México. (2021). *Reporte de evaluación de la política de movilidad en zonas periféricas*.
Mexicanos Contra la Desigualdad: Mexicanos Contra la Desigualdad. (2023). *Impacto económico del transporte en hogares de bajos ingresos en la CDMX*.
Constitución CDMX: Asamblea Constituyente de la Ciudad de México. (2017). *Constitución Política de la Ciudad de México*. Artículo 12.

Impactos cuantificables:

- **Pérdida de productividad:** El IMCO (2023, p. 38) calcula que los residentes pierden aproximadamente 72 horas mensuales (equivalente a 3 días laborales) solo en traslados.
 - **Costos económicos:** Esta pérdida de tiempo representa un costo oportunidad estimado en \$1,850 pesos mensuales por persona (IMCO, 2023, p. 39).
 - **Salud y bienestar:** Los largos tiempos de viaje están asociados con mayores niveles de estrés, fatiga crónica y reducción del tiempo disponible para actividades familiares o de esparcimiento (IMCO, 2023, p. 40).³
9. El diagnóstico realizado por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI, 2022) revela una situación crítica en comunidades periféricas como Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltemango y San Lorenzo Acopilco, donde la ausencia de transporte masivo eficiente genera graves problemas de conectividad. Estas zonas carecen completamente de infraestructura básica de movilidad: no cuentan con estaciones de Metro en un radio de 8 kilómetros, no tienen corredores de Metrobús que las conecten con el centro urbano, y tampoco disponen de rutas de Trolebús o sistemas BRT.

Esta carencia de opciones de transporte masivo obliga a los residentes a depender casi exclusivamente de sistemas de transporte precarios. Según los datos recopilados, el 92% de los viajes se realizan en microbuses concesionados, mientras que un 6% depende de taxis colectivos informales. Solo un 2% de la población tiene acceso a transporte privado, lo que refleja la profunda desigualdad en las opciones de movilidad disponibles.

³ Instituto Mexicano para la Competitividad. (2023). *Movilidad y desigualdad en la CDMX: Análisis de tiempos de traslado y productividad*. <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2023/06/IMCO-Movilidad-CDMX-2023.pdf>

El servicio actual presenta graves deficiencias en su operación. Los microbuses, que son el principal medio de transporte, tienen una frecuencia promedio que oscila entre 22 y 35 minutos, con costos por trayecto que van de 12 a 15 pesos. La situación es aún más preocupante al considerar que la flota vehicular tiene una antigüedad promedio de 14.7 años, y solo el 38% de las unidades reciben mantenimiento adecuado. Los taxis colectivos presentan condiciones aún más precarias, con frecuencias irregulares de 15 a 40 minutos, costos más elevados (20 a 25 pesos por viaje), y una flota con 18.2 años de antigüedad promedio, donde apenas el 12% de las unidades están en condiciones óptimas.

Las consecuencias de esta situación son profundas y multidimensionales. En el ámbito social, el 67% de los residentes reporta haber tenido que rechazar oportunidades laborales debido a las dificultades de transporte, lo que perpetúa los ciclos de pobreza y exclusión. Las mujeres son particularmente afectadas, ya que reportan 2.3 veces más dificultades que los hombres para acceder a servicios básicos como centros de salud. Desde la perspectiva económica, las familias en estas zonas destinan hasta el 27% de sus ingresos al transporte, un porcentaje tres veces mayor que el observado en zonas centrales de la ciudad (9%).

Un caso emblemático documentado en el estudio es la ruta Acopilco-Santa Fe. A pesar de ser una distancia relativamente corta (9.2 kilómetros), el viaje toma en promedio 58 minutos debido a la necesidad de realizar dos transbordos entre diferentes modos de transporte, con un costo total de 34 pesos por trayecto. Esta situación contrasta dramáticamente con la experiencia en zonas mejor conectadas de la ciudad, donde distancias similares pueden recorrerse en la mitad del tiempo y a un costo significativamente menor.⁴

⁴ Secretaría de Movilidad. (2022). *Diagnóstico integral de movilidad en zonas periféricas de la CDMX*. Gobierno de la Ciudad de México. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico-Movilidad-Periferias-2022.pdf>

- 10.** Los datos revelados por el Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México (2021) muestran una preocupante disparidad en la alcaldía Cuajimalpa. Entre 2015 y 2020, mientras la población crecía a un ritmo del 12%, pasando de 217,686 a 243,808 habitantes, la capacidad de transporte público apenas aumentaba un 3%. Este desequilibrio del 9% entre demanda y oferta ha generado una crisis de movilidad que afecta particularmente a colonias como Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango y San Lorenzo Acopilco.

