FEDERICO CHÁVEZ

III LEGISLATURA

1ER INFORME ANUAL

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

III LEGISLATURA

PRIMER INFORME ANUAL

PRIMER AÑO DE EJERCICIO

ÍNDICE

PÁGINA	TEMA
4	INTRODUCCIÓN
6	INSTANCIAS LEGISLATIVAS
13	ACTIVIDADES LEGISLATIVAS
24	ENLACE CIUDADANO
36	COMUNICACIÓN SOCIAL

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

De conformidad con los artículos 7, fracción XVI, y 356 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, en cumplimiento de mis obligaciones como legislador y en estricto apego a los principios de transparencia y rendición de cuentas hago del conocimiento de esta soberanía el presente informe de labores legislativas realizadas durante los meses de septiembre de 2024 a septiembre de 2025.

El pasado septiembre de 2024 asumí la titularidad de la presente diputación por lo que el periodo que se informa corresponde al **Primer Año Legislativo de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México.** Este material incluye mis actividades como diputado local en esta III Legislatura y como integrante de las Comisiones Ordinarias que me honro en integrar del Congreso de la Ciudad de México.

Durante este periodo, he trabajado para el cumplimiento de la agenda de prioridades tanto de la fracción parlamentaria a la que pertenezco, como de los vecinos de la Ciudad de México que siguen depositando su confianza en un servidor.

En el ejercicio de mi encargo, he hecho uso de las herramientas que me dota esta soberanía, así como las prerrogativas que gozo como legislador local, todo dentro del enfoque social de atención y gestoría de las legítimas demandas y peticiones de la población de nuestra Ciudad.

2 INSTANCIAS LEGISLATIVAS

INSTANCIAS LEGISLATIVAS

De conformidad con el artículo 5, fracción V del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México sobre los derechos de las y los diputados de este Congreso, pertenezco a las siguientes instancias de deliberación legislativa.

01 **DEPORTE**
PRESIDENCIA

02 **MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL**
VICEPRESIDENCIA

03 **BIENESTAR ANIMAL**
SECRETARÍA

04 **DESARROLLO E INFRAESTRUCTURA URBANA**
INTEGRANTE

05 **GESTIÓN INTEGRAL DEL AGUA**
INTEGRANTE

06 **PARTICIPACIÓN DEMOCRÁTICA Y CIUDADANA**
INTEGRANTE

07 **USO Y APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO**
INTEGRANTE

De conformidad con lo expuesto en los artículos 5, fracciones V y VII; 191 al 197; 292, 295, 296 y 297 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, las Comisiones, Comités y Sub Comités son espacios de discusión, deliberación, proposición y dictaminación en los cuales los diputados tenemos derecho a participar.

La labor en las Comisiones y Comités inició con la instalación de estos, durante el Primer Periodo Ordinario del Primer Año.

Una vez instaladas, han venido sesionando de manera recurrente de conformidad con nuestro Reglamento con la finalidad de desahogar el trabajo legislativo que al momento se ha presentado en el Congreso de la Ciudad de México. En lo particular, he participado de manera activa como Presidente, Vicepresidente, Secretario e integrante siempre mirando por el bien de la ciudadanía capitalina y el correcto desarrollo de nuestra instancia legislativa.

Esta Legislatura he tenido a bien ser designado como Presidente de la Comisión de Deporte y como Vicepresidente de la Comisión de movilidad sustentable y seguridad vial, en las cuales a la fecha hemos emitido 8 dictámenes, los cuales se enlistan a continuación:

06

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES, DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE LA CUAL SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DE ACUERDO A SU DISPONIBILIDAD PRESUPUESTARIA, A REALIZAR LOS TRABAJOS NECESARIOS PARA IMPLEMENTAR UNA CICLOVÍA EN CALZADA DE TLALPAN

07

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO RELATIVO A LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA A DIVERSAS AUTORIDADES A EVALUAR Y EVENTUALMENTE A REVOCAR LAS MEDIDAS PROHIBITIVAS PARA QUE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PRIVADO DE APLICACIÓN PUEDAN TOMAR SERVICIOS EN LAS TERMINALES 1 Y 2 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

08

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO RELATIVO A PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LIC. HÉCTOR ULISES GARCÍA NIETO Y AL SUBSECRETARIO DE CONTROL DE TRÁNSITO, EL COMISARIO CRISTIAN RAYMUNDO SUMANO SALAZAR; IMPLEMENTEN UN OPERATIVO PARA INHIBIR LA MODIFICACIÓN E INSTALACIÓN DE PONCHA LLANTAS EN RINES DE CAMIONES DE TRANSPORTE Y CARGA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

Otros productos legislativos que tuvimos a bien en dictaminar en las diferentes comisiones, son los siguientes:

BIENESTAR ANIMAL

01

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO POR EL QUE SE APRUEBAN, CON MODIFICACIONES, LAS INICIATIVAS QUE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PROTECCIÓN Y BIENESTAR DE LOS ANIMALES DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

02

DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA CON MODIFICACIONES, LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LAS Y LOS TITULARES DE LAS 16 ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS COMPETENCIAS, ASIGNEN UNA UNIDAD ADMINISTRATIVA ENCARGADA DE ATENDER LOS TEMAS RELACIONADOS CON EL BIENESTAR Y PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES, CONFORME LO ESTABLECE LA LEY DE PROTECCIÓN Y BIENESTAR DE LOS ANIMALES DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

03

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, POR EL QUE SE APRUEBA, LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE DEROGA EL INCISO I) DE LA FRACCIÓN II, DEL ARTÍCULO 10 BIS DE LA LEY DE PROTECCIÓN Y BIENESTAR ANIMAL DE LOS ANIMALES DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

PARTICIPACIÓN DEMOCRÁTICA Y CIUDADANA

01

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO RELATIVO AL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO NOVENO TRANSITORIO DEL DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE AUSTERIDAD, TRANSPARENCIA EN REMUNERACIONES, PRESTACIONES Y EJERCICIO DE RECURSOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE ADICIONA UN ARTÍCULO 63-BIS A LA LEY DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SE ADICIONA UN CAPÍTULO XIV AL TÍTULO DÉCIMO OCTAVO DEL LIBRO SEGUNDO, UN ARTÍCULO 276-BIS Y UN ARTÍCULO 276-TER AL CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL, PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, NÚMERO 482 TOMO II, DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2018, CUYO ARTÍCULO NOVENO TRANSITORIO FUE ADICIONADO MEDIANTE DECRETO PUBLICADO EL 11 DE NOVIEMBRE DE 2021

USO Y APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO

02

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES, DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, MEDIANTE LA QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO A LOS TITULARES DE LAS 16 ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE, EN EJERCICIO DE SUS FACULTADES, Y CONFORME A SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, FOMENTEN Y GARANTICEN EN TODO MOMENTO LA NO DISCRIMINACIÓN DE LAS PERSONAS DE TALLA BAJA, REALIZANDO MODIFICACIONES PAULATINAS EN EL ESPACIO PÚBLICO A SU CARGO, CON LA INTENCIÓN DE QUE TALES ESPACIOS SEAN ACCESIBLES PARA DICHA POBLACIÓN.

