



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

Ciudad de México, a 2 de diciembre de 2022

DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA

DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,

II LEGISLATURA

PRESENTE.

Los que suscribe, **DANIELA GICELA ALVAREZ CAMACHO**, Diputada de la Asociación Parlamentaria Ciudadana y **CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA** del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la II Legislatura, 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; 1, 10 y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracciones I, III y X, 7 fracción XV, 100 y 101 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 A LA COMISIÓN DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA EL EJERCICIO FISCAL 2023, CONSIDERE ASIGNAR MAYORES RECURSOS PARA LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, ASÍ TAMBIÉN SE EXHORTA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD EN CONJUNTO CON LA SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS A LLEVAR A CABO LAS ACCIONES PERTINENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD PARA IMPLEMENTAR UN SEGURO DE GASTOS MÉDICOS, DISCAPACIDAD Y GASTOS FUNERARIOS, EN FAVOR DE LOS CICLISTAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de los siguientes:

A N T E C E D E N T E S



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

A través de los años y la configuración de las sociedades y comunidades de los diversos territorios, han ido sufriendo una serie de cambios, que las han ser lo que hoy son. En dichas comunidades, las personas llevan a cabo sus actividades diarias, conviven, transitan, estudian y trabaja, y de manera consecuente, estos lugares donde se llevan a cabo dichas actividades requieren más y mejores servicios, incluido el servicio de la movilidad.

En ese sentido, Ballén define la movilidad como el “*libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura*”¹. Es decir, considera que la movilidad debe llevarse a cabo en un espacio público idóneo, priorizando en todo momento el cuidado del medio ambiente. En ese sentido, el espacio idóneo y la infraestructura adecuada, son obligación del Estado.

Al respecto, el fenómeno de la movilidad es aún más marcado en grandes urbes del mundo, derivado de la cantidad de personas que habitan en las grandes ciudades. Por ello, en el año 2015 la Asamblea General de las Naciones Unidas, aprobó los *Objetivos del Mundo Sostenible*, con la finalidad de beneficiar a las personas, la prosperidad y el planeta. En dicho documento, a través del objetivo No. 11 denominado “*Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*”, se estableció que los seres humanos, entre otras cosas, tuvieran sistemas de transporte público seguros, asequibles, accesibles, y sostenibles, con la finalidad de que la seguridad vial mejore.²

¹ 1 Fridole Ballén Duque, “Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C”, Prolegómenos: Derechos y Valores, Bogotá, año X, núm. 20, julio-diciembre de 2007, p. 170.

² https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2019_Spanish.pdf



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

Las acciones anteriores obedecen a la gran cantidad de industria automotriz, y consecuentemente la gran cantidad de vehículos que literalmente, han inundado las ciudades, provocando altísimas emisiones de contaminantes. En ese sentido, el documento *Perspectivas del Medio Ambiente: América Latina y el Caribe GEO ALC 3 del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA³)*, considera que el aire tiene mala calidad derivado del mal funcionamiento de las fuentes móviles y fijas de emisiones, como consecuencia de los servicios de transporte y de la dinámica de movilidad.

En ese sentido, diferentes países han optado por tomar medidas para facilitar e incentivar el uso de la bicicleta. El ejemplo de mayor éxito, es Países Bajos, quien no solo ha creado leyes que protegen en todo momento a los ciclistas por sobre los automovilistas, sino que, han construido infraestructura urbana como puentes, calles, túneles y carriles exclusivos que con sus normas, se han convertido en un verdadero paraíso para los ciclistas. Lo anterior, puede observarse en la siguiente nota periodística publicada por *National Geographic*.

“HOLANDA, UN PAÍS PERFECTO PARA VIAJAR EN

BICICLETA

Es el país con la mayor densidad de bicicletas del mundo y uno de los países con mejores condiciones para usar este vehículo. En 2014 celebró el año de la bicicleta.

*Recorrer **Holanda en bicicleta** es una de las mejores formas de descubrir este país que lleva décadas haciendo de este vehículo su*

³ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, GEO ALC 3. América Latina y el Caribe. Panamá, PNUMA, 2010, p. 134. Disponible en: <http://www.pnuma.org/geo/geoalc3/Doc%20COMPLETO/GEO%20ALC%203%20WEB%20VERSION%20C.pdf> Fecha de consulta: abril 2016



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

medio de transporte preferido. Sus ciudades son pioneras en adaptarse a él, reciben premios, innovan tecnológicamente, crean nuevas rutas... en definitiva, apuestan fuerte por la bici.

*Buena muestra de ello es la distinción recibida por **Ámsterdam** como la **mejor ciudad del mundo para los ciclistas urbanos** según un estudio en el que se han analizado trece criterios como la cultura ciclista de sus ciudadanos y las instituciones, el urbanismo, los programas de promoción, las instalaciones e infraestructuras, las políticas públicas, la percepción de seguridad o la aceptación social. Otras ciudades holandesas como **Utrecht** o **Eindhoven** se encuentran también entre los **diez primeros puestos** de esta lista elaborada la compañía Copenhagenize Design entre 150 ciudades del mundo.*

BICICLETAS Y SOSTENIBILIDAD

*Por su parte, la ciudad holandesa de **Zwolle**, en la provincia de **Overijssel**, ha sido la ganadora del premio a «**mejor ciudad de Holanda para ir en bicicleta**» de 2014, que otorga la Federación Holandesa de Ciclistas cada tres años y que tiene como objetivo la creación y promoción del ciclismo como medio de transporte sostenible, inteligente y saludable en las ciudades.*

*El empeño de los holandeses en hacer cada vez más viable el uso de la bici en cualquier desplazamiento ha conseguido **nuevos retos**. Dos de las aportaciones más relevantes son los **carriles solares** y los **carriles para bicicletas rápidas**. Holanda ha sido el primer país*



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

*en convertir sus carriles bicis en espacios generadores de **energía renovable** mediante tecnología solar. El proyecto SolarRoad planifica incorporar a los carriles bici una tecnología punta que será capaz de suministrar electricidad para el alumbrado público e incluso el uso doméstico.*

DORMIR ENTRE AMIGOS

*Y tan importante es la bicicleta en Holanda que se ha creado la asociación «**Amigos de la Bicicleta**» (Vrienden op de fiets) formada por cinco mil alojamientos de todo tipo, desde modernas casas urbanas hasta granjas en medio del campo que ofrecen un acogedor lugar para pasar una noche al módico precio de 19€. Este importe es solo para cubrir los gastos ya que los alojamientos de la asociación, exclusivos para aquellos que viajan en bicicleta, no tiene ánimo de lucro.*

*Desde el pasado 11 de julio la ciudad de **Rotterdam** cuenta con una nueva infraestructura viaria que hace más amable la vida de sus habitantes y visitantes. Se trata de un **punte** que sobrevuela la autopista A15 y une la ciudad con una de las áreas verdes más amplias de su entorno. El original puente de acero y cristal tiene una longitud de 190 metros y forma ovalada y es de uso **exclusivo para peatones y ciclistas**.*

*Y para terminar una propuesta turística, **la ruta ciclista** que recorre el ultimo tramo del Rin hasta su desembocadura en tierra holandesas. Son **270 kilómetros de recorrido** junto al cauce del río rodeados de*



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roerich de la Isla
Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

*paisajes extraordinarios como los bosques de la **región de Veluwe** y el Parque Nacional De Biesbosch, los **molinos de viento** de Kinderdijk y el puerto marítimo de **Rotterdam**.*

ÁMSTERDAM Y LAS BICICLETAS

Ámsterdam ha sido elegida la mejor ciudad del mundo para los ciclistas urbanos según un estudio en el que se han analizado trece criterios como la cultura ciclista de sus ciudadanos e instituciones, la percepción de seguridad o la aceptación social.



EN BICI POR HOLANDA

Holanda es el país con la mayor densidad de bicicletas del mundo. Durante 2014 celebra el año de la bicicleta con novedosas y atractivas propuestas”.



De ahí, la magnitud e importancia que las bicicletas han tomado en todo el mundo, no siendo ajeno de dicho fenómeno nuestro país. Al respecto, el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que “*Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes (...)*”. Es decir, la movilidad en México se encuentra garantizada por la piedra angular por lo que, la movilidad en bicicleta es plenamente convencional y constitucional.

Derivado de lo anterior, en 2019 las comisiones unidades de Puntos Constitucionales, Zonas Metropolitanas y Movilidad, y la de Estudios Legislativos del Senado de la República, aprobaron un dictamen por el que reformaron diversas disposiciones constitucionales en materia de seguridad vial. A grandes rasgos, se estableció que el Congreso de la Unión debía expedir una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que protegiera mayoritariamente la integridad de los peatones,

⁴ https://viajes.nationalgeographic.com.es/a/holanda-pais-perfecto-para-viajar-bicicleta_8463



II LEGISLATURA

motociclistas y **ciclistas**.



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

Como consecuencia de lo anterior, en marzo del presente año, la Cámara de Diputados aprobó en lo general y en lo particular, un dictamen por el que se expide la Ley General en materia de Movilidad y Seguridad Vial, en el que, entre otras cosas, se estableció que *“la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones”*. Es decir, la ley centró su competencia y derechos, en las autoridades encargadas de garantizar una adecuada y segura movilidad, protegiendo entre otros, a los ciclistas. Lo anterior, con la finalidad de disminuir los riesgos latentes que existen al trasladarse de un lugar a otro en motocicleta, caminando, o a través de una bicicleta.

Ahora bien, en el ámbito local, la Ciudad de México tiene su propia ley de movilidad. Dicha ley, tiene plenamente regulado el concepto, utilización, aprovechamiento y uso de la bicicleta. En ese sentido, el artículo 79 de dicha ley, señala que *“con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario el Sistema Integrado de Transporte Público, el **Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública** y demás servicios de transporte no motorizado, como establecimientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros”*.



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

Es decir, la propia ley establece las obligaciones que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México tiene para con los ciclistas de esta urbe, sin embargo, en los hechos las cosas son sumamente diferentes. Los accidentes de ciclistas han aumentado considerablemente, los riesgos son cada vez más grandes, e inclusive, el gobierno redujo el presupuesto del fondo para la infraestructura. Al respecto, se publicó la siguiente nota periodística que contextualiza a grandes rasgos, la situación que se vive en la Ciudad de México:

“Ciclistas y motociclistas: más accidentes y menos inversión en caminos seguros en CDMX

La ciudad registró un incremento en fallecimientos y accidentes de ciclistas y motociclistas en el primer trimestre de 2021. Ocurrió al mismo tiempo que disminuyó el presupuesto para prevenir estos hechos.

El pasado 4 de enero, apenas iniciado el año, dos personas a bordo de una motocicleta derraparon en la alcaldía Gustavo A. Madero en la Ciudad de México. El impacto provocó que el tanque de gasolina explotara. Ninguno de los pasajeros sobrevivió.

Dos días después, el 6 de enero, Edgar Núñez salió de su trabajo en el periódico Milenio para volver a su casa en bicicleta. El ingeniero de audio estaba en la Calzada Vallejo cuando un vehículo lo arrolló y falleció. El conductor se dio a la fuga.



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

Todavía no terminaba el mes de enero y el día 21, en la Calzada de Tlalpan, otro ciclista de aproximadamente 35 años fue atropellado y murió.

Casos como estos se replican por decenas en la Ciudad de México, pero hubo un incremento particular en fallecimientos y accidentes de ciclistas y motociclistas en el primer trimestre de 2021. Ocurrió al mismo tiempo que el presupuesto del fondo para prevenir estos hechos en 2021 disminuyó 89%.

A través del Reporte trimestral de hechos de tránsito enero-marzo 2021, las autoridades locales reportaron 2,019 accidentes de motocicletas, un aumento del 52% en comparación al mismo periodo del año 2019 en el que hubo 1,325 casos. De igual forma, las autoridades contabilizaron en los primeros tres meses de este año 318 accidentes en bicicleta, 11% más respecto al mismo periodo del 2020 en el que hubo 287 casos (en el caso de los accidentes de bicicleta, se comenzaron a registrar en 2020 y los fallecimientos en 2019).

En el mismo informe —elaborado por el C5, la Secretaría de Seguridad y la Fiscalía General de Justicia— también se detalla un aumento de fallecimientos en estos accidentes. En el primer trimestre del 2019 murieron 23 motociclistas, para 2021 fueron 47. En cuanto a los ciclistas, en el mismo periodo del 2019 perdieron la vida dos y este año fueron ocho.

El riesgo de manejar una bicicleta en la Ciudad de México lo ha vivido de cerca Saúl Gómez, trabajador de Uber Eats y fundador de la organización Ni Un Repartidor Menos. “Hay conductores que creen



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

que su prisa es más importante que la vida de un ciclista”, dice para intentar resumir el contexto de inseguridad.

Saúl recuerda que en una ocasión, mientras transitaba por la colonia Roma, un automovilista abrió la puerta de su vehículo sin fijarse y lo “sacó volando”. Aunque quedó tirado en plena calle, tuvo la fortuna de que no pasó otro carro y solo tuvo lesiones leves. Pero otros de sus compañeros no han tenido la misma suerte.

Con ayuda de las redes sociales, desde la organización Ni Un Repartidor Menos, el trabajador de la aplicación móvil ha hecho un conteo alterno al del gobierno de la Ciudad de México. Los números de Saúl son crudos: entre marzo del 2020 y marzo del 2021 han fallecido 21 repartidores de comida. Y desde enero del 2021 han muerto 42 peatones, 20 ciclistas, 62 motociclistas y 33 automovilistas por accidentes viales.