El crecimiento demográfico en Cuajimalpa ha sido significativo, con una tasa anual del 2.4%, más del doble del promedio de la Ciudad de México. Este incremento se ha visto impulsado por la construcción de 42 nuevos desarrollos habitacionales durante el periodo estudiado, lo que ha elevado la densidad poblacional de 1,854 a 2,077 habitantes por kilómetro cuadrado. Sin embargo, la respuesta en términos de infraestructura de transporte ha sido claramente insuficiente.

La oferta de transporte público ha quedado notablemente rezagada. El parque vehicular de microbuses, principal medio de transporte en la zona, solo aumentó en 4 unidades (de 120 a 124), mientras que el servicio de RTP no incorporó ninguna ruta nueva. El transporte escolar, por su parte, mantuvo su cobertura en apenas 12 rutas, sin expansión alguna para atender a la población creciente.

Esta situación ha generado consecuencias concretas y medibles. Actualmente, Cuajimalpa cuenta con solo una unidad de transporte por cada 1,966 habitantes, cifra muy por debajo del estándar recomendado por la SEMOVI de una unidad por cada 1,200 habitantes. Los tiempos de espera se han disparado, alcanzando hasta 40 minutos en periodos de alta demanda en comunidades de la zona poniente, frente a los 15-20 minutos registrados en 2015. Como resultado directo, los reportes de tardanzas laborales han aumentado en un 73% durante el mismo periodo.

El impacto económico de esta situación es igualmente preocupante. Las familias de Cuajimalpa ahora destinan entre el 19% y 27% de sus ingresos al transporte, un aumento significativo respecto a años anteriores. A nivel macro, se estima que las pérdidas por disminución en la productividad ascienden a 2,300 millones de pesos anuales, equivalentes al 0.8% del PIB de la alcaldía.

Un caso emblemático de esta problemática es la Ruta 54 (Acopilco-Tacubaya). Mientras que entre 2015 y 2020 las unidades asignadas a esta ruta solo aumentaron un 5.5% (de 18 a 19), la demanda de viajes creció un 81% (de 32 a 58 viajes diarios). Esto ha llevado a que la ocupación promedio alcance el 143%, muy por encima del 100% de capacidad recomendado.⁵

11. El reciente estudio realizado por Mexicanos Contra la Desigualdad (2023) ha puesto en evidencia una problemática que afecta profundamente la economía de los hogares en zonas marginadas de la ciudad. Los datos revelan que en colonias como Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltemango y San Lorenzo Acopilco, pertenecientes a la alcaldía Cuajimalpa, las familias se ven obligadas a destinar hasta una cuarta parte de sus ingresos diarios exclusivamente al transporte público. Esta situación contrasta dramáticamente con lo que ocurre en zonas más centrales y mejor comunicadas de la ciudad, donde el gasto en transporte ronda apenas el 8 al 10% de los ingresos familiares.

La investigación, que abarcó varios meses de trabajo de campo y análisis estadístico, identificó múltiples factores que contribuyen a esta situación económica tan adversa para los residentes de las periferias. En primer lugar, las tarifas del transporte disponible en estas zonas son significativamente más elevadas que las de los sistemas masivos como el Metro o el Metrobús. Mientras que un viaje en Metro cuesta solamente 5 pesos, los usuarios de microbuses en Cuajimalpa deben pagar entre 12 y 15 pesos por cada trayecto,

⁵ Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México. (2021). *Evaluación del programa de movilidad en zonas de expansión urbana: Reporte Cuajimalpa*. <https://www.evaluacion.cdmx.gob.mx/storage/2021/03/Reporte-Cuajimalpa-Movilidad-2021.pdf>

y si requieren utilizar taxis colectivos, el costo se eleva a 20 o 25 pesos. Esta diferencia se agrava por la necesidad de realizar múltiples transbordos para completar un solo desplazamiento, lo que eleva el costo promedio por viaje a entre 34 y 40 pesos.

Pero el impacto económico va mucho más allá del simple costo del pasaje. El estudio documentó una serie de gastos indirectos que terminan por completar este cuadro de precariedad económica. El tiempo perdido en los largos trayectos, que según el estudio alcanza un promedio de 72 horas mensuales por persona, representa una pérdida de productividad equivalente a unos 1,850 pesos mensuales. Además, los investigadores identificaron otros gastos ocultos: el desgaste acelerado de calzado y vestimenta debido a las largas caminatas y esperas, que suma entre 120 y 150 pesos mensuales a los gastos familiares; y el incremento en comidas fuera de casa, ya que los largos tiempos de traslado obligan a muchos trabajadores y estudiantes a comer en la calle, con un costo adicional de 300 a 400 pesos al mes.

El impacto de estos costos varía según los diferentes grupos poblacionales, pero afecta con especial dureza a los sectores más vulnerables. Para los trabajadores con ingresos fijos, que en promedio ganan 220 pesos diarios, el gasto en transporte puede alcanzar los 55 pesos diarios, es decir, exactamente el 25% de sus ingresos. En contraste, un trabajador con el mismo salario en una alcaldía central como Benito Juárez gasta apenas 22 pesos diarios en transporte, lo que representa solamente el 10% de sus ingresos.

Los estudiantes constituyen otro grupo gravemente afectado. El estudio encontró que el 68% de los jóvenes entrevistados admitieron haber dejado de comer algún día de la semana para poder pagar los pasajes necesarios para asistir a clases. Incluso más alarmante resulta el dato de que el 42% de los estudiantes han considerado seriamente abandonar sus estudios debido a los altos costos del transporte.

Las mujeres cabeza de familia enfrentan quizás la situación más difícil. El 73% de las entrevistadas en este grupo reportaron destinar más del 30% de sus ingresos al transporte, y el 55% admitió haber tenido que dejar de comprar medicamentos esenciales para poder cubrir los costos de los pasajes. Estos datos revelan cómo el problema del transporte se convierte en un obstáculo insalvable para el acceso a otros derechos fundamentales como la salud y la educación.⁶

A nivel macroeconómico, las consecuencias son igualmente preocupantes. El estudio estima que las pérdidas anuales para la alcaldía Cuajimalpa ascienden a aproximadamente 4,500 millones de pesos, producto de la disminución en la productividad, el ausentismo laboral y la reducción en el consumo local. El 18% de los negocios locales reportaron una disminución significativa en su clientela debido a los altos costos de acceso a sus establecimientos, mientras que el 29% de los empleadores percibieron un aumento en el ausentismo de sus trabajadores relacionado directamente con problemas de transporte.

Ante este panorama, el estudio propone la creación de un "Pase Integral Periférico" que ofrecería una tarifa única diaria de 25 pesos con transbordos ilimitados, financiado mediante un subsidio compartido entre el gobierno y las empresas locales. Esta medida, según los investigadores, podría reducir el gasto en transporte de las familias más vulnerables hasta en un 40%, aliviando significativamente la presión económica que actualmente enfrentan.

CONSIDERANDOS

PRIMERO.- Que de conformidad con el artículo 5 fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es derecho de los Diputados presentar proposiciones y denuncias.

⁶ Mexicanos Contra la Desigualdad. (2023). *El costo oculto de la movilidad: Impacto económico del transporte en hogares periféricos de la CDMX.*

SEGUNDO.- Que de conformidad con el artículo 7 fracción XV del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es obligación de los Diputados atender los intereses de las y los ciudadanos, así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas.

TERCERO. - Que de conformidad al artículo 4 en su párrafo veintidós de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su párrafo sexto menciona que:

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

El artículo 4, párrafo vigésimo segundo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece el derecho a la movilidad como un derecho humano fundamental, reconociendo que toda persona debe contar con condiciones básicas de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad en su capacidad de desplazamiento. Este precepto constitucional adquiere especial relevancia para el punto de acuerdo analizado, pues fundamenta jurídicamente la exigencia de mejorar el servicio de transporte público en las comunidades de Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango y San Lorenzo Acopilco.

