

DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. II LEGISLATURA.
P R E S E N T E.

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29, apartados D y E de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 13 fracción IX, 29 fracciones XI y XIX y 32 fracciones XVI y XXXI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracciones I y VI, 76, 79 fracción IX, 82, 95 fracción II, 99 fracción II, 100, 101 y 123 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno, la siguiente: **“Proposición con Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, así como a las titulares de las alcaldías Tláhuac e Iztapalapa, a efecto de llevar a cabo un plan de movilidad que incluya vías alternas a la Avenida Tláhuac, con la finalidad de hacer eficiente el tránsito vehicular en dicha vialidad, derivado de los trabajos que se están realizando de la línea 12 del Metro.”** Lo anterior, al tenor de los siguientes:

I. ANTECEDENTES

El 3 de mayo del 2021 ocurrió un hecho lamentable, el colapso de un tramo de la línea 12 del metro denominada dorada, así mismo, desde aquel entonces se suspendió el servicio y complicó el tráfico en el territorio y el problema no solo se concentra en la avenida Tláhuac o por donde pasa el tramo elevado del Metro, si no

también se han presentado dificultades para transportarse en las demarcaciones Tláhuac e Iztapalapa y se extienden hacia zonas cercanas a los límites de la alcaldía con el Estado de México, como la carretera Tláhuac-Chalco; sobre esa avenida se encuentra el Hospital Materno Infantil de la demarcación.

Llegar a este hospital es una peripecia, por la saturación del tráfico y de vialidades muy angostas que a cualquier hora son un cuello de botella.

Actualmente, el servicio emergente que sustituye a la Línea Dorada opera con autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros, Servicio de Transportes Eléctricos, CapitalBus, Turibús, ADO, TVR, entre otros, sin embargo, los obstáculos en la Avenida Tláhuac como autos estacionados, operación de comercio en vía pública y tráfico complican los traslados que alcanzan dos horas o más de Tláhuac a Mixcoac y esto hace aún más pesado el desplazamiento de los vecinos de la Alcaldía a sus labores diarias.

Las obras para la rehabilitación de la Línea 12 del metro de Ciudad de México ya iniciaron y estos trabajos incluyen la reconstrucción del tramo colapsado, pero también el refuerzo con vigas metálicas del recorrido que circula elevado, así como la reparación de las estructuras subterráneas, en las que se han detectado filtraciones de agua y otras deficiencias.

Se rehabilitarán catenarias, cables, columnas de cemento y se reemplazarán instalaciones, de tal forma que la línea vuelva a funcionar y habrá un nuevo sistema de lubricación para mejorar la fricción entre los raíles y las ruedas. Será segura y estará en mejores condiciones que cuando la recibimos.

Por lo que todas estas obras provocarán tráfico aún más complejo del que ya tiene la Av. Tlahuac, por lo que es importante tener vías alternas para que la circulación sea fluida y poder evitar contratiempos y accidentes.

II. PROBLEMÁTICA PLANTEADA.

Actualmente la Alcaldía Tláhuac e Iztapalapa padecen aún los estragos del colapso de la línea 12 del metro, el tráfico vehicular y el traslado de las personas a sus actividades cotidianas es una de las prioridades del Gobierno de la Ciudad de México, pero ya desde hace décadas, la Av. Tláhuac ha sido muy conflictiva y ahora con las obras para la rehabilitación de esta medio de transporte, complicara más la movilidad.

III.- CONSIDERANDOS

PRIMERO.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo 4º, párrafo 17 que a la letra dice:

“Artículo 4.- La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de la familia”...

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

SEGUNDO.- La Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13 “Ciudad Habitable”, apartado E, Derecho a la Movilidad, numeral 1 y 2; y artículo 16 “Ordenamiento Territorial”, apartado C, Regulación del Suelo, numeral 4 que establecen:

“Artículo 13. Ciudad Habitable.

E. Derecho a la Movilidad.

1. *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.*

2. *Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”*

“Artículo 16. *Ordenamiento Territorial.*

C. Regulación del Suelo.

4. *El desarrollo de obras y proyectos urbanos, públicos o privados, privilegiará el interés público. Las autoridades competentes de la Ciudad de México establecerán en sus programas y políticas, mecanismos para mitigar sus impactos, así como para minimizar las afectaciones sociales y económicas sobre residentes y actividades, y a las urbanas, ambientales, a la movilidad, patrimonio natural y cultural y los bienes comunes y públicos.” (Sic)*

TERCERO.- La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en sus artículos 1, 5 y 7 lo siguiente:

“Artículo 1. Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.”

“Artículo 5.- 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.”

“Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

- I. Seguridad. Privilegiar 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;*
- II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;*
- III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.*
- IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a amovilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;*
- V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de*

seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

- VI. *Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;*
- VII. *Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del usuario del automóvil particular;*
- VIII. *Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;*
- IX. *Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y*
- X. *Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.”*

De todo lo anterior, se propone el siguiente:

IV. RESOLUTIVO

Por lo antes expuesto, fundado y motivado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, el siguiente Punto de Acuerdo:

ÚNICO.- “Proposición con Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, así como a las titulares de las alcaldías Tláhuac e Iztapalapa, a efecto de llevar a cabo un plan de movilidad que incluya vías alternas a la Avenida Tláhuac, con la finalidad de hacer eficiente el tránsito vehicular en dicha vialidad, derivado de los trabajos que se están realizando de la línea 12 del Metro.”

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles en la Ciudad de México, a los 22 días del mes de Febrero de 2022.

ATENTAMENTE



DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCÍA