



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL CUAL SE SOLICITA A LAS SECRETARÍAS DE MEDIO AMBIENTE Y DE MOVILIDAD AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE IMPLEMENTEN EL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS "ECOBICI" EN DIVERSOS PUNTOS Y ZONAS DE LA DELEGACIÓN ÁLVARO OBREGÓN, A EFECTO DE PROMOVER LA BICICLETA COMO UN TRANSPORTE ALTERNATIVO Y ECOLÓGICO, REDUCIR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE Y PROMOVER LA EQUIDAD SANITARIA.

**DIP. JESÚS MARTÍN DEL CAMPO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA
P R E S E N T E.**

El suscrito, Diputado **PABLO MONTES DE OCA DEL OLMO**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la Primer Legislatura del Congreso de la Ciudad de México; con fundamento en los artículos 122, Apartado A, Base segunda de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29, apartado D de la Constitución Política de la Ciudad de México; Artículos 13 fracción IX, 29 fracciones XI y XIX y 32 fracciones XVI y XXXI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracción I, 76, 79 fracción IX, 82 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México la siguiente proposición con punto de acuerdo por el cual se solicita a las Secretarías de Medio Ambiente y Movilidad ambas de la Ciudad de México, para que implemente el Sistema de Bicicletas Públicas "Ecobici" en diversos puntos y zonas de la delegación Álvaro Obregón, a efecto de promover la bicicleta como un transporte alternativo y ecológico, reducir la contaminación del aire y promover la equidad sanitaria, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. A las autoridades e instituciones, así como a las y los ciudadanos de la Ciudad de México, los temas de salud, movilidad, economía, tiempo y ecología, representan en el día a día nuevos retos que requieren de manera constante contar con soluciones y alternativas que posibiliten evolucionar a la par de las necesidades que se demandan, de tal modo que se configure y actualice los



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

servicios de la ciudad con el fin de que sea un espacio digno para vivir con posibilidades de desarrollo integral para sus habitantes.

2. Las preocupaciones en torno al medio ambiente han llegado a asumir una importancia cada vez más trascendental y protagónica en la mayoría de los países del mundo. Conforme aumenta el impacto en el medio ambiente por parte de los seres humanos y sus conductas cotidianas, aumentan también las consecuencias y efectos que nos afectan. Las preocupaciones sobre el medio ambiente comenzaron a principios del siglo XX en los círculos académicos de los países industrializados, y después de la Segunda Guerra Mundial la discusión se propagó hacia otros países, hasta que en la década de 1970 se crearon los organismos mundiales encargados de la atención de los ecosistemas y de la adecuada explotación de los recursos naturales. A partir de ese momento, los países del llamado Tercer Mundo empezaron a analizar la problemática ambiental, lo que derivó en la creación de organismos gubernamentales encargados de estos asuntos, así como en leyes protectoras de los recursos naturales y que regularon su manejo y explotación.

3. Dichas preocupaciones comenzaron a surgir formalmente a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX en los círculos académicos de los países industrializados de Europa y Norteamérica. Tras las dos Guerras Mundiales, el tema y preocupación del medio ambiente comenzó a ser estudiado y abordado no sólo por círculos académicos, sino también ya por los gobiernos de cada vez más países de todo el mundo. Fue así como en la década de 1970 y tomando como base las políticas y principios de la Organización de la Naciones Unidas, fueron surgiendo cada vez más organismos internacionales enfocados en atender y proteger los ecosistemas del mundo, al igual que promover la adecuada explotación y uso de los recursos naturales.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

De igual manera, los países en vías de desarrollo comenzaron a enfocarse en los problemas del medio ambiente, creando así organismos gubernamentales enfocados en estos temas al igual que se han ido promulgando leyes que regulan la emisión de gases de efecto invernadero y la adecuada explotación y aprovechamiento de los recursos naturales¹.

4. En la Conferencia de Estocolmo de 1972, se reconoció el daño causado por el hombre en distintas regiones de la Tierra: contaminación del agua, el aire, la tierra y los seres vivos; trastornos del equilibrio ecológico de la biosfera; destrucción y agotamiento de recursos no renovables; así como el daño en el ambiente que rodea al ser humano, en donde vive y trabaja, con consecuencias nocivas para la salud. La Conferencia declaró 26 principios, dentro de los cuales destacan: que los recursos naturales deben preservarse en beneficio de generaciones presentes y futuras; que los recursos no renovables deben de emplearse de forma que se evite su agotamiento; que la descarga de sustancias tóxicas y la liberación de calor debe realizarse únicamente en cantidades que puedan ser neutralizadas y que no causen daños irreparables a los ecosistemas; que deben destinarse recursos para la conservación y mejoramiento del medio; que se debe utilizar la investigación científica para evitar y combatir las amenazas al medio ambiente; y que debe fomentarse la educación en cuestiones ambientales².