Dentro de los productos legislativos de nuestro Grupo Parlamentario que impulsamos para ser dictaminados en la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial encontramos:

AGENDA GPPAN

Dictamen relativo a la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a diversas autoridades a evaluar y eventualmente a revocar las medidas prohibitivas para que los vehículos de transporte privado de aplicación puedan tomar servicios en las terminales 1 y 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Del diputado:
Andrés Sánchez Miranda

Para terminar este apartado a continuación se muestran 3 dictámenes más que pudimos trabajar en las comisiones de desarrollo e infraestructura, gestión integral del agua y participación democrática:

01

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES EN RELACIÓN A LA INICIATIVA POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL, (EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA).

02

DICTAMEN A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PRIMER PÁRRAFO, NUMERAL 4, APARTADO B DEL ARTÍCULO 16 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE FORTALECIMIENTO DE LA POLÍTICA HÍDRICA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

03

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES RELATIVO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 96 DE LA LEY DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE PRESUPUESTO PARTICIPATIVO.

3

ACTIVIDADES LEGISLATIVAS

ACTIVIDADES LEGISLATIVAS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y en estricto apego a mis obligaciones como representante popular, presenté en mi carácter de diputado local en este periodo diversos puntos de acuerdo.

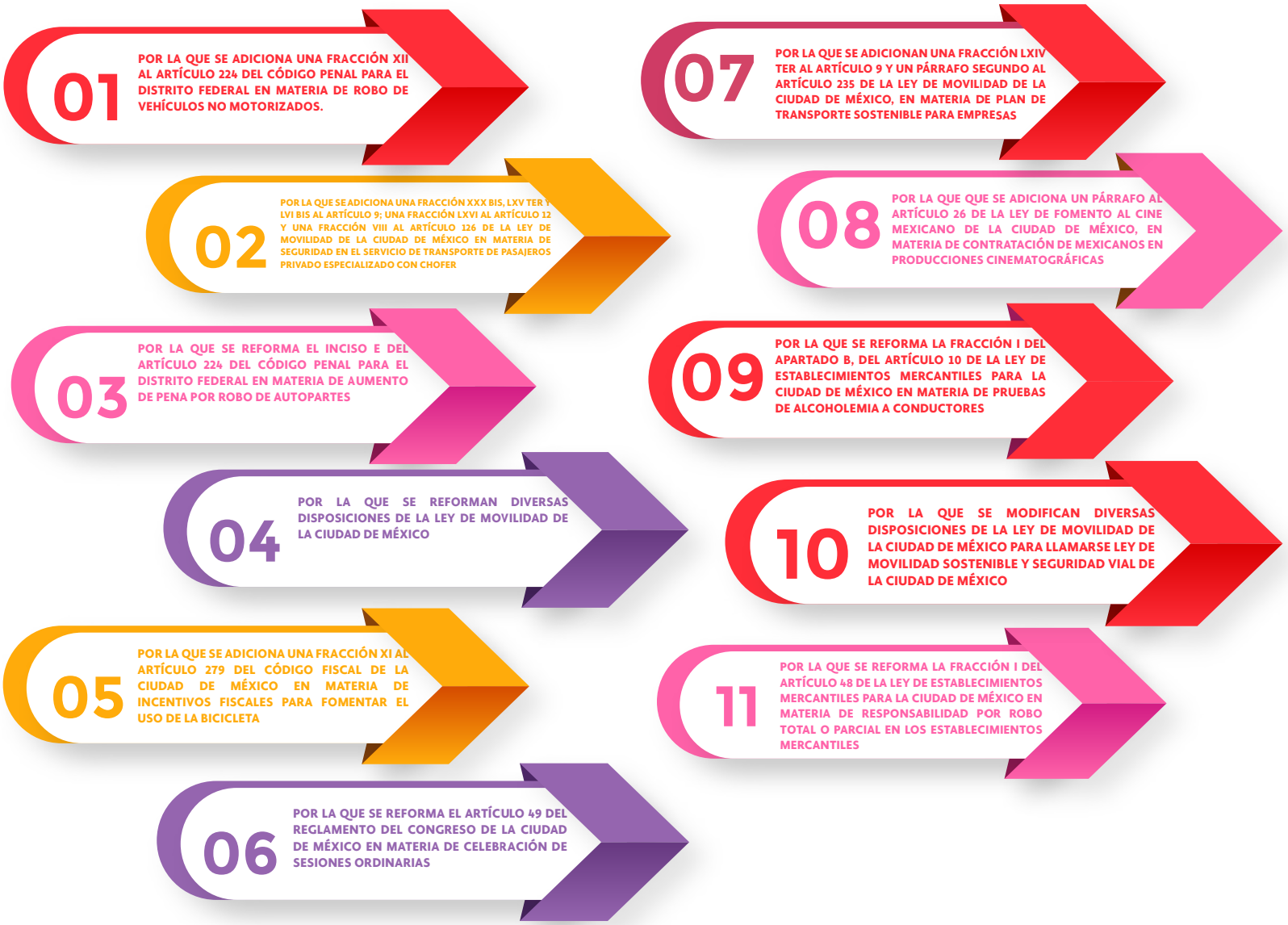
En este año enfoqué mi labor legislativa en varios ejes fundamentales con la finalidad de generar mejores condiciones de vida para los habitantes de la Ciudad de México.

