PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA PERSONA TITULAR DE LA ALCALDÍA LA MAGDALENA CONTRERAS A EFECTUAR LAS GESTIONES INSTITUCIONALES ANTE LA SEMOVI Y LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA RED DE TRANSPORTES DE PASAJEROS (RTP) DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A FIN DE CONSOLIDAR OPERATIVA Y EFICAZMENTE LAS RUTAS ALIMENTADORAS YA EXISTENTES Y, SE REALICEN LOS ESTUDIOS NECESARIOS A FIN DE GENERAR NUEVAS CONEXIONES TRONCALES QUE CONTRIBUYAN A MEJORAR LA MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD DE LAS Y LOS CONTRERENSES.

Xochitl Quetzalli Avila Infante, Concejal de la Alcaldía La Magdalena Contreras, con fundamento en los Artículos 122, Apartado A, Fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 53 Apartado C, numeral 3, fracciones XVI y XVIII de la Constitución Política de la Ciudad de México; 81 y 104 de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México; 3, fracción XXXII, 11 fracción XV, 41 fracción III, 45 y 46 del Reglamento del Concejo de la Alcaldía la Magdalena Contreras, presenta la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA PERSONA TITULAR DE LA ALCALDÍA LA MAGDALENA CONTRERAS A EFECTUAR LAS GESTIONES INSTITUCIONALES ANTE LA SEMOVI Y LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA RED DE TRANSPORTES DE PASAJEROS (RTP) DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A FIN DE CONSOLIDAR OPERATIVA Y EFICAZMENTE LAS RUTAS ALIMENTADORAS YA EXISTENTES Y, SE REALICEN LOS ESTUDIOS NECESARIOS A FIN DE GENERAR NUEVAS CONEXIONES TRONCALES QUE CONTRIBUYAN A MEJORAR LA MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD DE LAS Y LOS CONTRERENSES,** con base en lo siguiente:

ANTECEDENTES

1. Que la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) de la Ciudad de México fue creada oficialmente el 7 de enero del año 2000, fecha en la que se publicó el decreto correspondiente en la Gaceta Oficial, iniciando formalmente sus operaciones en las calles de la capital el 1° de marzo de 2000.

2. Que con fecha 29 de enero de 2016, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se declaran reformadas y derogadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos

Mexicanos en materia de la reforma política de la Ciudad de México, dando origen a los Órganos Político-Administrativos denominados Alcaldías.

3. Que con fecha 29 de noviembre de 2016, el Diputado Luis Gerardo Quijano Morales, presentó una propuesta con punto de acuerdo por el que se solicitó a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, elaborar un estudio técnico para establecer una nueva ruta de transporte público para la demarcación, así como aumentar el número de unidades en la Ruta 128 existente.

4. Que con fecha 5 de febrero del 2017, con motivo del decreto en materia de la reforma política de la Ciudad de México, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el decreto por el que se expide la Constitución Política de la Ciudad de México.

5. Que con fecha 4 de mayo de 2018, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, en la que se establecen las bases para la integración, organización, administración, funcionamiento y atribuciones del Gobierno y de la Administración Pública de las demarcaciones territoriales y sus Alcaldías.

6. Que la consolidación de la Ruta 128 se llevó a cabo el 21 de diciembre de 2020, fecha en la que entró en vigor la reestructuración oficial y consolidación de su trazado en la Ciudad de México, abarcando el trayecto principal desde San Bernabé / Oyamel hacia la estación del Metro Universidad.

7. Que con fecha 10 de febrero de 2022, la Diputada Mónica Fernández César, presentó una proposición con punto de acuerdo mediante la cual se exhortó a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Obras y Servicios, ambas de la Ciudad de México, a realizar los estudios técnicos y gestiones administrativas necesarias para implementar y operar una ruta de servicio de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) en la demarcación del Pueblo de La Magdalena "Atlitic", en la Alcaldía La Magdalena Contreras.

8. Que en fecha 24 de febrero de 2022, el Diputado J. Fernando Mercado Guaida, sometió a consideración del Congreso de la Ciudad de México, un punto de acuerdo para exhortar a las autoridades de movilidad, a considerar la realización de estudios técnicos para la implementación de una ruta de RTP desde la base del "Cerro del Judío" al Metro más cercano, la ampliación de una ruta en la Avenida San Francisco y la correspondiente supervisión del transporte colectivo concesionado en dicha vialidad.