5. Cabe señalar que, con motivo de la apertura de la Conferencia de Estocolmo, el 15 de diciembre de 1972, durante el XXVII periodo de sesiones, la Asamblea General de Naciones Unidas estableció el 5 de junio como Día Mundial del Medio Ambiente. Otra resolución, adoptada por la Asamblea General ese mismo día, conformó el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente³.

¹ Jorge Dehays, "Medio ambiente", Laura Baca y Judith Bosker, Léxico de la política, Fondo de Cultura Económica, México, 2000, pp-407-411

² Véase la "Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano", celebrada en Estocolmo del 5 al 16 de junio de 1972, disponible en www.prodiversitas.bioetica.org/doc89.htm (consulta: 19/junio/2006).

³ Véase la resolución 2994 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, 15 de diciembre de 1972, disponible en <http://daccessdds.un.org> (consulta: 19/junio/2006).



6. En 1983, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), ante la evidencia de que la protección del medio ambiente se convertiría en una cuestión que ponía en riesgo la supervivencia, estableció la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Se llegó a la conclusión de que, para satisfacer las necesidades del presente, sin comprometer los recursos de las generaciones futuras, la protección del medio ambiente y el crecimiento económico tendrían que abordarse como una sola cuestión.

7. En la Ciudad de México las concentraciones de ozono y las partículas suspendidas se agrupan por encima de los valores recomendados por las Normas Oficiales Mexicanas (NOM), durante 2010 el Informe de Calidad del Aire en la Ciudad de México, reportó el mayor número de días con una concentración de ozono menor a los 100 puntos del índice Metropolitano de la Calidad del Aire (IMECA), mismo que representó el valor más alto en los últimos 24 años.

8. La Secretaría de Salud tiene estipulado en la Norma Oficial Mexicana de Salud Ambiental, que los valores límites de protección a la salud de la población contra los daños provocados por los contaminantes ozono⁴, dióxido de nitrógeno⁵, monóxido de carbono⁶, dióxido de azufre⁷, plomo⁸, partículas suspendidas

⁴ Es un compuesto gaseoso fuertemente oxidante y muy reactivo, que a nivel de superficie se considera un contaminante. En ambientes urbanos, es el principal componente del smog fotoquímico y se forma de reacciones entre los hidrocarburos y los óxidos de nitrógeno, en presencia de radiación solar.

⁵ El dióxido de nitrógeno es un compuesto gaseoso color café-rojizo y de olor característico e irritante. Se genera en la mayoría de los procesos de combustión que utilizan aire como oxidante. Es componente principal en la formación del ozono y contribuye a la disminución de la visibilidad.

⁶ El monóxido de carbono es un gas incoloro e inodoro, producto de la combustión incompleta de hidrocarburos o biomasa en presencia de aire como oxidante. También se produce cuando no existe suficiente oxígeno para alcanzar el producto de la oxidación completa del dióxido de carbono (CO₂).

⁷ El dióxido de azufre es un compuesto gaseoso que se forma de la combustión del azufre o compuestos que contienen azufre en presencia de aire. En la Ciudad de México, su principal fuente es la quema de combustibles fósiles, sin embargo, se puede generar de forma natural; además, es un importante precursor de los aerosoles secundarios y la lluvia ácida.

⁸ Metal pesado de alta toxicidad y es un componente poco abundante en la corteza terrestre, se emite a la atmósfera de manera natural en erupciones volcánicas, aerosol marino, incendios forestales y el polvo del suelo. Los procesos de fundición, la quema de combustibles fósiles, algunas pinturas y recubrimientos y el uso de las gasolinas con plomo son las principales fuentes antropogénicas.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

totales⁹, partículas¹⁰ a 10 micrómetros (PM₁₀)¹¹ y partículas menores a 2.5 micrómetros (PM_{2.5})¹².

9.- El consumo anual de combustible en la Ciudad de México son 7,246 millones de m₃ de gasolina Magna; 0.797 millones de m₃ de gasolina Premium; 2,412 millones de m₃ de Diesel; 3,507 millones de m₃ de Gas Natural y 4,244 millones de m₃ de Gas L.P.

10.- La generación anual de contaminantes se estiman en 6,704 toneladas de azufre; 1,568 millones de toneladas de dióxido de carbono; 188,087 toneladas de óxido de nitrógeno; 946,733 toneladas de hidrocarburos; 24,296 toneladas de partículas menores a 10 micrómetros y 5,499 toneladas de partículas menores a 2.5 micrómetros.

11.- Los efectos nocivos a la salud por los contaminantes suspendidos en la atmósfera como el Dióxido de Carbono (SO₂), Óxidos de Nitrógeno (NO₂), Monóxido de Carbono (CO), Benceno, Ozono (O₃), Pb, PM₁₀ y PM_{2.5} suspendidos en el medio ambiente causan:

a) Broncoconstricción, bronquitis y traqueítis que agrava las enfermedades respiratorias y cardiovasculares;

b) Irritan las vías respiratorias, causan bronquitis y pulmonía que reducen significativamente la resistencia respiratoria a las infecciones;

⁹ El término partículas suspendidas totales se refiere a todo aquel material sólido o líquido en suspensión con un diámetro aproximado menor a 50 micrómetros. Un gran porcentaje de estas partículas se sedimentan fácilmente después de ser emitidas al aire ambiente y permanecen poco tiempo en suspensión.

¹⁰ Las partículas suspendidas son una mezcla de diversos compuestos con forma, tamaño, composición y propiedades diferentes. Pueden ser emitidas directamente por procesos de combustión, actividades de construcción, molienda o triturado, también de la explotación de bancos de materiales, incendios o el polvo arrastrado por el viento. Sin embargo, algunas partículas pueden formarse en la atmósfera de la transformación de otros contaminantes gaseosos emitidos por la industria, los vehículos o actividades domésticas. Su presencia en la atmósfera depende principalmente de su tamaño y la velocidad del viento.

¹¹ Representa a aquellas partículas que pueden pasar la laringe y penetrar a las regiones torácicas bajas del sistema respiratorio.

¹² Partículas finas y provienen principalmente de la transformación de los gases emitidos por fuentes contaminantes. En el sistema respiratorio pueden alcanzar las regiones más profunda.

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

- c) inhabilitan el transporte de oxígeno hacia las células que provocan mareos, dolor de cabeza, náusea, estados de inconciencia e inclusive la muerte;
- d) Producen efectos nocivos en la médula ósea que se asocia con el desarrollo de leucemia mieloide y dañan el sistema inmunológico;
- e) En las mujeres pueden provocar irregularidades en la matriz;
- f) En mujeres embarazadas, el benceno puede pasar a la sangre de la madre con daños incluso irreversibles;
- g) Irrita el sistema respiratorio que reduce la función pulmonar. Agrava el asma, inflama y daña las células que recubren los pulmones;
- h) Agravan las enfermedades pulmonares crónicas que causan daño permanente que se asocian directamente al incremento de la mortalidad;
- i) Causan retraso en el aprendizaje y alteraciones en la conducta;
- j) Ingresan a la región más profunda del sistema respiratorio que reducen la función pulmonar; y
- k) Están estrechamente relacionados al desarrollo de diabetes.

12.- El transporte ejerce una gran influencia en la salud, radicalmente en los relacionados con la exposición a la contaminación aérea, acústica y con los traumatismos causados por el tránsito.¹³

13.- La contaminación del aire en las ciudades (causadas principalmente por el transporte) y los accidentes de tráfico reunidos se cobran la vida de 2.5 millones de personas cada año, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. El transporte activo (caminata, ciclismo), puede limitar las 3.2 millones de muertes anuales relacionadas a la inactividad física.¹⁴

¹³ La salud en la economía verde: Conclusiones preliminares del sector transporte: examen inicial. (2010) Departamento de Salud Pública y Medio Ambiente, Organización Mundial de la Salud. Ginebra.

¹⁴ *Op. Cit.* La salud en la economía verde: Conclusiones preliminares del sector transporte.