Entre ellos la movilidad, establecimientos mercantiles, deporte, agua y la seguridad de los capitalinos. Los temas que elegí para esta agenda tiene su sustento en las quejas y demandas ciudadanas que los vecinos hicieron llegar a mi módulo.

A continuación se presenta un gráfico en el que se pueden observar las inciativas presentadas por un servidor,

así como el desarrollo de algunos de estos instrumentos, los fundamentos y las motivaciones que dieron origen a ellos, así como los ejes temáticos que guiaron dichos trabajos.

INICIATIVAS

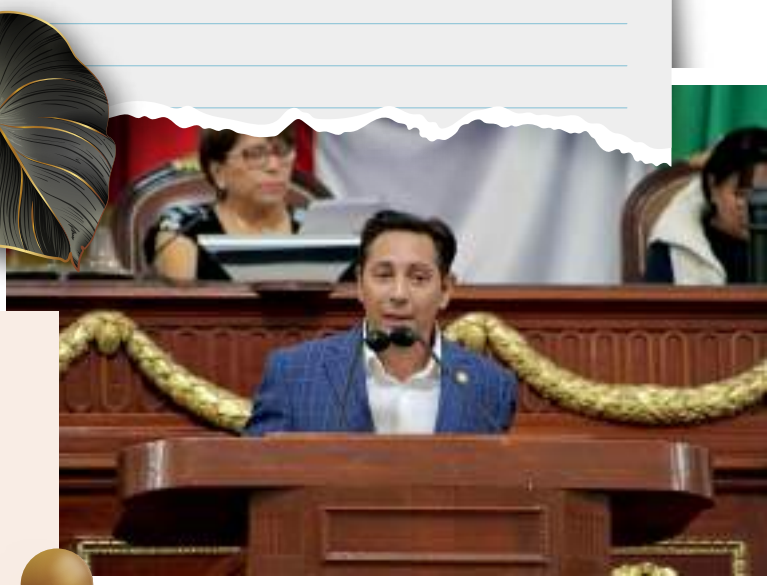


La Ley de Movilidad sigue siendo un gran pendiente que tenemos en la Ciudad. Cabe recordar que es un gran esfuerzo en el que buscamos atender la gran demanda chilanga: más y mejores formas de transportarnos por nuestra capital. Porque el derecho para movernos para ir al trabajo, la escuela o simplemente para disfrutar de los espacios públicos con seguridad, es y seguirá siendo lo que nos aliente a trabajar por mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Adicionalmente a ello, el presente informe retoma otra iniciativa de gran importancia para la ciudad, la cual tiene que ver con el suministro de agua. Esta iniciativa fue presentada en el primer periodo pero pese a ello sigue siendo de suma relevancia para nuestra capital.

A continuación, se presentan estos trabajos con la finalidad de que la ciudadanía pueda tener de manera palpable un poco del trabajo legislativo que un servidor a realizado en el periodo que se informa.

PAN FEDERICO CHÁVEZ



CAPITAL EN MOVIMIENTO

Con el auge de las ciclovías y del intenso congestionamiento vial que se vive en la Ciudad de México, los capitalinos han tenido que virar hacia nuevas tecnologías de movilidad. Así es como las bicicletas eléctricas, los scooters, patinetas y bicimotos han emergido como opciones populares para el transporte urbano. Sin embargo, la implementación y regulación de estos vehículos han dado lugar a controversias entre varios sectores de la población y de la pirámide de movilidad, incluyendo discusiones sobre su uso, seguridad, y la infraestructura necesaria para su integración efectiva en el sistema de transporte capitalino.

En días recientes, la Diputada Brenda Fabiola Ruíz Águilar realizó varias declaraciones en las que menciona la postura de la jefa de Gobierno, Clara Marina Brugada Molina; en ellas menciona la preocupación del gobierno por el uso de bicicletas eléctricas, bicimotos y scooters en la ciudad. Estos medios de transporte han llamado la atención debido a la percepción de seguridad, la competencia con el transporte público y privado, así como la necesidad de crear una infraestructura adecuada que garantice una convivencia segura entre vehículos motorizados y no motorizados.

La discusión sobre estos nuevos medios de transporte urbano viene emparejada a la preocupación de cómo deben de ser regulados y en ese mismo sentido cómo se definen estos vehículos, si como un vehículo motorizado, asistido o no motorizado.

El planteamiento no es banal, toda vez que de la categorización que se realice de ellos se podrá definir los derechos y responsabilidades que conlleva cada uno. Derivado de lo anterior, a continuación, se destacan 4 puntos relevantes que hay que tener en cuenta para la clasificación de este tipo de vehículos:

Seguridad Vial: Uno de los principales problemas a contemplar cuando hablamos de scooters, bicimotos y bicicletas eléctricas es la seguridad tanto de los usuarios como de otros conductores en la vía. Diversos medios ya han reportado un aumento en accidentes derivado de la poca seguridad con lo que estos vehículos viajan y la velocidad con la que lo hacen. Los propietarios de este tipo de vehículos como recupera “La Silla Rota”, no necesitan casco, no requieren licencia para conducir, ni placas y en estas condiciones circulan por carriles confinados.

Regulación y Normatividad: Si bien en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial aprobada en 2022, ya existe una regulación que clasifica a los vehículos y las especificaciones de velocidad y motor; en la Ciudad de México la falta de armonización de esta regulación ha generado un conflicto y un vacío legal entre usuarios y autoridades. Esto incluye en desconocimiento de restricciones sobre dónde se pueden operar estos vehículos, así como cuestiones de responsabilidad en caso de accidentes.

Infraestructura Insuficiente: La infraestructura vial en la Ciudad de México ha ido evolucionando a tal grado que el avance en la implementación de ciclovías es hoy por hoy una realidad impensable hace 10 años. Sin embargo, la creciente oferta de productos diseñados para movilidad urbana, pone sobre la mesa la importancia de saber ubicarlos en el espacio justo para que todos los usuarios de la vía puedan ejercer su derecho sin afectar a los demás. La falta de regulación en esto nos puede llevar a desincentivar el uso de la bicicleta y otros medios de transporte que ayudan a despresurizar el tránsito en la ciudad, es importante mencionar que según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo para la salud a nivel global, contribuyendo a enfermedades cardiovasculares, diabetes tipo 2 y ciertos tipos de cáncer (OMS, 2021). Al adoptar la bicicleta como medio de transporte del día a día, las personas incorporan actividad física en su vida cotidiana, lo que contribuye a reducir estos riesgos y con ello a la larga, a despresurizar el sistema de salud pública y el transporte público. Es por ello que resulta fundamental que los nuevos medios de transporte no disminuyan los éxitos logrados en esta materia.