9. Que con fecha 3 de noviembre de 2022, la ruta 126 de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) fue inaugurada y comenzó operaciones oficialmente en la Alcaldía La Magdalena Contreras.

10. Que el 20 de julio de 2023, se celebró la firma de un Convenio de Colaboración recíproca entre la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y la Alcaldía La Magdalena Contreras, lo cual permitió mejorar el servicio y continuar con los trabajos para una nueva terminal de este transporte en beneficio de las y los vecinos de la demarcación.

11. Que, en el mes de abril de 2024, la Diputada Leticia Estrada Hernández presentó una proposición con punto de acuerdo para exhortar a la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) a restablecer el servicio Atenea de la ruta 128 (San Bernabé/Oyamel a Metro Universidad) y a estudiar la posibilidad de instrumentar dicho servicio en la ruta que corre de Magdalena Atlitic a Metro Copilco.

12. Que con fecha 24 de junio de 2024, se realizó la entrega de la Base-Terminal de la Ruta 126 de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) de la Ciudad de México, que corre de Metro Copilco hasta el Pueblo de La Magdalena Atlitic.

13. Que con fecha 1° de octubre de 2024, se tomó protesta a los integrantes del Concejo de la Alcaldía La Magdalena Contreras para el período 2024-2027, quedando así formalmente instalado.

14. Que con fecha 31 de octubre de 2024, el Diputado César Emilio Guijosa Hernández, presentó una proposición con punto de acuerdo ante el Pleno del Congreso local, por medio del cual se exhortó a la Secretaría

de Movilidad de la Ciudad de México, a llevar a cabo un estudio para determinar la viabilidad de implementar el sistema de transporte individual ECOBICI en la Alcaldía La Magdalena Contreras.

15. Que con fecha 4 de diciembre de 2024, el Alcalde Fernando Mercado, instaló el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de La Magdalena Contreras.

16. Que el 28 de mayo de 2025, se llevó a cabo el acto de instalación de la "Comisión de Seguridad, Movilidad y Protección Civil" del Concejo de la Alcaldía La Magdalena Contreras, la cual es presidida por la Concejala América Cipactli.

17. Que con fecha 14 de mayo de 2026, la organización "CONSTRUYENDO" realizó el Foro de Movilidad en La Magdalena Contreras.

18. Que con fecha 20 de agosto de 2026, el Gobierno de la Ciudad de México, anunció en "la unidad territorial, El Ocotal", estudiar la posibilidad de una nueva ruta en esa zona.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

1. La Alcaldía La Magdalena Contreras cuenta con una población registrada de 247 mil 622 habitantes, de los cuales 174 mil representan a la población económicamente activa. Al ser catalogada sociodemográficamente como una "localidad dormitorio", la gran mayoría de sus trabajadores y estudiantes se ven obligados a desplazarse diariamente fuera de la demarcación territorial hacia los centros económicos, de negocios y comerciales de la Ciudad de México.

2. El acceso a una movilidad digna e integrada en La Magdalena Contreras, se encuentra seriamente obstaculizado por deficiencias estructurales en la cobertura del transporte público, lo que obliga a colonias densamente pobladas como El Judío, Tierra Colorada y el Pueblo de San Nicolás Totolapan, a padecer largos trayectos de aislamiento hasta los nodos masivos de conexión. Los traslados hacia las estaciones de Metro periféricas pueden superar las dos horas en

periodos de máxima demanda vehicular, mermando el bienestar social, el tiempo familiar y la productividad de las y los contrerenses.

3. Esta desconexión de las rutas troncales, ha propiciado una proliferación de opciones de transporte informal e inseguro, obligando además a las familias de menores ingresos a recurrir a costosos servicios privados por aplicación, para resolver sus necesidades básicas de traslado hacia centros educativos o laborales, lo cual lacera severamente la economía del hogar. El modelo de "colonia dormitorio" que caracteriza a estas zonas de la alcaldía acentúa la urgencia de dotar a sus partes altas de un transporte colectivo seguro y asequible.