14.- Los beneficios que pueden representar para la salud la sustitución del transporte motorizado por caminar, el ciclismo y el uso de transporte público y de transporte rápido, incluyen la reducción de enfermedades respiratorias y cardiovasculares provocadas por la contaminación del aire, la limitación de los riesgos de accidentes de tráfico y la disminución de estrés por el ruido.¹⁵

15.- La mayor parte de la población mundial tiene acceso limitado al transporte motorizado privado, y sin embargo, se ve expuesta a los riesgos derivados del transporte, como la contaminación del aire o los traumatismos causados por el tránsito. Las ciudades accesibles a pie, en bicicleta o en transporte público facilitan el acceso de las mujeres, las personas mayores y a los niños a la movilidad segura y a los servicios básicos, lo que, además aumenta la equidad sanitaria que mejora la salud de todos los grupos económicos.¹⁶

16.- El sobre peso y obesidad se definen como la acumulación anormal o excesiva de grasa que es perjudicial para la salud, son el quinto factor principal de riesgo de defunción en el mundo. Cada año fallecen por lo menos 2,8 millones de personas adultas como consecuencia del sobrepeso o la obesidad. Además, el 44% de la carga de diabetes, el 23% de la carga de cardiopatías isquémicas y entre el 7% y el 41% de la carga de algunos cánceres son atribuibles al sobrepeso y la obesidad.¹⁷

El sobrepeso y la obesidad es un desequilibrio energético entre calorías consumidas y gastadas¹⁸ se produce por el:

- Aumento de la ingesta de alimentos hipercalóricos que son ricos en grasa, sal y azúcares pero pobres en vitaminas, minerales y otros micronutrientes.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Nota descriptiva No. 311(2012), Organización Mundial de la Salud.

¹⁸ *Op. Cit.* Nota descriptiva No. 311



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

- Descenso de la actividad física como resultado de la naturaleza cada vez más sedentaria de muchas formas de trabajo, de los nuevos modos de desplazamiento, cambios de hábitos de alimentación y de una creciente urbanización.

17.- Los principales factores de riesgo para desarrollar sobrepeso y obesidad figuran una inadecuada alimentación, el sedentarismo, menor acceso y disponibilidad de alimentos nutritivos y balanceados.

18.- México ocupa el primer lugar mundial con niños con obesidad y sobrepeso, y segundo en adultos¹⁹. Según datos de Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), tan sólo en la Ciudad de México, habitan 2.3 millones de mujeres mayores de 20 años (75.4%) con problemas de obesidad y sobrepeso, mientras que el 69.8% de hombres mayores de 20 años, y 481,785 niños en edad escolar (35%) sufren de éste mismo problema.

19.- Algunas consecuencias relacionadas al sobrepeso y la obesidad son la mortalidad 12 veces mayor en jóvenes de 25 a 35 años; el 25% de las incapacidades laborales son derivados por padecimientos relacionados a la obesidad y tres de cada cuatro camas del hospital las ocupan pacientes con enfermedades relacionadas con la obesidad.²⁰

20.- En la Ciudad de México han existido diversas estrategias que incentivan el uso de la bicicleta, sin embargo no es equiparable la oferta contra la demanda, el uso de la bicicleta se consolida como una actividad integral debido a que este modo de transporte tiene diversos fines entre los que destacan los lúdicos-recreativos, medio de transporte y como activación física entre otros de igual relevancia.

¹⁹ Datos del Instituto Nacional de Salud Pública (2006)

²⁰ Según Datos del INEGI (2005)



21.- El uso de la bicicleta propicia una convivencia sana y respetuosa, tiene beneficios individuales y sociales que van desde el mejoramiento de la calidad física y mental hasta la disminución del tráfico vehicular, reducción de gases contaminantes y la disminución de estrés, las ventajas del ciclismo urbano destacan en²¹:

- Lo rápido y flexible: puede transportar de manera eficiente entre distancias a menores de 10 km., aún mejor que un vehículo;
- accesible: se caracteriza por ser una forma democrática de movilidad que aporta autonomía de manera económica y limpia;
- divertido: Es una actividad que vigoriza el cuerpo y activa los sentidos. La interacción con el medio que rodea logra ser un estimulante. La bicicleta es un vehículo que otorga la independencia;
- saludable: Fortalece el sistema inmune, contribuye a la salud. Está demostrado que reduce los niveles de colesterol en la sangre y el estrés, fortalece el corazón e incrementa los niveles de energía, entre otros beneficios. No es una actividad extenuante, puede practicarse con cualquier nivel de intensidad, lo que hace del ciclismo una actividad disfrutable para todas las edades y de los distintos niveles de condición física;
- beneficio: Es un vehículo que favorece la sustentabilidad al utilizar menos espacio en la vía pública; no deteriora la vialidad y contribuye a mejorar la fluidez del tránsito; es una manera ecológica de transportarse en la ciudad;
- limpio: La energía es cinética, lo que evita utilizar combustibles fósiles.

²¹ Sistema de Transporte Individual ECOBICI



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

22.- El sistema de transporte individual ECOBICI se puso en marcha en 2010 con el objeto de promover la intermodalidad y fomentar una cultura vial ciclista. ECOBICI es el primer sistema de bicicletas públicas automatizado de tercera generación en América Latina, en 2010 contaba con 1,200 bicicletas y 90 cicloestaciones distribuidas estratégicamente en las Colonias Condesa, Hipódromo Condesa, Hipódromo, Roma, Roma Norte, Cuauhtémoc, San Rafael, Juárez, Centro Histórico; para 2012 se extendió a Polanco y Escandón.

La bicicleta se ha embalsamado como una alternativa de transporte ecológico, económico, saludable y rentable; hecho que tiene ventajas indiscutibles desde diversas aristas de la salud, la economía, la movilidad, la ecología y la convivencia interpersonal.

23.- Según la Encuesta Origen-Destino, de los casi 22 millones de viajes que se realizan diariamente en la Zona Metropolitana del Valle de México, una tercera parte (6.8 millones) se realizan en transporte privado y algunos pocos en transporte mixto (público y privado) y algún otro tipo de transporte. Que de los viajes que se realizan en transporte privado, en un solo modo, en bicicleta se realizan 433,981 viajes.

24.- Atendiendo a los 10 Principios de Transporte y Desarrollo Urbano para Ciudades Sostenibles (ITDP-Gehl Architects, 2010), las bicicletas y otros modos de transporte de tracción humana, como los ciclotaxis, son excelentes para viajes cortos además de que son modos de transporte saludables y requieren de menos espacio y recursos. Construir infraestructura ciclista y pacificar el tránsito son medidas esenciales para la seguridad de los usuarios.

36.- El impacto de utilizar la bicicleta como estilo de vida cotidiano brinda a la población una oportunidad de vida más larga y saludable; un ciudadano que comience a utilizar la bicicleta cotidianamente puede llegar a perder hasta 5 Kg de



peso corporal durante el primer año, aunque mantenga los mismos hábitos alimenticios.²²

37.- Está demostrado que 30 minutos diarios de transporte activo satisfacen hasta el 70% de la actividad física diaria recomendada por la Organización Mundial de la Salud. Además, llegar al trabajo en bicicleta reduce 11% del riesgo de contraer enfermedades cardiovasculares y de contraer cáncer de mama en mujeres. Asimismo, el transportarse en bicicleta resulta en ahorros en salud pública, en un escenario conservador de hasta \$25 mil millones de pesos anuales por muertes prematuras relacionadas con la obesidad.²³

Fundan el presente punto de acuerdo los siguientes:

CONSIDERANDOS

PRIMERO. - Que de conformidad con el artículo 5 fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es derecho de los Diputados presentar proposiciones y denuncias.

SEGUNDO. -Que de conformidad con el artículo 7 fracción XV del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es obligación de los Diputados atender los intereses de las y los ciudadanos, así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas, incluyendo aquellas que mejoren la movilidad de la ciudad y mejoren la salud de los capitalinos.

TERCERO. -Que de acuerdo al Artículo 101 del Reglamento Congreso de la Ciudad de México, sólo podrán dispensarse del procedimiento a que se refiere el artículo 100 del mismo ordenamiento, aquellos asuntos que sean presentados

²² Ibid. Cfr. 48p.

²³ Ibid. Cfr. 48 y 49p.



previamente por la o el Diputado promovente ante la Mesa Directiva como de **urgente y obvia resolución.**

CUARTO. -Que el artículo 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México, párrafo segundo, establece como disposición general que la soberanía le pertenece y reside en el pueblo y la ejercen los poderes públicos y las figuras de democracia directa y participativa con el fin de preservar, ampliar, proteger y garantizar los derechos humanos y el desarrollo integral y progresivo de la sociedad. Esto implica que quienes estamos en los puestos de elección popular, en la administración pública y servidores públicos en general, estamos obligados por velar los derechos fundamentales de los ciudadanos.

Lo anterior, nos lleva a realizar acciones en pro de mejorar el ejercicio de los derechos humanos de los capitalinos, así como ser los primeros en respetar el marco normativo que tienda a mejorar y garantizar las acciones que garanticen los derechos fundamentales de los ciudadanos, incluyendo aquellos que propicien mejoras en materia de movilidad y mejoren la salud de los capitalinos.

QUINTO. – Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el último párrafo de su artículo 4º establece que, toda persona **tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte.** Corresponde al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia.

SEXTO.- Que de conformidad con el artículo 5 de la Ley de movilidad, se define a la misma, como el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el **efectivo desplazamiento** de individuos y bienes para acceder **mediante los diferentes modos de transporte** reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.



SEPTIMO.- Que de conformidad con el artículo 7 fracciones II, III, V, VII, VIII y IX de la ley de movilidad, la Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

...

II. Accesibilidad. **Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos**, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

III. Eficiencia. Maximizar los **desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles**, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, **producir el menor daño ambiental**, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios **opciones de servicios y modos de transporte integrados**, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan **reducir la dependencia del uso del automóvil particular**;

VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al **incentivar el uso de transporte público y no motorizado**, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan **nuevos hábitos de movilidad**, a través de la



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades,

OCTAVO.- Con base en el artículo 11 de la Ley de Movilidad son atribuciones del Jefe de Gobierno en materia de movilidad, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;

NOVENO.- Que de conformidad con el artículo 14 fracción III de la ley de movilidad, la Secretaría del Medioambiente tendrá, la atribución en coordinación con la Secretaría, promover, impulsar y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos.

DÉCIMO.- Que de conformidad con el artículo 79 de la ley de movilidad, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, **el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública** y demás servicios de transporte no motorizado, como estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros.

DECIMO PRIMERO.- Que el artículo 53 de la Ley de Movilidad establece que se realice un estudio del impacto de movilidad, el cual tiene por objeto que la Secretaría evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

por la realización de obras y actividades privadas dentro del territorio del Distrito Federal, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable del Distrito Federal, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el Programa General de Desarrollo Urbano los principios establecidos en esta Ley.

DECIMO SEGUNDO.- Que la Ley de Salud del Distrito Federal, en su Artículo 73 establece que la promoción de la salud forma parte fundamental de la base social de la **protección a la salud** y tiene por objeto crear, conservar y **mejorar las condiciones** deseables de salud para la población y **propiciar en las personas las actitudes, valores y conductas adecuadas para motivar su participación en beneficio de la salud individual y colectiva**, mediante programas específicos que tendrá la obligación de promover, coordinar y vigilar en materia de educación para la salud, la nutrición, los problemas alimenticios, el control y combate de los efectos nocivos del medio ambiente en la salud, la salud ocupacional, el fomento sanitario, entre otras, en los términos previstos por la presente Ley y las disposiciones correspondientes.

DECIMO TERCERO.- Que la Ley ambiental de protección a la tierra del Distrito Federal, en su artículo 9 fracción XXVII, establece que Corresponde a la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, además de las facultades que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I ...

Ejercer todas aquellas acciones tendientes a la conservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la regulación, prevención y control de la contaminación del aire, agua y suelo que no sean de competencia Federal;



XXVIII ...

DÉCIMO CUARTO.- Que la Ley señalada en el considerando anterior, en su artículo 23 fracción IV, señala que las personas, están obligadas a **realizar todas sus actividades cotidianas bajo los criterios de ahorro y reúso de agua, conservación del ambiente rural y urbano, prevención y control de la contaminación de aire, agua y suelo, y protección de la flora y fauna en el Distrito Federal.**

DÉCIMO QUINTO.- Que trasladarse en transporte no motorizado como la bicicleta tiene los siguientes **beneficios:**

- Propicia la calidad de una vida digna para las y los habitantes en materia de salud, salud ambiental, movilidad y tiempo.
- Es un transporte rápido y evita incidir en el tráfico vehicular, en distancias menores a 10 km, ya que resulta más eficiente que un automóvil.
- Aporta autonomía de manera económica, limpia y eficiente.
- Genera bienestar al vigorizar el cuerpo y activa los sentidos, que genera un hábito saludable.
- La interacción con el medio estimula. La bicicleta es un vehículo que otorga independencia.
- Mejora el sistema inmune, contribuye a una adecuada salud, debido a que reduce los niveles de colesterol en la sangre y el estrés, fortalece el corazón e incrementa los niveles de energía.
- No es una actividad extenuante, puede practicarse con cualquier nivel de intensidad, lo que hace del ciclismo una actividad disfrutable para todas las edades y distintos niveles de condición física.
- Favorece la sustentabilidad al utilizar menos espacio; no deteriora la vialidad y contribuye a mejorar la fluidez del tránsito; es una manera ecológica de transportarse.
- Requiere de energía cinética, y esto evita gastar combustible fósil.



DÉCIMO SEXTO.- Que la calidad del aire impacta de modo directo a la salud de las personas, una manera concreta para propiciar condiciones positivas a la calidad del aire es promover el transporte alternativo no motorizado como la bicicleta, incentivar el uso de transporte público.

DÉCIMO SEPTIMO.- Que utilizar el transporte no motorizado como la bicicleta aumenta significativamente el nivel de actividad física, y así prevenir diversas enfermedades crónicas como el cáncer, las cardiopatías y la diabetes, que incluyen la reducción de enfermedades respiratorias y cardiovasculares provocadas por la contaminación del aire, la limitación de riesgos de accidente de tráfico y la disminución de estrés.

DÉCIMO OCTAVO.- Que la actividad física conlleva a importantes beneficios que ayudan a prevenir la obesidad, la diabetes, las cardiopatías y el cáncer.

DÉCIMO NOVENO.- Que con estas acciones se aumenta la equidad sanitaria a través de un mejor acceso a los productos y servicios por parte de las personas que no poseen vehículos motorizados privados.

VIGÉSIMO.- Que el uso de la bicicleta propicia la adecuada administración del tiempo libre, a través del desarrollo de actividades básicas y necesarias de la vida cotidiana de las personas debido a que este modo de transporte tiene diversos fines entre ellos los lúdico-recreativos, laborales, de transporte y de activación física.

VIGÉSIMO PRIMERO.- Que utilizar la bicicleta para los diversos fines, propicia reducir el sobrepeso y la obesidad así como sus enfermedades no transmisibles asociadas.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que la bicicleta es un medio de transporte eficaz que alcanza velocidades similares a los trasportes motorizados en un entorno urbano, con posibilidad de utilizar atajos con circulación fluida en vías congestionadas y la facilidad para estacionarse, que te permiten ganar tiempo en recorridos, lo que eleva la calidad de vida, siempre y cuando su uso sea adecuado y con las condiciones propias para su uso.

VIGÉSIMO TERCERO.- Que utilizar la bicicleta, supone un magnifico ejercicio cardiovascular que fortalece el corazón, los músculos y las articulaciones que favorecen a un cuerpo y sistema inmunológico vigoroso.

VIGÉSIMO CUARTO.- Que es necesario que el transporte no motorizado, sea parte de un sistema integral de transporte para que la reducción de emisiones GEI, contaminantes criterio, tiempo de traslado, mejora de la movilidad y de la salud se potencialicen.

VIGÉSIMO QUINTO.- Que instalar nuevas estaciones de ECOBICI, apoyará de manera integral a la Políticas Públicas para el combate al sobrepeso y obesidad, la disminución de emisiones contaminantes, la prevención de accidentes de tráfico y en general el mejoramiento de la calidad de vida de la población de la demarcación.

Con base en los antecedentes y considerandos antes descritos, y con fundamento en lo dispuesto en el artículo 101 del Reglamento Congreso de la Ciudad de México, el que suscribe somete con **carácter de urgente y obvia resolución** a la consideración del Honorable Pleno de este Congreso el presente:

PUNTO DE ACUERDO



ÚNICO: SE SOLICITA A LAS SECRETARÍAS DE MEDIO AMBIENTE Y DE MOVILIDAD AMBAS DE LA CIUDAD DE MEXICO, PARA QUE IMPLEMENTEN EL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS "ECOBICI" EN DIVERSOS PUNTOS Y ZONAS DE LA DELEGACIÓN ÁLVARO OBREGÓN, A EFECTO DE PROMOVER LA BICICLETA COMO UN TRANSPORTE ALTERNATIVO Y ECOLÓGICO, REDUCIR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE Y PROMOVER LA EQUIDAD SANITARIA.

Dado en el Congreso de la Ciudad de México, a los 7 días del mes de agosto de dos mil diecinueve.

Dip. Pablo Montes de Oca del Olmo