Como se mencionó anteriormente, la proliferación de nuevos vehículos eléctricos de diversas categorías ha planteado la necesidad de clasificar estos medios de transporte para una regulación más efectiva en la Ciudad de México. Actualmente, la normativa sobre vehículos no motorizados se ha prestado a confusión derivado de que no hay un parámetro concreto para definirlos, lo cual nos ha llevado a un vacío legal en el que pueden operar sin ninguna restricción independientemente de las características con las que cuentan, siendo estas últimas las que ponen en riesgo a otros usuarios de la vía que no cuentan con especificaciones mayores.

Esta discusión sobre la clasificación de los vehículos no motorizados no es nueva, a nivel internacional ya existen varios países en los cuales la integración de este tipo de vehículos a la movilidad de sus ciudades ha traído una intensa discusión de cómo clasificarlos y en qué espacios permitirles la circulación. En Europa por ejemplo, la discusión sobre las bicicletas Pedelec ha traído mucha luz a este debate. Estas bicicletas eléctricas asistidas por pedales están equipadas con un sistema de asistencia al pedal que tienen un motor que se pone en marcha cuando se activa el pedal y es capaz de ayudar al ciclista a conducir la bicicleta eléctrica, adicionalmente a ello esta bicicleta tiene una potencia de 250 vatios lo que representa un límite de velocidad de 25 km/h, de esta forma este tipo de bicicleta no requiere ningún tipo de seguro ni impuesto de circulación. A diferencia de las bicicletas Speed Pedelec, Las cuales por la velocidad que pueden alcanzar sí requieren el uso de casco, carnet de conducir, impuesto y seguro, las Pedelec no requieren ninguno de los supuestos anteriores, lo anterior debido a que no alcanzan una velocidad muy alta y al mecanismo de pedaleo asistido.

Concretamente en Alemania la asistencia máxima del motor para que una bicicleta sea considerada eléctrica, es de 25 km/h. A esta velocidad se entiende que funciona como una bicicleta normal cuando alcanza la velocidad máxima de asistencia de pedaleo y con ello no pone en riesgo mortal a otros usuarios de la vía. Países Bajos es otra nación en la cual la bicicleta eléctrica estándar no puede alcanzar velocidades mayores a 25 km/h, en este país en particular no es obligatorio para los ciclistas de bicicletas eléctricas el uso de casco. Existen casos como los de Francia, Polonia e Italia en donde si bien, también se clasifican a las bicicletas eléctricas como aquellas que no alcanzan una velocidad superior a los 25 km/h, existen productos en el mercado los cuales si llegan a superar estas velocidades para ello en sus legislaciones se han clasificado como ciclomotores los cuales tienen un parámetro de entre 25 km/h a 45 km/h .

Como podemos ver en los ejemplos anteriormente mencionados, los vehículos que circulan a velocidades inferiores a 25 km/h, como bicicletas eléctricas y scooters, tienen un impacto menor en la seguridad vial. Estos vehículos tienden a ser más maniobrables y a causar menos daño en caso de colisiones, tanto a sus conductores como a peatones y otros vehículos. Al promover una clasificación que distinga entre distintos rangos de velocidad, se podría implementar una normativa más adecuada para la seguridad de todos los usuarios de la vía. Es importante mencionar que la clasificación de los vehículos que operan a velocidades menores a 25 km/h como no motorizados ayudaría a fomentar el uso de alternativas de movilidad más sostenibles. Estos vehículos eléctricos suelen tener menos emisiones de carbono y, al estar categorizados como no motorizados, recibirían un tratamiento regulatorio más favorable. Es importante mencionar que reducir la dependencia de vehículos motorizados más contaminantes, contribuye a la mejora de la calidad del aire y a la lucha contra el cambio climático por lo que la clasificación que hagamos de estos vehículos también tiene que sentarse en el impacto ambiental que estamos generando al permitir la circulación de vehículos eléctricos.

Es importante volver a mencionar qué la clasificación de vehículos basados en su velocidad ya está contemplada en la Ley General de la materia en la cual los legisladores federales se encargaron de establecer los lineamientos velocidades y capacidades de motor que diferencian a un vehículo motorizado de uno no motorizado. Esta clasificación es relevante toda vez que establece una diferencia sustancial entre lo que entendemos por una bicicleta eléctrica, patineta o scooter con respecto a una bicimoto siendo esta última uno de los mejores ejemplos de

vehículos motorizados que intentan pasar como bicicletas. Es importante mencionar que la presente iniciativa no busca limitar el uso de nuevos modos de transporte en la ciudad, al contrario lo que se busca es que las bicicletas eléctricas y scooters se integren más fácilmente en el sistema de transporte urbano, se incentive su uso responsable por parte de la población. La identificación de estos vehículos debe ir acompañada de campañas de educación vial que empoderen a los usuarios sobre las normas y responsabilidades relacionadas con el uso de estos medios alternativos.

Por todo lo anterior la presente iniciativa tiene el objeto de generar una clasificación más puntual respecto de lo que entendemos como un vehículo motorizado y un vehículo no motorizado con lo cual podamos generar un impacto positivo con el ciclista, protegiendo su ruta, la vía en la que circula, así como a los peatones. Y por otro lado establecer puntualmente qué vehículos se consideran motorizados como las bicimotos, los cuales están lejos de ser considerados un vehículo no motorizado. Con una clasificación puntual en la que establezcamos límites de velocidad y especificaciones del motor podemos generar armonía en el espacio público para su circulación y al mismo tiempo que se adapten las medidas de seguridad necesarias para cada usuario de cada tipo de vehículo. Recordando en todo momento que este ejercicio ya se realizó puntualmente en la legislación federal y que sigue siendo un pendiente en el Congreso de la Ciudad de México por lo cual este instrumento legislativo busca abonar en la armonización de estas legislaciones y al mismo tiempo impactar de manera positiva en la forma en la que integramos a la movilidad de la ciudad a estos nuevos vehículos.