4. Es imperativo señalar que la demarcación cuenta con una terminal con capacidad operativa instalada subaprovechada. Esta infraestructura, que históricamente sirvió como base de resguardo y despacho para sistemas públicos de transporte pesado, resulta el activo logístico idóneo para concentrar y coordinar la operación de un sistema de rutas alimentadoras eficientes que penetren de forma regular hacia el Cerro del Judío, Tierra Colorada y San Nicolás Totolapan, optimizando los recursos de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP).

5. Asimismo, la conectividad vial sobre la Avenida San Francisco presenta una saturación y desorden por la operación exclusiva de unidades vagonetas concesionadas (Ruta Miguel Ángel de Quevedo-Magdalena Contreras), de dimensiones reducidas, que constantemente ignoran las paradas autorizadas e impactan la fluidez del tránsito. Ampliar la cobertura de una ruta ordinaria de RTP sobre la Avenida San Francisco, no solo diversificará las alternativas de transporte seguro para estudiantes y trabajadores, sino que equilibrará el espacio vial al introducir autobuses de bajas emisiones que sustituyan de forma gradual la sobreoferta de unidades de baja capacidad y alta contaminación.

CONSIDERANDO

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

1. Que el Artículo 4, párrafo vigésimo séptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

2. Que el Artículo 122, Apartado A, fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que el Gobierno de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, estarán a cargo de las Alcaldías y que su integración y organización administrativa y facultades, se establecerán en la Constitución Política y Leyes Locales. Asimismo, que las Alcaldías son Órganos Políticos Administrativos que se integran por un Alcalde y un Concejo, Electos por votación universal, libre, secreta y directa, para un período de tres años.

Constitución de la Ciudad de México

3. Que el Artículo 12, numerales 1 y 2, determina que la Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente; siendo un derecho colectivo que asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía.

4. Que el Artículo 13, Apartado E, numerales 1 y 2, dispone que 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. 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.

5. Que el Artículo 16, Apartado H, numerales 1 y 2, ordena 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. 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.

6. Que el Artículo 17, Apartado A, numerales 1, 2 y 3, indica que la Ciudad de México asume como fines del proceso de desarrollo el mejoramiento de la vida en los órdenes económico, social, ambiental y cultural para afirmar la dignidad de sus habitantes. Corresponde al gobierno, planear, conducir, coordinar y orientar el desarrollo de la ciudad, junto con las alcaldías, con la concurrencia participativa y responsabilidad social de los sectores público, privado y social que establezcan un sistema de bienestar social y desarrollo económico distributivo. Las políticas sociales y económicas se concebirán de forma integrada y tendrán como propósito el respeto, protección, promoción y realización de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales para el bienestar de la población y la prosperidad de la ciudad.

7. Que el Artículo 17, Apartado A, de la política social, numeral 1, incisos b) y c), determina que el sistema considerará la ampliación del acceso, la mejoría en la calidad y la actualización de los servicios públicos que incidan en la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad; así como la ampliación, actualización, recuperación y mantenimiento de la infraestructura y los equipamientos correspondientes, en igualdad de condiciones de calidad y proporcionalidad en todo el territorio de la Ciudad de México, en tanto son la base material para la prestación de los servicios.

8. Que el Artículo 53, Apartado A, numeral 12, fracciones I, III, IV, VI y XII, ordena que las alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las materias de Gobierno y régimen interior; Servicios públicos; Movilidad; Espacio público; y Rendición de cuentas y participación social.

Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México

9. Que el Artículo 29, fracciones I, III, IV, VI y XII, establece que las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las materias de Gobierno y régimen interior; Servicios públicos; Movilidad; Espacio público; y Rendición de cuentas y participación social.

10. Que el Artículo 30, dispone que las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en las materias de gobierno y régimen interior, obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, movilidad, vía pública y espacios públicos, desarrollo económico y social, cultura, recreación y educación, asuntos jurídicos, rendición de cuentas, protección civil y, participación de derecho pleno en el Cabildo de la Ciudad de México, debiendo cumplir con las disposiciones aplicables a este órgano.

11. Que el Artículo 58, ordena que las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en las materias de Gobierno y régimen interior, Movilidad, servicios públicos, vía pública y espacios públicos, y Seguridad ciudadana y protección civil.

