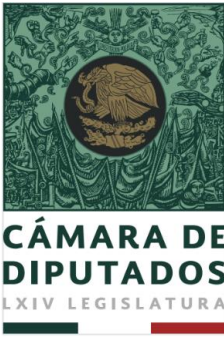


**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFATURA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y A SU SECRETARÍA DE MOVILIDAD PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, RECONSIDEREN QUE EL PROYECTO DE TROLEBÚS ELEVADO EN EL EJE 8 SUR ERMITA IZTAPALAPA SE REALICE A NIVEL DE CALLE CON LA FINALIDAD DE LOGRAR MAYORES BENEFICIOS PARA LA MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS.**

La suscrita **Diputada Pilar Lozano Mac Donald**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo señalado en los artículos 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 116 y 122, numeral 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a la consideración de esta Comisión Permanente la siguiente proposición con punto de acuerdo, mediante el cual exhorta a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México y a su Secretaría de Movilidad para que en el ámbito de sus atribuciones, reconsideren que el proyecto de trolebús elevado en el Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa se realice a nivel de calle con la finalidad de brindar accesibilidad e inclusión, alternativas de movilidad sustentable, seguridad vial, iluminación y vida e la calle con los consecuentes beneficios para la movilidad de los ciudadanos, habitantes y comercios de la zona, al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El pasado 15 de mayo se anunció la puesta en marcha del Trolebús Elevado de la Ciudad de México sobre el Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa, en su tramo Constitución de 1917 - UACM Plantel Casa Libertad, que dentro de

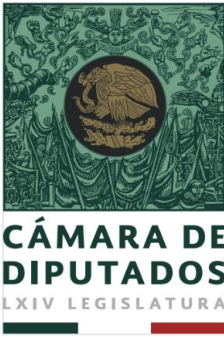


la Alcaldía de Iztapalapa abarca un total de 7.2 km y 7 estaciones. El proyecto estima una demanda de 140 mil usuarios, su costo se calcula en 3,369 millones de pesos, más 680 millones para la compra de 50 trolebuses articulados.

La Alcaldía de Iztapalapa se caracteriza por contar con una gran cantidad de población -1.8 millones de habitantes-; una mala calidad de servicios -incluyendo el transporte público que se encuentra en constante saturación por las dinámicas existentes con el Estado de México-; y la poca inversión y actividad económica internas, lo cual lleva a que la mayor parte de sus habitantes deban viajar lejos para satisfacer -entre otras- sus necesidades de empleo. Además, su estructura urbana provoca que los ciudadanos que transitan a través de ella dependan de pocas vías de comunicación que se saturan constantemente por la demanda y por ser una demarcación olvidada para la inversión de un transporte público digno y con capacidad suficiente.

El principal argumento por el cual se considera el trolebús elevado es por los problemas de tiempos de traslado sobre las vías principales de la demarcación, sin embargo estos lapsos se deben a la poca actividad económica local, la falta de aplicación de las normas de tránsito, la carencia de un transporte público de capacidad amplia para la población y la escases de infraestructura para alternativas de movilidad. Por lo que crear una infraestructura elevada y segregada solo empeorará la situación que actualmente vive la zona.

A pesar de que la Ciudad de México requiere urgentemente inversión para transporte público, y particularmente la zona oriente de la CDMX, no se puede dejar de lado que el proyecto cuenta con costos excesivos debido a que es una obra con infraestructura elevada que representa muchos inconvenientes:

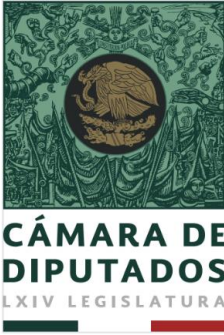


- No se han realizado los estudios específicos de mecánica de suelos. El suelo de la zona es compresible, contiene arcillas y un alto contenido de agua, su baja resistencia requerirá de ingeniería y estructuras especializadas para mantener las condiciones de seguridad, así como mantenimiento y seguimiento permanente para evitar fallas o hundimientos, lo cual encarecerá el costo estimado a corto y largo plazo. Cabe resaltar que la zona sufre amenazas constantes debido al tipo de suelo, en 2017 a raíz del terremoto, estudios realizados por la UACM y respaldados por la UNAM, calcularon que la vida de 4 mil personas en el área estaba en riesgo debido a las fallas del suelo.<sup>1</sup>
- El proyecto deberá contemplar elevadores, así como servicios en cada una de las estaciones que se realicen, lo cual incrementará el costo de operación y mantenimiento en un sistema de transporte de muy bajo costo para los usuarios, por lo que en el corto plazo deberá incrementar el precio del pasaje, los subsidios para este sistema o, en el peor de los casos, limitar el mantenimiento, lo cual deteriorará la calidad del transporte.

En este sentido, si bien el proyecto contempla la instalación de elevadores para brindar accesibilidad, el resultado será parcial, ya que implica mayor tiempo y esfuerzo para las personas con discapacidad y movilidad limitada poder acceder a las estaciones elevadas; además, disponer de este transporte vertical depende siempre de su correcta operación y mantenimiento. De manera que

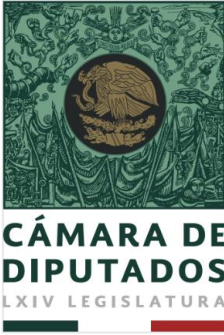
---

<sup>1</sup> @Capital\_21 (noviembre 27, 2019). ¿Es viable el #TrolebusElevado?, correría de Constitución de 1917 a Santa Martha con una inversión de 4 mmdp. Expertos y ciudadanos opinan sobre la obra. Capital 21. Twitter. Recuperado de: [https://twitter.com/hashtag/Troleb%C3%BAElevado?src=hashtag\\_click](https://twitter.com/hashtag/Troleb%C3%BAElevado?src=hashtag_click)



la accesibilidad y la inclusión podrían ser mucho mejores con un proyecto a nivel de calle.

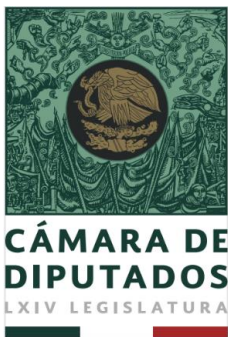
- La infraestructura a ejecutar se centra en la obra y sus estaciones elevadas, pero no contempla una planeación integral que sea acorde a la jerarquía y principios de movilidad establecidos en la Ley; pues no conlleva la ampliación de banquetas, ni la implementación de infraestructura ciclista.
- La obra implicaría continuar brindando el mayor espacio posible para el auto particular, persistiendo en conservar su demanda, en vez de fomentar espacio para otros tipos de transporte. Además, la vía posee el ancho suficiente en todos sus tramos para poder implementar carriles exclusivos para el transporte público a nivel.
- No se considera el mejoramiento de la vida de la vía, ni su imagen urbana, el proyecto resultará en una infraestructura gris que creará sombras, caídas de agua, una vista desagradable a los inmuebles sobre la avenida, restará espacio al peatón, beneficiará la escala y velocidad del automóvil, mermando la vida del Eje; lo cual degradará la vía y limitará su desarrollo en cuanto a su potencial social y económico como espacio público de calidad.
- El beneficio de un sistema elevado será parcial puesto que las ventajas se concentran en los usuarios que van de paso, principalmente de un extremo a otro y no se tendrán verdaderas ganancias para quienes viven cerca de las estaciones ni para quienes habitan sobre la vía, pues deja de lado el ordenamiento y arreglo de la calle. Asimismo, las estaciones se contemplan entre cada 500 y 800 metros, cuando el promedio entre paradas de trolebuses es de 200 a 500 metros, lo cual se debe al tipo de sistema



donde la vía a nivel es inherente al trolebús por su alcance y capacidad.

- Ejecutar este tipo de obra restringe las opciones de crecimiento futuro para el transporte público sobre la vía, puesto que la expansión del metro, la construcción de un Metrobús o cualquier otra obra de ampliación para incrementar la oferta del transporte público implicaría limitaciones y costos mucho más elevados.
- Cabe destacar que conforme a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para la ejecución de esta obra será necesario presentar un estudio de impacto ambiental, los cuales aún no han sido realizados, pues habrá afectaciones sobre la masa vegetal que existe actualmente.
- Finalmente, el proyecto elevado deja de lado el estudio realizado anteriormente para la ejecución de un Corredor Cero Emisiones sobre este Eje; lo cual desacreditará el apoyo de organismos internacionales que otorgaron financiamiento y soporte técnico para realizar todos los estudios de factibilidad para la creación de un proyecto integral de transporte público sustentable.

Durante la administración pasada, se realizaron todos los estudios para el proyecto Corredor Cero Emisiones del Eje 8 Sur con el respaldo de C40, la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ), Cities Finance Facilities, Agencia de EU para el Desarrollo Internacional y el Banco Interamericano de Desarrollo. El corredor de 22 km abarcaría de Mixcoac a Santa Martha Acatitla, con un trayecto que conectaría cinco líneas del Metro, dos de Metrobús y dos de trolebús. El proyecto estimaba una demanda de 185,322 usuarios al día por un costo de 1,292 millones de pesos; fue planteado a nivel de piso bajo un esquema de calle completa, servicio de autobuses



eléctricos, banquetas amplias e infraestructura ciclista para impulsar la movilidad activa.<sup>2</sup>

El proyecto original de Corredor Cero Emisiones del Eje 8 Sur planteaba un costo mucho menor y con mayor alcance, por lo tanto un mejor impacto en la salud pública, la economía y la sociedad, así como mejores modelos de sustentabilidad, habitabilidad y accesibilidad. Su esquema de carril exclusivo de transporte público y bicicleta era una propuesta que posibilitaría el incremento rápido de usuarios y permitiría más espacio e inversión para ciclistas.

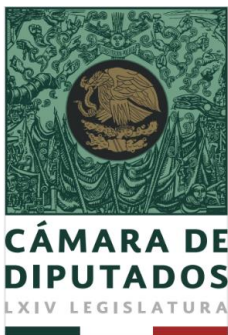
La cuestión de dotar a este proyecto con infraestructura ciclista, resultaría particularmente imprescindible para impulsar la movilidad activa, resiliente y preventiva ante la posibilidad de contagios por la crisis sanitaria; además sería indispensable conforme a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y al hecho de que conforme a la Encuesta Origen Destino de la ZMVM 2017, Iztapalapa es la Alcaldía con mayor número de viajes en bicicleta con 53 mil viajes diarios.

El coste del proyecto original permitiría tener un servicio tres veces más extenso por la tercera parte del importe y con mayores beneficios para la movilidad, la sociedad y el ambiente. Además, el precio del proyecto elevado es incluso mucho mayor al de un sistema de Metrobús, en comparación con la apertura de la Línea 6 en 2016, el proyecto tuvo un precio de 3 millones con 20 KM de implementación y 37 estaciones. Si cotejamos los costos por kilómetro, el proyecto del trolebús elevado (468 mil pesos por kilómetro) es tres veces más caro que la ejecución del Metrobús (150 mil pesos por kilómetro) y ocho veces mayor a la del

---

<sup>2</sup> Ballesteros, L. y Remes, R. (mayo 18, 2020). Movilidad no resiliente. Reforma. Recuperado de:

<https://twitter.com/LBallesterosM/status/1262400311005786112/photo/1>



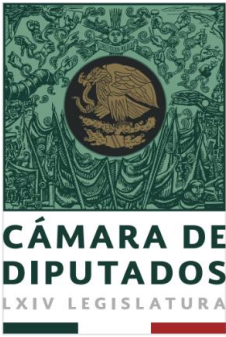
proyecto original del Corredor Cero Emisiones del Eje 8 Sur (58 mil pesos por kilómetro).

Proyecto	Usuarios	Costo (pesos)	Longitud KM	Estaciones	Costo por KM (pesos/KM)
<b>Metrobús Línea 6 (2016)</b>	145 mil	3 millones	20	37	150 mil
<b>Corredor Cero Emisiones del Eje 8 Sur (2016)</b>	140 mil	3,369 millones	7.2	7	468 mil
<b>Trolebús elevado (2020)</b>	185 mil	1,292 millones	22	-	58 mil

El presupuesto que se tiene contemplado para un pequeño tramo de infraestructura elevada, podría ser aprovechado de mejor manera si se realiza a nivel de calle, de forma que logre extenderse y abarcar desde el centro-poniente de la ciudad hasta los límites con el Estado de México y conectar con todos los sistemas de transporte a lo largo de la ruta para mejorar su integración.

Es por ello que debe reconsiderarse que el actual proyecto del trolebús elevado se realice a nivel de calle a fin de potenciar sus beneficios sociales, ambientales y económicos y en congruencia con su factibilidad técnica como sistema. Asimismo, conforme a la Ley, debe ser respetada la inclusión de todos los usuarios de la vía, particularmente peatones y ciclistas; además del mejoramiento de las condiciones de accesibilidad, principalmente para personas con discapacidad y movilidad limitada.

Finalmente, hay que considerar que si bien el sistema de trolebús es factible en muchos aspectos, técnicamente no es sistema de transporte



masivo y funciona más como esquema alimentador de sistemas de mayor capacidad, por lo que crear una infraestructura de segundo piso para su operación resultaría inviable e invasiva para la vía, sus habitantes y el ambiente. De manera que, siendo trolebús o autobús la mejor opción sería crear un proyecto a nivel que incluya un esquema de calle completa a efecto de que pueda brindar accesibilidad e inclusión, alternativas de movilidad sustentable, seguridad vial, iluminación y vida en la calle, lo cual traería un gran beneficio para todos los usuarios, los habitantes de la zona y los negocios locales.

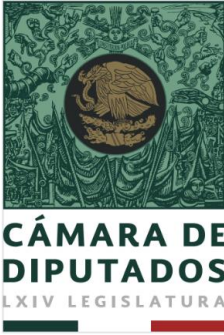
En ese tenor, se hace indispensable que esta Honorable Asamblea exhorte a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México y a su Secretaría de Movilidad para que en el ámbito de sus atribuciones, reconsideren que el proyecto de trolebús elevado en el Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa se realice a nivel de calle con la finalidad de lograr mayores beneficios para la movilidad de los ciudadanos.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a la consideración del pleno de esta Comisión Permanente, la aprobación la siguiente proposición con:

### **PUNTO DE ACUERDO**

**ÚNICO.-** La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México y a su Secretaría de Movilidad para que en el ámbito de sus atribuciones, reconsideren que el proyecto de trolebús elevado en el Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa se realice a nivel de calle con la finalidad de brindar accesibilidad e inclusión, alternativas de movilidad sustentable, seguridad





vial, iluminación y vida en la calle con los consecuentes beneficios para la movilidad de los ciudadanos, habitantes y comercios de la zona.

**A ATENTAMENTE**

*“LXIV Legislatura de la Paridad de Género”*

**DIPUTADA FEDERAL PILAR LOZANO MAC DONALD**

Integrante del Grupo Parlamentario de  
Movimiento Ciudadano

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, a los 15 días del mes de julio de 2020.