AGUA DE CALIDAD PARA TODOS

El pasado 3 de septiembre de 2024 el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, Mtro. Martí Batres Guadarrama; envió a este Congreso de la Ciudad de México una iniciativa mediante la cual proponía la creación de cuatro nuevas secretarías, una de ellas la Secretaría de la Gestión Integral del Agua. En su propuesta el Jefe del Ejecutivo Local propuso que el modelo administrativo adecuado para la operación y funcionamiento eficaz de la dependencia encargada del manejo de los recursos hídricos de la Ciudad de México debía de ser una Secretaría del Gobierno de la Ciudad de México. Esta Secretaría permitiría llevar a cabo de manera eficiente y oportuna a decir de su proponente, la prestación del servicio público y el cumplimiento con los objetivos institucionales del programa general de recursos hídricos, lo anterior en el entendido de que este nuevo ordenamiento administrativo contaría con plena autonomía técnica, financiera, jurídica y de gestión.

Derivado de lo anterior, en sesión ordinaria del 2 de octubre de 2024 del Congreso de la Ciudad de México; fue aprobado el dictamen de la iniciativa en comento y su publicación en la Gaceta de la Ciudad de México se llevó a cabo el 3 de octubre del año en curso, por lo que de conformidad con el Artículo Transitorio PRIMERO el día 4 de octubre del presente año dicho decreto entró en vigor.

Lo anterior quiere decir que, a partir del 4 de octubre del año en curso el Sistema de Aguas de la Ciudad de México quedó sectorizado a la nueva Secretaria de Gestión Integral de Aguas y

de conformidad con el Artículo Transitorio Vigésimo Sexto del decreto en comento, el Congreso de la Ciudad de México deberá asignar las partidas presupuestales correspondientes para el ejercicio fiscal del año 2025 a la nueva Secretaria encargada del manejo hídrico en la Capital, cabe recalcar que para el ejercicio 2024, el Congreso de la Ciudad aprobó la asignación presupuestal de $13,266,358,520.00 para el Sistema de Aguas de la Ciudad de México.

Por lo anterior, uno de los grandes problemas que enfrentará la Nueva Secretaría de Gestión Integral del Agua, tiene que ver con la pérdida del recurso hídrico derivado de las fugas, según Flor López Guerrero investigadora del Instituto de Geografía de la máxima casa de estudios del país, la UNAM; Establece que el 40% del agua que abastece a la Ciudad de México se pierde en fugas, no solamente por la cuestión sísmica, sino por la falta de renovación de la infraestructura. La Ciudad de México cuenta con tuberías que fueron hechas desde el porfiriato y muchas de ellas no se han cambiado, ni modernizado a decir de la investigadora (DGCS-UNAM, 2022).

Adicionalmente a lo anterior, diversos sectores académicos han puesto especial énfasis en el nivel de fugas de agua que actualmente presenta el Sistema de Aguas de la capital. El cual, a decir del Investigador del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Manuel Perló; equivale al 35% de desperdicio del vital líquido por la falta de mantenimiento en las tuberías. Según los datos de Perló, en el Valle de México se desperdician 21.5 metros cúbicos por segundo de los 63 m3 destinados para la zona . Como pudimos observar en el apartado anterior, los expertos coinciden en que el tema de fugas y el mantenimiento de la red hidráulica es

fundamental para el cuidado del agua, siendo un problema que representa entre el 35% - 40% de pérdida de este recurso tan solo en el tema de infraestructura hídrica. Aunado a lo anterior la Ciudad de México tiene problemas severos para abastecer agua potable debido a su sobrepoblación, según los datos de Esmeralda Angulo, la CDMX es una de las ciudades que más consume agua, en promedio 336 l/h/d que en conjunto con la ubicación de la ciudad que está a 2000 m por encima del nivel del mar y requiere de bombeo para elevar el vital líquido a la ciudad , conjuga una serie de complicaciones en la distribución de este recurso.

Según las cifras del Sistema de Aguas de la Ciudad de México (SACMEX) el operativo anti-fugas atendió más de 11 mil fugas de agua en la Ciudad de México tan solo en el año de 2019, lo anterior con la ayuda de 150 brigadas de detección y reparación en vías primarias y secundarias.

Para febrero del presente año, el Sistema de Aguas reportó mediante una tarjeta informativa que la atención de las fugas en la red hidráulica estaba siendo atendida con 75 brigadas (la mitad de las que tenía puestas en marcha en 2019); y tan solo unos meses antes había reportado que en el año 2023 se habían atendido 11 mil 138 fugas reportadas en vías primarias y secundarias , con una inversión de 12 millones de pesos.

En cuanto a la sustitución y rehabilitación, SACMEX de enero a noviembre de 2023, reportó una inversión de más de 167 millones de pesos con lo cual se pudo atender 240 m de líneas primarias y secundarias de agua potable.

Teniendo en cuenta todo lo anterior y retomando como

parámetro el presupuesto aprobado en 2023 al SACMEX, el cual ascendió a $13,031,221,044.00 podríamos afirmar que:

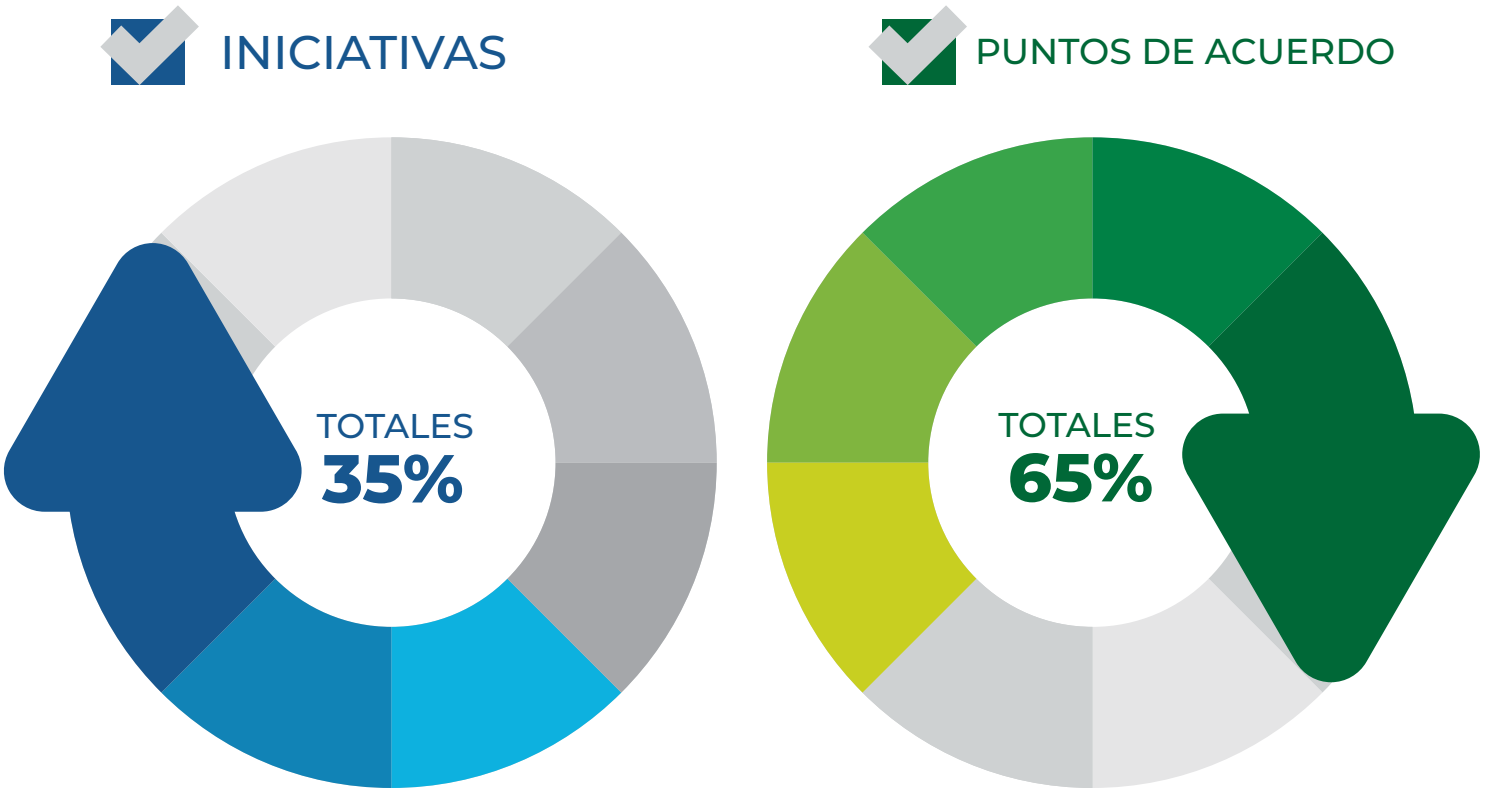
- El monto total usado por el Sistema para la inversión en sustitución y rehabilitación en 2023 fue de 1.28% del total del presupuesto aprobado para dicho ejercicio.
- Mientras que para la atención de fugas el monto total en 2023 correspondió al 0.09% del total del presupuesto aprobado para dicho ejercicio.

Por lo anterior, propusimos a las Comisiones de Presupuesto y Cuenta Pública y a la de Hacienda que consideren un aumento al presupuesto que tendrá la Secretaría de la Gestión Integral del Agua para la reparación de fugas correspondiente a $12,000,000.00 y con ello se puedan retomar las 150 brigadas de detección y atención de fugas de agua que operaban en 2019.

Y adicionalmente, solicitamos a las Comisiones de Presupuesto y Cuenta Pública y a la de Hacienda considerarán un aumento al presupuesto que tendrá la Secretaría de Gestión Integral del Agua en 2025 para la inversión en materia de sustitución y rehabilitación de líneas primarias y secundarias de agua potable por un monto total de $40,000,000.00.

Con base en todo lo anterior, seguiré trabajando por garantizar espacios de sano esparcimiento para todos los habitantes de la Ciudad.

Adicionalmente a los instrumentos antes descritos, es importante mencionar que presenté un total de 11 iniciativas y 21 puntos de acuerdo, como se puede apreciar en el siguiente gráfico:



A continuación, se presenta el detalle de los puntos de acuerdo presentados por un servidor a lo largo de este año legislativo. En el cual queda de manifiesta la labor que he realizado durante esta legislatura por la Ciudad y sus habitantes.

01

EXHORTO A LA FISCALÍA GENERAL DE LA CDMX ENVÍE A ESTA SOBERANÍA UN INFORME DETALLADO EN EL QUE INFORME SOBRE LAS FOSAS Y CREMATORIOS CLANDESTINOS HALLADOS

02

EXHORTO A LA SEMOVI A DARLE EL MANTENIMIENTO REQUERIDO AL SISTEMA DE ECOBICI

03

EXHORTO A LA SEMOVI Y LA SSC ENVIAR UN INFORME PORMENORIZADO SOBRE LOS NUEVOS RADARES DE FOTOCÍVICAS, RADARES Y RADARES MÓVILES EN LA CDMX

04

EXHORTO A DIVERSAS AUTORIDADES A IMPLEMENTAR EL BAILE COMO ACTIVIDAD FÍSICA Y FOMENTO A LA SALUD MENTAL EN LA CDMX

05

EXHORTO A DIVERSAS AUTORIDADES A INFORMAR SOBRE EL AVANCE EN LAS INVESTIGACIONES DEL AGUA CONTAMINADA EN EL ANIVERSARIO DE LA AFECTACIÓN QUE VIVIERON VECINOS DE LAS ALCALDÍAS BENITO JUÁREZ Y ÁLVARO OBREGÓN

06

EXHORTO A LA SSC A IMPLEMENTAR OPERATIVOS PARA VERIFICAR QUE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS QUE CIRCULAN EN LA CIUDAD DE MÉXICO CUENTEN CON PÓLIZA DE SEGURO VIGENTE

07

EXHORTO AL GOBIERNO DE LA CDMX A EMITIR UNA DISCULPA PÚBLICA DIRIGIDA A LOS RESIDENTES DE LAS ALCALDÍAS BENITO JUÁREZ Y ÁLVARO OBREGÓN AFECTADOS POR EL PROBLEMA DE AGUA CONTAMINADA CON DIÉSEL; ASÍ COMO A LAS AUTORIDADES COMPETENTES A INVESTIGAR LAS OMISIONES Y CONDUCTAS DE DIVERSOS SERVIDORES Y EX SERVIDORES PÚBLICOS RELACIONADAS CON ESTE ASUNTO

