

Ciudad de México a 19 de noviembre de 2019.
CCDMX/II/ACHT/306/2019

DIP. ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO I LEGISLATURA
PRESENTE,

Por instrucciones de la Dip. Ana Cristina Hernández Trejo, mediante el presente oficio, envío la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución:

- **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LA ALCALDÍA DE AZCAPOTZALCO, A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE MATERIALICEN UNA NUEVA VISIÓN DE CIUDAD QUE GARANTICE UN ENTORNO SEGURO PARA CICLISTAS MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS, INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO IDÓNEOS**

Lo anterior a efecto de que pueda ser incluida en el Orden del Día de la Sesión del Pleno de este Congreso el día 21 de noviembre del presente año.

Sin más por el momento, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Anexo: Proposición con punto de acuerdo de urgente y obvia resolución.

ATENTAMENTE



C. ÁNGEL ROJAS SÁNCHEZ
SECRETARIO TÉCNICO DE LA COMISIÓN DE JUVENTUD



I LEGISLATURA
 COORDINACIÓN DE SERVICIOS
 PARLAMENTARIOS
 FOLIO: **00010248**
 FECHA: **19/11/19**
 HORA: **16:38**
 RECIBO: **Lus**

ACHT/ars

C.c.p. Dip. Ricardo Ruiz Suarez, Coordinador del grupo parlamentario del Partido Movimiento de Regeneración Nacional del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura.

C.c.p. Lic. Estela Carina Piceno Navarro, Coordinadora de Servicios Parlamentarios del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura.



**DIP. ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La suscrita, **Diputada Ana Cristina Hernández Trejo**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, 13 y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 79 fracción IX, 86, 94 fracción IV, 100, 101, 212 fracción VII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LA ALCALDÍA DE AZCAPOTZALCO, A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE MATERIALICEN UNA NUEVA VISIÓN DE CIUDAD QUE GARANTICE UN ENTORNO SEGURO PARA CICLISTAS MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS, INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO IDÓNEOS**; al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

Se requiere pensar en una ciudad más saludable y próspera, en donde todos los habitantes tengan la posibilidad de moverse de manera segura a cualquier punto de la ciudad caminando, en bicicleta o en transporte público sustentable y de alta calidad.

Existen estudios que muestran el uso de la bicicleta como una forma de movilidad urbana que contribuye en términos de bioética y prospectiva a generar una ciudad equitativa, competitiva y sustentable. Por lo anterior se deben tomar decisiones de gobierno basadas en valores y ética, dirigidas a restaurar la conciencia, en beneficio del planeta y los que cohabitan el espacio.

El gobierno de la Ciudad de México consiente de los retos en materia de movilidad y preocupado diseñar vialidades incluyentes, pensó en la necesidad de contar con elementos técnicos que permitan planear la Ciudad. Como



ejemplo de lo anterior, se tiene el registro de diversos esfuerzos para crear una red ciclista:

En el 2016 la Agencia de Movilidad y Arquitectura (AMACiudad) propuso aumentar los carriles ciclistas 288 kilómetros, con 12 rutas que unan el norte con el sur y el oriente con el poniente y se interconecten con las ciclovías de las entonces Delegaciones.

En el 2018 la Secretaría de Medio Ambiente (SEDEMA) desarrolló el Plan de Movilidad Ciclista para la Ciudad de México (Plan Bici CDMX), documento detallado sobre las necesidades de movilidad sustentable de la ciudad con miras a la continuidad de proyectos ciclistas¹.

De igual manera, respecto del crecimiento de la red de vías ciclistas, el Instituto de la UNAM analizó la probabilidad de viajes ciclistas en rutas y ejes primarios de la ciudad tomando en cuenta la edad, sexo y condición social del usuario, así como las características del entorno.