12. Que el Artículo 110, indica que corresponde a la Alcaldía, el planear, conducir, coordinar y orientar el desarrollo de su demarcación territorial, con la participación de los sectores públicos, privados y sociales, con objeto de establecer un sistema de bienestar social y desarrollo económico distributivo. Estas políticas de planeación sociales y económicas tienen como objetivo el respeto, protección, promoción y realización de los derechos económicos, sociales, culturales y ambiental para el bienestar de la población y prosperidad de la Ciudad.

Ley General De Movilidad Y Seguridad Vial

13. Que el Artículo 3, establece que el servicio de transporte es la actividad mediante la cual las entidades federativas, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, otorgan permisos o autorizaciones a personas físicas o morales para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y bienes de conformidad con la normatividad aplicable.

14. Que el Artículo 4, señala que las autoridades de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México considerarán en su ámbito competencial los principios de accesibilidad, calidad, confiabilidad, diseño universal, eficiencia, equidad, habitabilidad, inclusión e igualdad, movilidad activa, multimodalidad, participación, perspectiva de género, progresividad, resiliencia, seguridad, seguridad vehicular, sostenibilidad, transparencia y rendición de cuentas, transversalidad, y uso prioritario de la vía o del servicio.

15. Que el Artículo 7, decreta que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno y los sectores de la sociedad, otorgándole facultades para emitir los lineamientos de su organización y operación junto con las demarcaciones territoriales.

16. Que el Artículo 26, dicta que la Estrategia Nacional contará con un horizonte a corto, mediano y largo plazo bajo un enfoque de sistemas seguros, estableciendo que las dependencias, entidades y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México ajustarán sus políticas y acciones a lo dispuesto en dicho instrumento.

17. Que el Artículo 31, ordena que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de la movilidad y seguridad vial en sus instrumentos territoriales y urbanos, adoptando medidas para proteger la vida, prevenir la violencia contra grupos vulnerables, impulsar políticas de proximidad, incentivar el transporte público y no contaminante, y establecer acciones afirmativas de accesibilidad.

18. Que el Artículo 33, precisa que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en su normatividad aplicable, exigirán que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas

bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios de la ley, priorizando a las personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público.

19. Que el Artículo 35, dispone que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de su competencia, considerarán los criterios para el diseño de infraestructura vial —tales como diseño universal, prioridad a grupos vulnerables, visión integral de calles completas, intersecciones seguras, pacificación del tránsito con velocidad máxima de diseño de 30 km/h en calles secundarias y terciarias, y conectividad— para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad.

20. Que el Artículo 39, ordena que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados.

21. Que el Artículo 41, indica que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial con los principios y criterios previstos en el mismo ordenamiento.

22. Que el Artículo 43, señala que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México deberán proveer transporte público gratuito para niñas, niños y adolescentes en localidades rurales e insulares, y establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

23. Que los Artículos 55 y 56, disponen que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México deberán implementar medidas para la gestión de la demanda de movilidad, facultándolas para implementar zonas de tránsito controlado o polígonos de alta demanda de viajes a fin de priorizar la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo.

24. Que el Artículo 57, establece que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, de conformidad con las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

25. Que el Artículo 58, ordena que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial para analizar las alteraciones generadas por obras públicas y privadas, evitando efectos negativos sobre la accesibilidad y calidad de vida.

26. Que el Artículo 60, estipula que los programas, acciones y proyectos de infraestructura se enfocarán prioritariamente en implementar mejoras a la infraestructura peatonal y no motorizada, así como en la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

27. Que los Artículos 62 y 65 establecen que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población y a su personal técnico en materia de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género y atención a grupos vulnerables.

28. Que el artículo relativo a las atribuciones de la Federación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial ordena que corresponde a la Federación celebrar convenios de coordinación y concertación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como promover que las políticas y acciones ejecutadas conjuntamente cumplan con los objetivos de la ley y el Plan Nacional de Desarrollo.

29. Que el Artículo 67, indica que corresponde a las entidades federativas participar con las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en

la planeación de la Estrategia Nacional, celebrar convenios de coordinación, y asignar, gestionar y administrar recursos públicos en coordinación con las demarcaciones territoriales bajo los criterios de la ley.