08

EXHORTO AL TITULAR DE SECRETARÍA DE MARINA ARMADA DE MÉXICO A QUE SE REALICE Y SE HAGA PÚBLICO UN INFORME DE LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE DEL BUQUE ESCUELA CUAUHTÉMOC

09 EXHORTO A LA FISCALÍA ESPECIALIZADA EN MATERIA DE DELITOS ELECTORALES PARA QUE LLEVE A CABO UNA INVESTIGACIÓN PROFESIONAL, OBJETIVA E IMPARCIAL CONTRA QUIENES RESULTEN RESPONSABLES POR LA POSIBLE COACCIÓN Y COMPRA DE VOTOS A CAMBIO DE UN PAGO DURANTE LAS CAMPAÑAS Y LA JORNADA ELECCIÓN DE MINISTROS JUECES Y MAGISTRADOS

10 EXHORTO A LA SEMOVI A ANALIZAR LA VIABILIDAD DE IMPLEMENTAR UN PROGRAMA PILOTO QUE ESTABLEZCA UNA ZONA DE TRÁNSITO RESTRINGIDO EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CDMX

11 EXHORTO A LA SEMOVI PARA QUE IMPLEMENTE PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL Y MANTENIMIENTO DE VIALIDADES EN ZONAS DE ALTO RIESGO EN LA CDMX

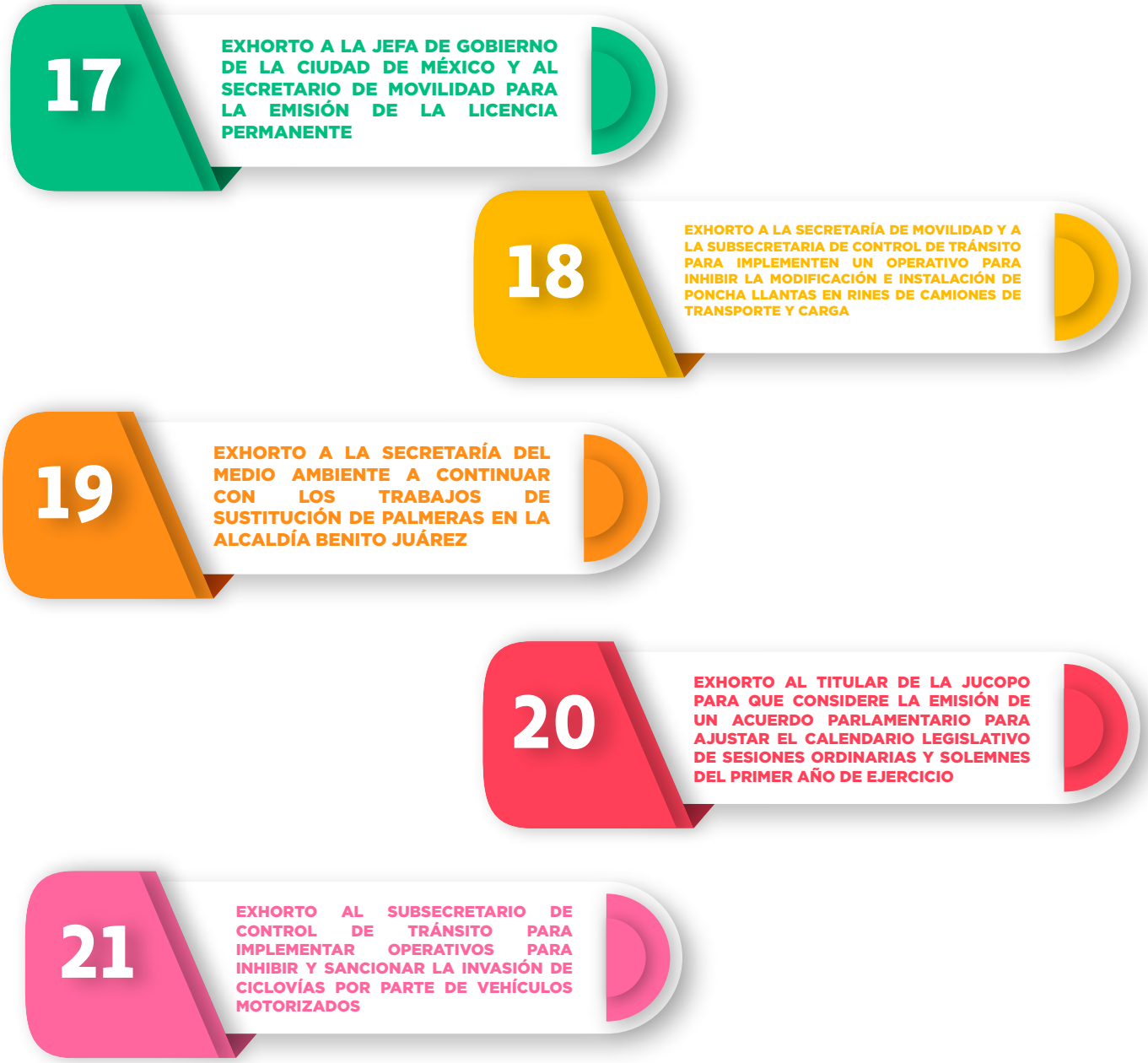
12 EXHORTO A LA CONTRALORÍA DE LA ALCALDÍA XOCHIMILCO PARA QUE INFORME SOBRE LOS AVANCES EN LAS INVESTIGACIONES DE LAS ANOMALÍAS DETECTADAS EN EL USO DE RECURSOS FEDERALES DURANTE LA GESTIÓN DEL EX ALCALDE JOSÉ CARLOS ACOSTA RUÍZ

13 EXHORTO AL COORDINADOR DEL C5 REMITA A ESTA SOBERANÍA UN INFORME PORMENORIZADO EN EL QUE SE DETALLE EL ESTATUS DE TODAS LAS CÁMARAS QUE OPERA EL C5 BAJO SU MANDO, ESPECIFICANDO EL Y SE ESTABLEZCA UN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO QUE PERMITA ADECUAR Y ACTUALIZAR DICHOS EQUIPOS