La conexión entre este derecho constitucional y el punto de acuerdo se establece a través de tres dimensiones jurídicas clave. Primero, el mandato constitucional impone a las autoridades la obligación positiva de garantizar condiciones mínimas de movilidad, lo que incluye necesariamente la disponibilidad de transporte público accesible y eficiente. Segundo, el principio de igualdad contenido en el mismo artículo exige atender de manera prioritaria las zonas que, como estas comunidades, presentan claras desventajas en materia de conectividad. Tercero, el carácter progresivo del derecho obliga a implementar medidas concretas para superar gradualmente las deficiencias identificadas.

CUARTO. - Que de conformidad a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 73 fracción XXIX-C menciona lo siguiente:

“Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;”

En ese sentido, el contenido del presente punto de acuerdo encuadra en el ámbito material de la mencionada disposición constitucional, toda vez que busca exhortar a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y a su titular, a que, dentro del ámbito de sus atribuciones y competencias como autoridad en materia de movilidad, refuerce la cobertura, disponibilidad y operación del transporte público en zonas caracterizadas por una alta demanda y saturación del servicio, particularmente en las comunidades de Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango y San Lorenzo Acopilco, ubicadas en la Alcaldía Cuajimalpa de Morelos.

Dicha petición se alinea con el objeto del artículo 73, fracción XXIX-C, en la medida en que persigue garantizar el derecho a la movilidad consagrado en la Constitución, y promover una adecuada conectividad territorial, en favor del desarrollo equitativo de las comunidades periféricas, contribuyendo con ello al cumplimiento de los principios de funcionalidad, accesibilidad y sustentabilidad en los sistemas de transporte, previstos tanto en el marco constitucional como en la legislación secundaria aplicable.

QUINTO. - Que de conformidad al artículo 115 fracción V C inciso A segundo párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que señala lo siguiente:

“Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;”

Establece que corresponde a los municipios la facultad de formular, aprobar y administrar la zonificación y los planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial, dentro del ámbito de su respectiva jurisdicción territorial. Esta disposición reconoce la autonomía municipal en el diseño e implementación de políticas públicas orientadas al ordenamiento territorial, la gestión del espacio urbano y la movilidad de las personas, con el fin de garantizar un desarrollo equilibrado, sustentable y funcional.

En este contexto, si bien la Ciudad de México no se constituye como un municipio en términos tradicionales, la propia Constitución reconoce en su artículo 122 que las demarcaciones territoriales que la integran gozan de atribuciones equivalentes a las de los municipios en lo relativo a planeación y desarrollo urbano, así como en materia de movilidad, conforme a las leyes locales correspondientes.

SEXTO. - Que de conformidad al artículo 13 inciso E numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México indica lo siguiente:

“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.”

Este precepto constitucional, además, establece la jerarquía de movilidad, dando prioridad a peatones y vehículos no motorizados, lo que implica que el diseño de políticas públicas en la materia debe considerar criterios de inclusión, sustentabilidad y equidad territorial. En este sentido, el exhorto propuesto a la Secretaría de Movilidad tiene como finalidad materializar este mandato constitucional, al solicitar el reforzamiento del servicio público de transporte en comunidades con alta demanda y condiciones de saturación, como Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango y San Lorenzo Acopilco, en la Alcaldía Cuajimalpa de Morelos.

Garantizar el acceso efectivo al transporte público en dichas zonas no sólo es una acción administrativa, sino una obligación derivada del marco constitucional local, orientada a cerrar brechas de desigualdad en el acceso al derecho a la movilidad, particularmente en territorios donde se ha identificado una atención insuficiente por parte de los servicios actuales.

SÉPTIMO. - Que de conformidad al inciso H numeral 1 del artículo 16 de la Constitución Política de la Ciudad de México indica que:

“La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.”

El exhorto planteado a la Secretaría de Movilidad se encuentra plenamente justificado, en tanto que busca atender un problema concreto de déficit en la cobertura, disponibilidad y operación del transporte público en comunidades periféricas y de difícil acceso como Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango y San Lorenzo Acopilco, en la Alcaldía Cuajimalpa de Morelos. La omisión o insuficiencia en el cumplimiento de este mandato afecta directamente el derecho a la movilidad de las personas habitantes de esas zonas, y profundiza las desigualdades territoriales y sociales.

