



C Á M A R A D E
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Ana Karina Rojo Pimentel
DIPUTADA FEDERAL

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL CUAL SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA SUBSECRETARÍA DE CONTROL DE TRÁNSITO, EN TRABAJO CONJUNTO CON LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO Y LA SUBSECRETARÍA DE LA POLICÍA ESTATAL PARA COORDINAR, GESTIONAR Y EJECUTAR LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO NECESARIOS, PARA RESOLVER Y DESAHOGAR LA CONGESTIÓN VEHICULAR EN LAS ARTERIAS PRINCIPALES QUE CONECTAN A LA CIUDAD DE MÉXICO CON EL ESTADO DE MÉXICO EN SU ZONA ORIENTE

La que suscribe, **DIPUTADA ANA KARINA ROJO PIMENTEL**, integrante del grupo parlamentario del Partido del Trabajo de la LXV Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 78 párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 116 y 122 fracción I, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 6 fracción I y 79 fracción II del Reglamento de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, así como lo dispuesto en el artículo octavo y décimo segundo de las Reglas Básicas para el funcionamiento de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión someto a consideración de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, la siguiente proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes:

C O N S I D E R A C I O N E S:

La movilidad es el Derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas, en relación entre medio ambiente, espacio público, tecnología e infraestructura. En la actualidad, la cultura es un factor que establece el nivel de movilidad de una ciudad, ya que los habitantes están sometidos a altos niveles de estrés, situación que puede provocar congestionamientos viales y accidentes,



C Á M A R A D E
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Ana Karina Rojo Pimentel
DIPUTADA FEDERAL

situaciones que debe ocupar al Gobierno Federal, estatal y municipal para que contribuyan a la creación de nuevas leyes que permitan su adecuado funcionamiento.

Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 4º fracciones II, III y V prevé como principios de movilidad y seguridad vial, el garantizar que los sistemas, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento, con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades y que así las personas tengan la certeza de que los tiempos de recorrido maximizarán los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles.

Así mismo, en su artículo 9º, la Ley establece el derecho de toda persona de trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad en sus servicios e infraestructura vial.

Teniendo en cuenta que las personas tenemos definido el derecho de libre tránsito, también así, se debe trabajar arduamente, no para erradicar el problema de la congestión vehicular en la Zona Oriente del Valle de México, sino reducir por lo menos los tiempos de traslado y desplazamiento.

Por otro lado, cierto es que la congestión vial al día de hoy representa un problema social, pero principalmente para la población económicamente activa, que se desplaza del Estado de México a la Ciudad de México o viceversa, y que primordialmente busca llegar a sus lugares de trabajo resulta todo un viacrucis de complicaciones como el estrés, que afecta tanto la salud, pero también existe la afectación económica por los retardos acumulados o faltas que provoca esta situación.

Recientemente, la consultora TomTom, posicionó la Ciudad de México como la 28va urbe con más tráfico vial en el mundo en su estudio "Índice sobre Congestión Vehicular 2021", clasificada



C Á M A R A D E
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Ana Karina Rojo Pimentel
DIPUTADA FEDERAL

como una de las ciudades más importantes del mundo y, que resalta la problemática en la infraestructura de movilidad y lo debilitada que se encuentra la educación vial.

Otro punto importante es el crecimiento del parque vehicular en la zona metropolitana de la Ciudad de México, todo ello; originado por la falta de una política integral de movilidad y transporte que está provocando un aumento desmedido en la saturación vial, así como en los tiempos de traslado que nos está llevando a un colapso vial de la megalópolis.

La vialidad y los servicios de transporte público son componentes que inciden directamente en la calidad que se brinda a la ciudadanía, sin embargo, no son los únicos, de hecho, se busca analizar las zonas urbanas de manera integral con la búsqueda de todos los elementos que afectan la movilidad, uno de los más importantes es el desarrollo urbano, en el que no sólo se abordan temas como la vivienda (cuyo crecimiento desordenado afecta tiempos de traslado y cobertura de los servicios de transporte), sino también el espacio público. El origen de la problemática de los espacios públicos se asocia a la debilidad de los mecanismos de planeación, administración y mantenimiento, las inconsistencias y contradicciones en el marco jurídico, los lineamientos de diseño, operación y normatividad vigentes, así como a una escasa coordinación institucional.¹

Es por ello, que el tráfico y el tiempo de traslado está identificado por los habitantes de la zona metropolitana del valle de México, como uno de los aspectos que más afecta la calidad de vida de esta gran ciudad.

Añadiendo también, y derivado de las facilidades que se otorgan hoy día en los créditos automotrices, en específico el aumento en el parque vehicular de uso particular, emanado de las deficiencias en el transporte público, el crecimiento de infraestructura para nuevas vialidades, el desarrollo económico de la región, la mejora de ingresos, las distancias de traslado y la creencia de que un automóvil propio mejora el estrato social o por mera necesidad.



C Á M A R A D E
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Ana Karina Rojo Pimentel
DIPUTADA FEDERAL

Existen estimaciones que demuestran que el tiempo promedio de viaje por persona al día en el transporte es de 2 horas al interior de la Ciudad de México, mientras que los viajes metropolitanos llegan a ser hasta de 5 horas al día.

Lo anterior ha provocado que vialidades de supuesta “alta velocidad” como el Periférico, Avenida Revolución, Calzada de Tlalpan, Paseo de la Reforma, Avenida Constituyentes y el Viaducto, presenten velocidades mínimas de 13 km/h en horas de máxima demanda.

Inclusive hay arterias principales que sufren de esta congestión, y es importante recalcar la importancia de liberar estas arterias en el oriente de la ciudad en las que es bien sabido habitantes del Estado de México realizan sus viajes a través de vialidades como Canal de San Juan, Av., Texcoco y Av., Pantitlán, las cuales sufren de embotellamientos que llevan a grandes pérdidas de horas-hombre/horas-persona (unidad de estimación del esfuerzo necesario para realizar una tarea cuya unidad equivale a una hora de trabajo ininterrumpido de un trabajador medio).

Estudios del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) demuestran que las deficiencias en la movilidad metropolitana provocan una pérdida de 3.3 millones de horas hombre al día, esto equivale a un valor del tiempo de 33 mil millones de pesos perdidos por el congestionamiento.

En conclusión, debe de existir un equilibrio en el espacio; es decir, lograr una convivencia armónica entre peatones, ciclistas, transporte público y automóvil privado.



C Á M A R A D E
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Ana Karina Rojo Pimentel
DIPUTADA FEDERAL

La movilidad se ha convertido en uno de los temas más importantes de la agenda pública, ya que su definición afecta o beneficia a los ciudadanos porque repercute en la forma de vida de los mismos que requieren de la movilidad para sus actividades individuales.

Por lo anteriormente expuesto y fundado someto a consideración de la Honorable Comisión Permanente la siguiente proposición con **Punto de Acuerdo**:

ÚNICO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta de manera respetuosa al titular de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), a la Subsecretaría de Control de Tránsito así como los titulares de la Secretaria de Movilidad del Estado de México y su Subsecretaría de Policía estatal, respecto de sus facultades y atribuciones llevar a cabo la correcta coordinación, gestión y ejecución de proyectos de ingeniería de tránsito correspondientes, así como políticas públicas que encaminen a una Seguridad Vial y de Movilidad de calidad.

Honorable Congreso de la Unión, a 08 de junio 2022

A T E N T A M E N T E

Dip. Ana Karina Rojo Pimentel
Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Del Trabajo

ⁱ <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/download/149/138/712-2?inline=1>