14 EXHORTO AL SECRETARIO DE GOBIERNO DE LA CDMX A REMITIR UN INFORME PORMENORIZADO A ESTA SOBERANÍA SOBRE EL PROGRAMA "LA NOCHE ES DE TODOS", ASÍ COMO REALIZAR UNA MESA DE TRABAJO CON LOS TITULARES DE LOS ESTABLECIMIENTOS

15 EXHORTO AL SECRETARIO DE MOVILIDAD A REALIZAR LOS TRABAJOS NECESARIOS PARA IMPLEMENTAR UNA CICLOVÍA EN CALZADA DE TLALPAN

16 EXHORTO PARA CONSIDERAR LA VIABILIDAD DE AUMENTAR LA PARTIDA PRESUPUESTAL ASIGNADA A LA SECRETARÍA DE GESTIÓN INTEGRAL DEL AGUA PARA LA INVERSIÓN EN MATERIA DE SUSTITUCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LÍNEAS PRIMARIAS Y SECUNDARIAS DE AGUA POTABLE Y LA ATENCIÓN, DETECCIÓN Y REPARACIÓN DE FUGAS DE AGUA



Lo anterior es un breve resumen de mi trabajo legislativo y de las causas que hemos defendido a lo largo de este periodo. Pero el trabajo no termina en el escritorio, ya que también hemos brindado diferentes apoyos a la ciudadanía en mi módulo de atención ciudadana, apartado que abordaremos a continuación.

4

ENLACE CIUDADANO

ENLACE CIUDADANO

El enlace ciudadano es sin duda una de las labores más importantes que tiene un legislador. En este periodo que se informa, recibimos de los vecinos diversas solicitudes para mejora de servicios públicos, trámites de gobierno y recorridos vecinales; las cuales ya son atendidas y en breve se informarán de los avances con los solicitantes.

Las tres gestiones más solicitadas en mi módulo de atención ciudadana fueron:

01. **SERVICIOS**

70% SERVICIOS URBANOS

02. **AGUA**

20% AGUA Y OTROS SERVICIOS

03. **SERVICIOS URBANOS**

10% BACHES, PODAS Y SERVICIOS URBANOS

Estas tres primeras solicitudes se concentraron en las colonias: Portales, Narvarte, Santa Cruz y Del Carmen.

A través del enlace ciudadano, los diputados podemos fomentar la participación activa de los ciudadanos en el proceso democrático. Esto no solo aumenta la transparencia en nuestra labor, sino que también buscamos empoderar a los

Adicionalmente a las solicitudes antes mencionadas, nuestros vecinos nos solicitaron ayuda para trámites de gobierno, recolección de basura, fugas de agua, recuperación de espacios públicos y recorridos vecinales.

En enlace ciudadano trabajamos para llegar a todas las colonias y beneficiar al mayor número de vecinos, en este semestre beneficiamos a muchas colonias y próximamente buscaremos llegar a la puerta de todos los vecinos para ponernos a su servicios y seguir trabajando por nuestra ciudad.

FEDERICO CHÁVEZ

5

COMUNICACIÓN SOCIAL

COMUNICACIÓN SOCIAL

Durante este año reforcé mi estrategia de comunicación para mantener informada a la ciudadanía sobre mi trabajo legislativo. Me concentré en cuatro ejes que la gente me exige con claridad: movilidad segura, agua y drenaje, deporte y esports, y discusión presupuestaria. Mi objetivo fue explicar de manera directa cada iniciativa, abrir conversación informada y sostener una presencia constante en medios y redes.

Sostuve entrevistas y mesas de debate en medios tales como La Crónica, El Heraldo, Radiofórmula, El Universal, Reporte Índigo y Atypical TV. En esos espacios expuse avances y pendientes en regulación de micromovilidad, propuse metas de mantenimiento y transparencia en agua y drenaje, expliqué el dictamen que reconoce a los esports como disciplina deportiva con estándares de salud e integridad, y defendí la democracia y rendición de cuentas. Además, publiqué columna en espacios como Libre en el Sur para alimentar el debate público e informar sobre el trabajo que se realiza en el congreso de la Ciudad de México.

En los últimos meses realicé 315 publicaciones que generaron 470 mil impresiones y 50 mil interacciones en Facebook, Instagram, Twitter y TikTok. Abarcando temas políticos y también de la vida cotidiana y deporte como Presidente de la Comisión de Deporte. Con estos resultados, la tasa de interacción estimada sobre impresiones se ubica alrededor de diez punto seis por ciento. En promedio, cada pieza alcanzó mil cuatrocientas noventa y dos impresiones y ciento cincuenta y nueve interacciones. Priorizo formatos breves y claros, con subtítulos y llamadas a la acción que respondan dudas frecuentes y traduzcan la legislación en efectos concretos para las personas.

Temas principales de este periodo:

- Micromovilidad y seguridad vial: logré que se regularan los vehículos motorizados por velocidad y potencia, cuidando la movilidad activa bajo 25 km/h.
- Agua y drenaje: señalé el rezago en mantenimiento y propuse tableros de avance por alcaldía con metas claras para prevenir inundaciones.
- Esports: impulsé su reconocimiento como disciplina deportiva; aclaré que amplía derechos, pero su consolidación depende del Congreso federal.
- Libertad digital: me opuse a intentos de censura y vigilancia sin controles, defendiendo la privacidad ciudadana.
- Seguridad pública: denuncié la simulación en cámaras del C5 y la falta de medidas efectivas para proteger ciclistas y peatones.
- Vida nocturna: critiqué operativos arbitrarios contra negocios legales, exigiendo reglas claras y justas.
- Presupuesto: presenté reservas para garantizar transparencia trimestral, mantenimiento prioritario y un anexo para juventud, salud mental, deporte y esports.

PRÓXIMOS PASOS

Para los siguientes periodos mantendré el énfasis en explicar con precisión cada reforma, publicar resultados comparables por tema y reforzar la presencia en medios con mensajes de seguimiento a metas y a la discusión presupuestaria. Priorizaré piezas que traduzcan los dictámenes en cambios visibles para la gente y cápsulas con preguntas frecuentes por tema.

CONGRESO CDMX
III LEGISLATURA

Sin más por informar, agradezco a las autoridades, servidores públicos y ciudadanía que ha aportado en gran medida para que este trabajo se haya realizado de manera correcta.

FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

III LEGISLATURA