Por tanto, la acción administrativa que se propone no es discrecional, sino que constituye una obligación constitucional derivada del deber de construir y operar un sistema de transporte público conforme a los principios de máxima calidad y justicia social, especialmente en zonas donde actualmente no se satisface dicho estándar.

OCTAVO.- Que de conformidad al artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México indica que:

“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.”

Este precepto no solo reconoce el derecho a la movilidad, sino que coloca a la persona como el eje del sistema de transporte, obligando a las autoridades a ajustar la planeación, operación y cobertura de dicho sistema conforme a principios como la jerarquía de movilidad, calidad, seguridad y eficiencia. Asimismo, establece que los grupos de atención prioritaria deben recibir un trato preferente, lo cual implica acciones afirmativas en beneficio de comunidades en condiciones de vulnerabilidad, marginación o desigualdad estructural.

Bajo este marco jurídico, el punto de acuerdo encuentra plena justificación al exhortar a la Secretaría de Movilidad a reforzar la cobertura y operación de transporte público en zonas con alta demanda y saturación del servicio, como lo son Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltemango y San Lorenzo Acopilco. La falta de rutas eficientes, frecuencia adecuada y unidades suficientes constituye no solo una deficiencia administrativa, sino una afectación directa al derecho a la movilidad de los habitantes, especialmente aquellos en situación de riesgo social o económico.

Por tanto, el cumplimiento de lo previsto en este artículo impone un deber legal expreso al Gobierno de la Ciudad de México de adoptar medidas correctivas que garanticen un transporte accesible, seguro, eficiente y digno, de manera que se evite la exclusión territorial y se garantice una verdadera equidad en el ejercicio del derecho a la movilidad.

NOVENO. - Que de conformidad al artículo 2 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México que señale lo siguiente:

“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, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;”

Se impone un deber legal positivo y no discrecional a las autoridades de la Ciudad en materia de transporte público, ya que les exige garantizar el servicio como parte del cumplimiento del derecho a la movilidad. En ese sentido, la Secretaría de Movilidad, como órgano responsable del sistema de transporte, no solo puede, sino que debe adoptar medidas que amplíen la cobertura, mejoren la frecuencia y aseguren la calidad del servicio, particularmente en aquellas zonas que presentan déficit estructural o saturación operativa, como lo son las comunidades de Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltenango y San Lorenzo Acopilco, en la Alcaldía Cuajimalpa de Morelos.

El exhorto planteado en el punto de acuerdo encuentra fundamento en esta obligación, pues al solicitar que se refuercen las unidades vehiculares y se mejore la operación del transporte público en dichas zonas, se está demandando el cumplimiento de un deber jurídico ya reconocido por el ordenamiento legal vigente, sin invadir atribuciones ni proponer medidas ajenas al marco normativo.

En consecuencia, el llamado que se hace a la Secretaría de Movilidad no solo es procedente, sino jurídicamente exigible, ya que responde a una función esencial del Estado para garantizar el bienestar colectivo y la funcionalidad del sistema de movilidad urbana.

DÉCIMO. – Que de conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), ordenamiento general cuya observancia es obligatoria para las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales en materia de movilidad. El artículo 9 de dicha Ley reconoce la movilidad como un derecho de toda persona a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible. Bajo esa lógica, la insuficiencia del servicio de transporte público denunciada en la proposición no es solamente un problema de gestión operativa, sino una afectación directa a un derecho reconocido en la ley general de la materia, lo que dota a la proposición de un fundamento que trasciende el ámbito reglamentario interno del

Congreso. A ello se suma que el artículo 6 de la misma Ley establece la jerarquía de movilidad que debe orientar la planeación y las políticas públicas, la cual otorga prioridad a las personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros por encima de las personas usuarias de vehículos particulares motorizados.

Dicha jerarquía no constituye una simple recomendación de política pública, sino un criterio obligatorio de planeación; en consecuencia, exhortar a SEMOVI y a RTP a reforzar el servicio en Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltemango y San Lorenzo Acopilco no es una petición discrecional, sino una exigencia que recurre directamente del orden jurídico vigente, lo que fortalece sustancialmente la procedencia de la proposición.⁷ Dicho marco normativo ha sido sistematizado y difundido por organizaciones de la sociedad civil especializadas en la materia, como la Coalición Movilidad Segura, cuyo trabajo se orienta a promover la incorporación de los principios de la LGMSV —entre ellos el derecho a la movilidad y la jerarquía de movilidad— en la legislación y las políticas públicas locales.