Por su parte la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) publica el documento "Infraestructura Ciclista 2019"; en el documento se reconoce la siguiente problemática al hablar de ciclovías²:

- Crecimiento disperso de la infraestructura vial ciclista: no es una red.
- Tramos aislados, infraestructura sin cohesión.
- La mayor infraestructura vial ciclista se localiza en zona central de la ciudad.
- Intermodalidad limitada: no conecta con biciestacionamientos masivos y semimasivos en STC Metro.
- No soluciona las barreras urbanas

Por lo anterior se hace patente la necesidad de redoblar los esfuerzos de gobierno, ya que son claras las carencias que se tienen en la materia. Incluso se ha detectado diversos incidentes fatales que nos hacen reflexionar que las acciones realizadas hasta el momento.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

¹ El "Plan Bici" fue consultado el 15 de noviembre de 2019 en la siguiente dirección electrónica <http://planbici.cdmx.gob.mx/>

² El documento "Movilidad Ciclista 2019" fue consultado en su versión electrónica, el día 15 de noviembre 2019, en la siguiente dirección: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Movilidad%20en%20Bicicleta%202019.pdf>



La planificación de formas sustentables de transporte que mejoren la seguridad vial debe ser una prioridad para el desarrollo de ciudades que busquen ser más prósperas y habitables. Nos debemos enfocar en la implementación efectiva de un modelo de ciudad basado en el bien común, el fortalecimiento del tejido social, la convivencia pacífica y armoniosa de los usuarios de la vialidad, la recuperación del espacio público y el establecimiento de una infraestructura que logre integrar al ciudadano con tu entorno.

Tenemos la improrrogable tarea de enfocarse en el crecimiento de la red de vías ciclistas priorizado la utilización del espacio vial y la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la jerarquía de movilidad.

En ese sentido se debe reconocer a los ciclistas como grupo de atención prioritaria de acuerdo a la jerarquía de movilidad y por las condiciones de vulnerabilidad por el riesgo constante e inminente que padecen.

Según datos del INEGI en el año 2017, se registraron 4 mil 963 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. En México, las muertes por hechos de tránsito representan la segunda causa de muerte en la población joven de 15 a 29 años. Además, las calles de las ciudades concentran al 93% de los choques y atropellamientos.

En la Alcaldía de Azcapotzalco, el 7 de noviembre pasado, una mujer ciclista murió arrollada por un tráiler en la colonia Estación Pantaco ³. Como respuesta los vecinos de la colonia salieron a las calles a pedir más señalización en la zona con la finalidad de terminar con los accidentes ⁴.

En esta misma Alcaldía, el pasado 14 de noviembre de 2019, un ciclista murió tras ser atropellado por un tráiler cuando circulaba sobre avenida Cuitláhuac y Calle 10 en la colonia Pro Hogar, alcaldía de Azcapotzalco, cuando el tráiler y el ciclista circulaban por la zona⁵.

³ "Muere mujer ciclista atropellada por un tráiler en Azcapotzalco" nota publicada en el medio electrónico El Debate; dicha información fue consultada el 14 de noviembre en la siguiente dirección: <https://www.debate.com.mx/policiacas/Muere-mujer-ciclista-atropellada-por-un-trailer-en-Azcapotzalco--20191107-0090.html>

⁴ "Vecinos de Azcapotzalco cierran calle Rabaul por ciclista atropellada" nota publicada en el medio electrónico El Heraldo de México, dicha información fue consultada el 14 de noviembre en la siguiente dirección: <https://heraldodemexico.com.mx/cdmx/azcapotzalco-bloqueo-norte-71-prolongacion-nueces-tracto-camion-atropello-a-mujer-ciclista/>

⁵ Diversos medios periodísticos informaron el trágico evento, entre los que se pueden señalar las siguientes:



Toda vez que se requieren acciones de gobierno equiparables a las necesidades de los usuarios de la vialidad para garantizar una movilidad segura en la Ciudad, es que se somete a consideración el presente punto de acuerdo. Bajo los siguientes

CONSIDERANDOS

PRIMERO: De acuerdo al derecho a una Ciudad habitable consagrado en el artículo 13, apartado C "Derecho a la vía pública" y D "Derecho al espacio público" numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México, en los siguientes términos:

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

D. Derecho al espacio público

1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.

Se entiende por espacio público al conjunto de bienes de uso común destinados a la generación y fomento de la interacción social, o bien, que permitan el desarrollo de las personas.

Son objetivos del espacio público:

- a) Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población.
- b) Mejorar la calidad de vida de las personas

"Ciclista muere arrollado por tráiler en Azcapotzalco", nota publicada el 14 de noviembre en el medio electrónico Milenio; en la siguiente dirección: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/en-azcapotzalco-ciclista-muere-atropellado-por-trailer>.