30. Que el Artículo 69, decreta que corresponde a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México participar en el Sistema Nacional; promover la elaboración, implementación y evaluación de planes integrales de seguridad vial en su ámbito de competencia; vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas; promover cursos de capacitación para la atención a víctimas de siniestros viales en coordinación con entidades federativas y otras demarcaciones; coordinarse para alcanzar los objetivos y prioridades de los programas de movilidad; y evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia.

31. Que el Artículo 74, indica que las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial se ejercerán de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en su respectiva competencia, precisando que las atribuciones de las demarcaciones territoriales se ejercerán a través de las dependencias y entidades que señalen sus propios ordenamientos o que sean designadas para tal efecto.

32. Que el Artículo 78, dispone que las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México promoverán la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades, personas con discapacidad, academia, colegios de profesionistas y organizaciones civiles para el estudio, investigación, propuestas y evaluación de políticas públicas en la materia.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

33. Que el Artículo 12, fracción LIX, y el Artículo 15, fracciones I y VIII, establecen la corresponsabilidad de la Secretaría de Movilidad y de las Alcaldías para emitir y coordinar los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de los peatones,

garantizar un diseño vial que permita el tránsito seguro conforme a la jerarquía de movilidad y dar cumplimiento oportuno al Programa Integral de Movilidad y al Programa Integral de Seguridad Vial.

34. Que, conforme al Artículo 15, fracciones VI y XI, indica que es atribución de las Alcaldías colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización la señalización y la nomenclatura de la vialidad en sus demarcaciones territoriales, así como implementar programas de seguridad vial en entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen una movilidad integral.

Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad De México

35. Que, de conformidad con el Artículo 4, fracciones I, II, III y IV, dicta que la planeación democrática tiene como objetivos hacer efectivos los derechos de las personas, garantizar el desarrollo sustentable para revertir el deterioro en los servicios públicos, reducir las desigualdades territoriales con criterios de accesibilidad y diseño universal, y asegurar espacios y servicios públicos que mejoren la calidad de vida con una gestión ambientalmente sustentable.

Ley de Derechos de los Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes de la Ciudad de México:

36. Que el Artículo 2, reconoce, protege, promueve y garantiza los derechos de los pueblos indígenas reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Constitución Política de la Ciudad de México, en los tratados e instrumentos internacionales de los que el Estado mexicano es parte, así como en las normas generales y locales. La Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas es de observancia obligatoria en la Ciudad de México.

37. Que el Artículo 11, enumera los sujetos obligados deberán respetar, proteger, garantizar, promover y dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en la presente ley son:

I. El Congreso;

II. El Gobierno;

III. Las autoridades jurisdiccionales;

IV. El Cabildo;

V. Las Alcaldías;

VI. Los organismos autónomos, y

VII. Los partidos políticos.

38. Que el Artículo 13, numeral 4, establece que las Alcaldías deberán diseñar e instrumentar políticas públicas y proyectos comunitarios de diversa índole, en coordinación, acompañamiento y coadyuvancia, con los propios pueblos y el Gobierno, para impulsar el desarrollo de los pueblos, barrios y comunidades.

Decreto de Creación del Organismo Público Descentralizado Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México

39. Que el Artículo 1, establece la constitución de la RTP como un organismo público descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad de México, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, con la encomienda de prestar el servicio público de transporte colectivo de pasajeros en la capital.

40. Que el Artículo 2, señala que el objeto central del organismo es la prestación de un servicio público de transporte eficiente, seguro, de calidad y con un alto sentido de responsabilidad social, diseñado para atender de manera prioritaria la demanda de movilidad urbana en zonas con altos índices de vulnerabilidad social o deficiencia en la oferta de transporte colectivo.

41. Que el Artículo 3, faculta expresamente al organismo para planear, proyectar, administrar, operar y evaluar la red de rutas de transporte a su cargo, así como para implementar las modificaciones, ampliaciones, reestructuraciones y creación de itinerarios o rutas alimentadoras que resulten necesarias para atender la demanda ciudadana.

42. Que el Artículo 4, mandata que la Red de Transporte de Pasajeros coordinará sus acciones operativas y de infraestructura con las dependencias y demarcaciones territoriales de la Administración Pública local, con el fin de consolidar la integración del sistema de movilidad y optimizar el aprovechamiento de la infraestructura y bases operativas disponibles.

Estatuto Orgánico de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP)

43. Que el Artículo 3, determina que la entidad articulará sus capacidades operativas y logísticas para otorgar prioridad a la atención de zonas de difícil acceso, periferias y pueblos originarios, garantizando un servicio incluyente, asequible y con cobertura espacial continua.

44. Que el Artículo 6, prevé que la Dirección General del organismo cuenta con atribuciones para celebrar convenios, acuerdos y esquemas de coordinación institucional con las Alcaldías de la Ciudad de México, orientados al mejoramiento de las bases-terminales, el fortalecimiento de la infraestructura operativa y la optimización de las rutas de transporte en beneficio de las comunidades locales.

45. Que el Artículo 15; dispone que corresponde a las unidades administrativas competentes realizar los estudios técnicos operativos de demanda, origen-destino y factibilidad vial necesarios para autorizar la modificación, extensión o creación de corredores operativos y rutas alimentadoras.

46. Que el Artículo 21, otorga a la Dirección Ejecutiva de Operación la facultad de programar, supervisar y evaluar la asignación del parque vehicular, los intervalos de frecuencia de paso y el despacho de unidades en cada una de las rutas del sistema, velando por el óptimo aprovechamiento de la capacidad instalada en las terminales y módulos operatorios.

Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México

47. Que el Artículo 2, dispone que la utilización del espacio vial y el ordenamiento de la movilidad urbana deben regirse bajo el principio de jerarquía de la movilidad, otorgando preferencia en todo momento a las personas peatonas, a los usuarios de movilidad no motorizada y a los

usuarios del transporte público colectivo sobre los vehículos de uso particular.

48. Que el Artículo 3, establece como prioridad de la política de movilidad el incremento en la eficiencia del transporte público de pasajeros, promoviendo la sustitución y ordenamiento del transporte colectivo de baja capacidad y alta saturación por unidades de transporte público masivo o de capacidad optimizada.

49. Que el Artículo 9, prevé la obligación de coordinar la gestión de la circulación en vialidades primarias y secundarias con la finalidad de evitar la sobreoferta desordenada, la obstrucción del tránsito por paradas no autorizadas de unidades concesionadas y el consecuente colapso de la fluidez en vialidades locales de alta demanda.

Circular Uno / Normatividad Administrativa de la CDMX

50. Que el apartado de Normas e Instrucciones Generales de Coordinación Interinstitucional de la Circular Uno (Lineamientos Generales de Administración en la Ciudad de México) instruye a todas las dependencias, órganos descentralizados y Alcaldías a colaborar recíprocamente mediante el intercambio de capacidades técnicas, logística compartida y el aprovechamiento compartido de activos fijos e infraestructura pública para maximizar la eficacia en la prestación de servicios públicos esenciales a la población.

R E S O L U T I V O S

PRIMERO. - Se exhorta a la persona Titular de la Alcaldía La Magdalena Contreras a realizar las gestiones institucionales conducentes ante la Dirección General de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP) de la Ciudad de México, con la finalidad de consolidar operativamente la cobertura de las rutas alimentadoras ya existentes en la demarcación territorial.

SEGUNDO. Se exhorta a la persona Titular de la Alcaldía La Magdalena Contreras a realizar las gestiones institucionales conducentes ante la Dirección General de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP) de la Ciudad de México a fin de solicitar el incremento de la flota vehicular y

la frecuencia de paso de las unidades destinadas al corredor operativo que conecta el ***Metro Universidad con Oyamel / San Bernabé***.

TERCERO. Se exhorta a la persona Titular de la Alcaldía La Magdalena Contreras a realizar las gestiones institucionales conducentes ante la SEMOVI y la Dirección General de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP) de la Ciudad de México, a fin de llevar a cabo en conjunto, los estudios pertinentes para la creación y ejecución de nuevas conexiones troncales de RTP dentro de la demarcación, con objeto de garantizar una movilidad eficiente, digna y segura de las y los contrerenses.

Dado en el Salón de Sesiones del Concejo, a 22 de octubre de 2026.

XOCHITL QUETZALLI AVILA INFANTE
CONCEJAL