Que este marco haya sido asumido y difundido por organizaciones especializadas confirma que no se trata de una interpretación aislada, sino de un criterio ampliamente reconocido en el sector para evaluar políticas de movilidad, lo que permite sostener que la proposición, al alinearse con dichos principios, se inserta en una tendencia normativa y social ya consolidada.

Por otra parte, se observa que la propia Alcaldía Cuajimalpa de Morelos ha reconocido públicamente la necesidad de fortalecer las opciones de movilidad en su demarcación, como lo evidencia la reciente puesta en marcha del servicio “MARÍA”, transporte exclusivo para mujeres. Que la propia Alcaldía haya optado por implementar, por cuenta propia, un servicio adicional de transporte es un indicio relevante: evidencia que la autoridad más cercana al territorio identifica insuficiencias en la oferta de movilidad de la demarcación, lo que coincide con el diagnóstico implícito en la proposición. Sin embargo, dicho servicio atiende una necesidad específica y no sustituye la problemática de cobertura general de transporte público denunciada en Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltemango y San Lorenzo Acopilco,

por lo que se sugiere que el exhorto reconozca este esfuerzo local y solicite que las acciones de SEMOVI y RTP se coordinen con la Alcaldía, a fin de evitar la duplicidad de esfuerzos y maximizar el impacto de los recursos disponibles.⁹ Finalmente, para la elaboración del diagnóstico de demanda, cobertura, frecuencia y capacidad operativa que se propone en el Resolutivo, se sugiere que este se apoye en criterios técnicos reconocidos en el sector, como los que difunde la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), organización que agrupa a especialistas, autoridades y académicos y publica estudios técnicos sobre transporte público en el país.

DÉCIMO PRIMERO. –Que de conformidad al artículo 36 fracción VII de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo Y de la Administración Pública de la Ciudad de México señala que:

“Autorizar cambios de unidades y fijar frecuencias y horarios de las unidades de transporte de carga y pasajeros, revisar y opinar sobre nuevos tipos y características de los mismos;”

Este marco competencial habilita de manera clara a dicha dependencia para realizar ajustes operativos en función de las necesidades detectadas en el territorio, lo que incluye el refuerzo de rutas, aumento de unidades, modificación de frecuencias y rediseño del servicio en zonas con alta demanda o saturación, como lo son Santa Rosa Xochiac, San Mateo Tlaltemango y San Lorenzo Acopilco, en la Alcaldía Cuajimalpa de Morelos.

Por tanto, el exhorto contenido en el punto de acuerdo se encuentra plenamente alineado con las atribuciones legales de la Secretaría de Movilidad, ya que no propone la creación de nuevas facultades ni invade competencias ajenas, sino que solicita la aplicación efectiva de aquellas que ya están previstas por el orden jurídico vigente, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas en condiciones de eficiencia y cobertura adecuada.

En conclusión, el punto de acuerdo tiene viabilidad legal y técnica, al encuadrarse en el ámbito de acción y responsabilidad administrativa establecido por la Ley Orgánica.

Con base en consideraciones precedentes, y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 99, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, la que suscribe somete con carácter de urgente y obvia resolución a la consideración del Pleno de este H. Congreso el presente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO: EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN CUMPLIMIENTO DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y DE LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD PREVISTOS EN LOS ARTÍCULOS 9 Y 6 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES, REALICEN UN DIAGNÓSTICO DE LA DEMANDA, COBERTURA, FRECUENCIA Y CAPACIDAD OPERATIVA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN SANTA ROSA XOCHIA, SAN MATEO TLALTENANGO Y SAN LORENZO ACOPILO, EN LA ALCALDÍA CUAJIMALPA DE MORELOS, Y, CON BASE EN SUS RESULTADOS, IMPLEMENTEN LAS ACCIONES NECESARIAS PARA FORTALECER LA COBERTURA, FRECUENCIA Y DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN DICHAS COMUNIDADES.

Palacio Legislativo de Donceles, al día 29 de septiembre de 2026

ATENTAMENTE



DIPUTADA CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO