



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025, Y EN EL ÁMBITO DE SUS COMPETENCIAS Y ATRIBUCIONES CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES PARA PROGRAMAS K022 CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y U022 ACCIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, ASÍ COMO LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA QUE PRESENTA LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

La suscrita, **Diputada Patricia Urriza Arellano**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, y 21 Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 56, 57, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someten a la consideración del Pleno, la siguiente, someto a la consideración del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025, Y EN EL ÁMBITO DE SUS COMPETENCIAS Y ATRIBUCIONES CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES PARA PROGRAMAS K022 CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y U022 ACCIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, ASÍ**



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

COMO LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA QUE PRESENTA LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Contexto

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2020 en la Ciudad de México hay 9 millones 209 mil 944 personas.¹ Tal densidad poblacional implica la necesidad de que millones de personas puedan trasladarse por la ciudad de manera constante.

Con base en un estudio del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) presentado en 2016, diariamente arriban a la Ciudad de México 24 mil 104 personas de Hidalgo, principalmente de los municipios de Tizayuca, Pachuca de Soto, Mineral de la Reforma, Atotonilco de Tula y Tulancingo de Bravo. Por su parte, del estado de Morelos llegan a la capital del país 11 mil 452 personas provenientes de las zonas de Cuernavaca, Jiutepec, Cuautla y Emiliano Zapata, finalmente, el estado del que vienen más personas a estudiar o laborar a la Ciudad de México es del Estado de México, en donde más de un millón y medio de personas de los municipios de Ecatepec, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla y Naucalpan viajan desde sus municipios diariamente.²

Ahora bien, según la publicación de la Encuesta de Origen y Destino (2017) realizada por el Gobierno de la Ciudad de México, el Gobierno del Estado de México y el INEGI señala que un día entre semana en la Ciudad de México cuenta con 34.5 millones de viajes, de éstos el 22% son por motivos laborales que es igual a 7 millones de traslados diarios lo que satura el transporte público, causa altos niveles de tránsito y facilita que haya congestionamientos viales lo que da como resultado que los trayectos tanto

¹ Gobierno de la Ciudad de México (2020) *Principales Resultados del Censo de Población y Vivienda*, disponible en: <https://www.sedeco.cdmx.gob.mx/uploaded-files>

² Hernández, S. (2016) Entran al DF más de los que salen para estudiar o trabajar, en *El Universal*, disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2016/01/1/entran-al-df-mas-de-los-que-salen-para-estudiar-o-trabajar/>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

dentro de la Ciudad de México como los que se hacen con dirección a esta aumenten el tiempo de manera significativa.³

La Encuesta de Origen y Destino, señala que hay cinco flujos de movilidad principales en la Ciudad de México, de los cinco flujos tres de ellos representan a personas que vienen de fuera de la CDMX para trabajar realizando recorridos de 30 a 50 kilómetros, aproximadamente, lo que podría equivaler a dos horas de transporte, dando como resultado, por lo menos 4 horas de estancia en el transporte público.⁴

De acuerdo con la Encuesta de Origen y Destino, el 45.2% de las personas se mueven en transporte colectivo, el 21.1% en Metro y el 4.8% en Mexibús o Metrobús, lo que da un total de 71.1% de personas que realizan sus trayectorias en el transporte público de la Ciudad de México y el Estado de México⁵, por lo tanto, es importante señalar los horarios de estos que hasta el día de hoy, los horarios del transporte público en la capital de México son los siguientes:

- **Horario de servicio del Sistema de Transporte Colectivo Metro:**

Días laborables de 5:00 a.m. a 0:00 horas

Sábados de 6:00 a 0:00 horas

Domingo y días festivos de 7:00 a 0:00 horas⁶

- **Horario de servicio del metrobús:**

De lunes a sábado 4:30 a 0:00 horas

Domingo y días festivos de 5:00 a 0:00 horas⁷

³ Baruch, J. (2018) Origen y Destino de los trabajadores de la CDMX, en Nexos, disponible en:

<https://labrujula.nexos.com.mx/origen-y-destino-de-los-trabajadores-en-la-ciudad-de-mexico/>

⁴ *ibidem*

⁵ INEGI, UNAM, CDMX, Gobierno del Estado de México y Gobierno de la Ciudad de México (2017) Encuesta Origen y Destino, Tiempo y modos de transporte por trabajo, disponible en:

chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

⁶ Sistema de Transporte Colectivo Metro (n.a.) Preguntas frecuentes, disponible en:

<https://www.metro.cdmx.gob.mx/acerca-del-metro/mas-informacion/preguntas-frecuentes#:~:text=D%C3%ADas%20laborales%2005%3A00%20%2D%2000,00%20%2D%2000%3A00%20horas.>

⁷ Metrobús (n.a) ¿Cuál es el horario de servicio?, disponible en:

<http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/faq.html#:~:text=6.30%20a%2024%3A00%20hrs.>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

- **Horario de Red de Transporte de Pasajeros (RTP):**

Lunes a Viernes: 5:00 a 1:00 horas

Sábados: 5:00- 1:00 horas

Domingos y días festivos: 5:30-0:00 horas⁸

- **Horario de Tren Ligero:**

Lunes a Viernes de 5:00 a 0:00 horas

Sábados de 6:00 a 0:00 horas

Domingos y días festivos de 7:00 a 0:00 horas⁹

- **Horario de Cablebús:**

Lunes a Viernes de 5:00 a 23:00 horas

Sábados de 6:00 a 23:00 horas

Domingos y días festivos de 7:00 a 23:00 horas¹⁰

- **Horario de Ecobici:**

Todos los días de 5:00 a 00:30 horas¹¹

- **Horario del Tren suburbano:**

Lunes a viernes de 5:00 a 00:30 horas

Sábados 6:00 a 00:30 horas

Domingos y días festivos 7:00 a 00:30 horas¹²

- **Horario del Mexibús:**

Lunes a viernes 4:00 a 1:00 horas

Sábados 4:00 a 1:00 horas

Domingos y días festivos 4:30 a 1:00 horas¹³

⁸ Movilidad Integrada de la Ciudad de México (n.a.) Horarios, disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ste.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Mapas/MapaMISTE-trole.pdf>

⁹ Gobierno de la Ciudad de México STE (n.a) *Tren ligero*, disponible en: <https://www.ste.cdmx.gob.mx/tren-ligero>

¹⁰ Movilidad Integrada de la Ciudad de México (n.a.) Horarios, disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ste.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Mapas/MapaMISTE-trole.pdf>

¹¹ *Íbidem*

¹² *Íbidem*

¹³ *Íbidem*



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

- **Horario del Mexicable:**

Lunes a viernes 5:00 a 23:00 horas

Sábados 6:00 a 23:00 horas

Domingos y días festivos 7:00 a 22:00 horas¹⁴

Como puede advertirse, la inmensa mayoría de medios de transporte públicos concluyen sus operaciones antes de las 00:00 horas y las reinician a las 05:00 horas. Lo anterior implica que la mayoría de las personas no puedan utilizar medios de transporte público durante el lapso que abarca de las 00:00 horas a las 05:00 horas.

El único medio de transporte público en la Ciudad de México que opera en el horario nocturno y de madrugada es el Nochebús, su horario es de 0:00 a las 5:00 horas los siete días de la semana y los 365 días del año. Sin embargo, este servicio de transporte únicamente beneficia a 4 de las 16 alcaldías de la capital, siendo éstas Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero.¹⁵

Sin embargo, en virtud de que el Nochebús únicamente circula en seis rutas, éste no alcanza a cubrir las necesidades de las personas que realizan actividades nocturnas desde las actividades laborales y personales hasta las recreativas.

II. Marco legal

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se garantiza el derecho a la movilidad en el artículo 4, el décimo séptimo párrafo adicionado en el año 2020:

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

En concordancia con ello, el artículo 115 de la Carta Magna, fracción VI, adicionada en el año 2020, sostiene que la continuidad de dos entidades federativas planearon y

¹⁴ *Íbidem*

¹⁵ Gobierno de la Ciudad de México STE (n.a) *Nochebús*, disponible en: <https://www.ste.cdmx.gob.mx/servicios/servicio/nochebus>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

regulararán de manera conjunta el desarrollo de éstos, tomando en cuenta la movilidad y seguridad vial:

“Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.”

Dicha fracción es crucial, pues cómo se ha explicado la Ciudad de México es transitada por personas provenientes de otros estados de manera diaria, por lo que la planeación conjunta es necesaria.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial establece la accesibilidad al transporte público en igualdad de condiciones, de manera digna, autónoma y de calidad, lo cual está garantizado en la mencionada ley, en el capítulo II, artículo 4, fracción I y II:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

Asimismo, se tiene como estrategia prioritaria el incentivo del uso del transporte público, así como la planeación del sistema del mismo, la estructura vial, la



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

movilidad no motorizada, la tracción humana y las acciones afirmativas o ajustes para garantizar la accesibilidad en el capítulo V, sección primera, artículo 31, fracción VI y fracción VII:

VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

Vinculado a ello, el artículo 43, quinto párrafo establece que las autoridades pertinentes tienen la obligación de crear rutas de transporte público para que arriben a los espacios donde laboran:

“Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.”

Constitución Política de la Ciudad de México

En la Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado e, se señala que toda persona tiene derecho a la movilidad, segura, accesible y eficiente, además; se señala que las autoridades tomarán las medidas necesarias para que este derecho sea garantizado y ejercido de manera equitativa.

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



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

En el artículo 16, fracción h de la Constitución local reconoce expresamente el derecho a la movilidad de calidad para cualquier persona en el servicio de transporte público:

“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.

En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.”

En el artículo previamente mencionado en el apartado h, párrafo tercero, inciso a) e inciso b), decreta que las autoridades de la Ciudad de México deberán promover el transporte público con un plan de movilidad, con especial énfasis en donde predominan movilidades colectivas, lo que se encuentra en concordancia con los puntos expuestos previamente:

Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

III. Propuesta

En virtud de lo anteriormente expuesto resulta fundamental que las autoridades de la Ciudad de México garanticen el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad las 24 horas del día.

Además, con esta propuesta se garantizará la seguridad de las personas que circulan a través de la Ciudad de México pues se desplazarán a través del transporte público seguro. De igual manera, con esta propuesta se fortalecerá la economía familiar, pues al permitir que las personas puedan acudir durante períodos más prolongados de tiempo a establecimientos comerciales, actividades laborales y/o recreativas, se generarán más fuentes de empleo.

Finalmente, la propuesta fortalecerá la seguridad ciudadana con perspectiva de género pues las personas y, en especial, las mujeres podrán regresar a sus hogares de manera segura. Asimismo, la propuesta garantizará que existan condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad al transporte público las 24 horas del día.

En virtud de lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Soberanía el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES A LOS PROGRAMAS K022 CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y U022 ACCIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, ASÍ COMO LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 17 de diciembre de 2024.

Atentamente,

Patricia Urriza

**Diputada Patricia Urriza Arellano.
Congreso de la Ciudad de México
III Legislatura
Diciembre 2024**