"Muere ciclista arrollada por un tráiler en Azcapotzalco" nota publicada en el medio electrónico El debate, consultada el 14 de noviembre de 2019, en la dirección: <https://www.adn40.mx/noticia/seguridad/notas/2019-11-14-18-04/muere-ciclista-arrollado-por-un-trailer-en-azcapotzalco>

En el medio MSN noticias se publica la nota "Ciclista muere arrollado por tráiler en Azcapotzalco"; este artículo fue consultado el 14 de noviembre en la siguiente dirección: <https://www.msn.com/es-mx/noticias/otras/ciclista-muere-arrollado-por-tr%C3%A1iler-en-azcapotzalco/vi-BBWOCiE>



- c) Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación
- d) Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad
- e) Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

SEGUNDO: De conformidad con el artículo 6 de la Ley de Movilidad donde se establece la obligación de la Administración Pública para proveer de medios necesarios para que las personas elijan libremente la forma de trasladarse; así como observar que la política pública en la materia, considere el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad. Tal como se señala a continuación:

Artículo 6.- La administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías;
- y
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

SEGUNDO: Que de acuerdo al artículo 7 fracción I, IV, VI, VIII, IX de la Ley de Movilidad establece que la Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, deberán observar principios, entre los que se encuentran la seguridad, igualdad, resiliencia, sustentabilidad y bajo carbono, así como participación y corresponsabilidad social. A saber:

- I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.



IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión.

VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

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

TERCERO: De acuerdo con el artículo 10 penúltimo párrafo de la citada Ley, la Secretaría de Movilidad será la encargada de planear, diseñar, aplicar y evaluar la política de movilidad en la Ciudad, así como de realizar las acciones necesarias para lograr el objeto de la Ley de Movilidad.

CUARTO: De conformidad con el artículo 27 fracción IV de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, le corresponde a la Secretaría de Obras y Servicios el construir, mantener y operar, en su caso, directamente o por adjudicación a particulares, las obras públicas que correspondan al desarrollo y equipamiento urbanos.

QUINTO: Con base en la competencia de las alcaldías respecto a la elaboración de planes y programas de infraestructura y movilidad, en los términos señalados en el artículo 119 de la Ley Orgánica de las Alcaldías:

Artículo 119. Las Alcaldías, en el ámbito de sus competencias y de conformidad con los términos que señale la ley de la materia:

- I. Elaborarán planes y programas para su período de gobierno, en concurrencia con los sectores social y privado, para desarrollo, inversión y operación de infraestructura hidráulica, agua y saneamiento y movilidad, en concurrencia con los sectores social y privado;
- II. Formularán planes y programas para su período de gobierno, en materia de equipamiento urbano, entendiéndose por éste los inmuebles e instalaciones para prestar a la población servicios públicos de administración, educación y cultura, abasto y comercio, salud y asistencia, deporte y recreación, movilidad, transporte y otros; y



III. Proveerán el mobiliario urbano para la Ciudad, entendiéndose por ello los elementos complementarios al equipamiento urbano, ya sean fijos, móviles, permanentes o temporales, ubicados en la vía pública o en espacios públicos que forman parte de la imagen de la Ciudad, de acuerdo con lo que determinen las leyes correspondientes.

SEXTO: De conformidad con lo establecido en el artículo 134 de la Ley Orgánica de las Alcaldías, que establece lo siguiente:

Del presupuesto que el Congreso de la Ciudad les autorice en el correspondiente Decreto de Presupuesto de Egresos, cada una de las Alcaldías deberá destinar al menos el veintidós por ciento a proyectos de inversión en infraestructura, equipamiento urbano y servicios públicos en todas las colonias, pueblos, barrios originarios y comunidades indígenas de la demarcación territorial. Dentro de este porcentaje se incluyen los recursos que la Alcaldía ejerza con cargo al Fondo Adicional de Financiamiento de las Alcaldías.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de este honorable Pleno del Congreso de la Ciudad de México, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO: SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LA ALCALDÍA DE AZCAPOTZALCO, A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE MATERIALICEN UNA NUEVA VISIÓN DE CIUDAD QUE GARANTICE UN ENTORNO SEGURO PARA CICLISTAS MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS, INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO IDÓNEOS.

*6po. Efraim...
M...
Antonio...
Suena*

ATENTAMENTE

DIP. ANA CRISTINA HERNÁNDEZ TREJO

[Signature]
Lidia Rosbach

[Signature]
Mauricio
Tabé Edústea
GPPAN