Saúl utiliza su bicicleta desde que tenía cinco años y ha aprendido a identificar patrones de riesgo. Asegura que los taxistas, los conductores de camiones, los chóferes de transporte público y las personas que tomaron alcohol son las más peligrosas.

Para él, los fines de semana son el momento más duro de la semana. “Este fin de semana va a ser peligroso porque hoy es quincena (1 de junio), muchos guardan para el viernes, sábado y domingo echar copa, echar chela, acelerar los carros, no respetar los semáforos y provocar accidentes”, menciona. “Después de las 6 de la tarde son las horas más críticas”.



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

Más usuarios, más accidentes

Especialistas en movilidad y derecho consideran que el incremento de accidentes se puede deber a muchos factores, pero principalmente a la falta de infraestructura para el uso de bicicletas y motos, el mayor uso de estos medios de transporte, la falta de respeto al reglamento de tránsito y el mal manejo de los automovilistas. También existe la posibilidad de que ahora las autoridades de la Ciudad de México lleven un mejor conteo de casos.

“Cada vez hay más usuarios de la bicicleta en las vías públicas y eso hace que suban los accidentes de tránsito. Por otra parte, podría ser porque hay un encono hacia el ciclista, como no hay una eficacia de las normas administrativas o penales que sancionen las lesiones o que sancionen las afectaciones de tránsito en contra de ciclistas, la gente sabe que si arrolla a uno no va a pasar nada”, comenta Aly Carrión, fundadora de Ciclolegal.

Carrión, quien es abogada, comparte que desde su colectiva Ciclolegal ha ofrecido asesoría a 130 ciclistas y motociclistas que han estado involucrados en accidentes viales. También ha brindado representación legal a 30 de ellos.

La especialista ha detectado un incremento en la demanda de sus servicios legales desde el 2018. A través de sus redes sociales, al menos 10 personas piden su ayuda cada semana por haber sufrido daños a su bicicleta o motocicleta y tienen lesiones que van de leves a graves, incluso la buscan por fallecimientos.



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

La mayoría de las personas que la buscan para recibir apoyo son repartidores de comida y mercancías que trabajan para aplicaciones móviles: “Es muy triste la regulación laboral de estas aplicaciones, porque no le dan seguridad social a las personas, no cuentan con asesoría legal y si tienen un accidente, ellos deben responder por los daños provocados”.

En los meses de la pandemia de Covid-19 se ha registrado un aumento del uso de las aplicaciones móviles de entrega a domicilio. El 28 de mayo del 2020, dos meses después del primer caso de coronavirus en México, la empresa investigadora de mercados Nielsen reportó que el 55% de los consumidores de internet había utilizado este tipo de aplicaciones por lo menos una vez y antes de la emergencia sanitaria había sido el 47%. Uber Eats, Rappi, Sin Delantal y Didi Food son las empresas que más repuntaron.

Reducen recursos a fondo para infraestructura

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) hizo una radiografía del uso de las bicicletas y las motos en el país. A partir del Censo de Población y Vivienda 2020 se determinó que en la Ciudad de México al menos 550,349 personas utilizan el primer medio de transporte y 214,550 capitalinos el segundo.

En el caso de las bicicletas, a pesar del crecimiento de su uso y de los accidentes viales, las autoridades de la Ciudad de México disminuyeron para este año el presupuesto destinado a construir caminos seguros.



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

Según el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el 2021, el Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, destinado para la construcción y mejoras de la infraestructura ciclista y peatonal de la ciudad, cuenta con 4 millones 757 mil pesos para operar. En 2020 tuvo 45 millones de pesos, es decir, una reducción de 89%.

A este monto se suma, de acuerdo con la organización Bicitekas, 30.5 millones de pesos destinados a la Promoción de la Movilidad Sustentable y 13 millones más para el Diseño de Infraestructura Peatonal y ciclista.

Según el Plan de Movilidad Ciclista de la Ciudad de México 2018-2024, se busca que dentro de tres años en la capital del país haya un total de 600 kilómetros de ciclovías, 16 estacionamientos masivos o semimasivos y 10,000 ecobicis. Asimismo, en su primer año de gobierno en la capital, Claudia Sheinbaum anunció que habría una inversión de 271 millones de pesos en infraestructura ciclista.

Iván Amador, especialista en movilidad, considera que la Ciudad de México se ha rezagado en la construcción de ciclovías. Para el caso de las bicicletas, menciona el experto, las autoridades deberían estar pensando en construir miles de kilómetros de ciclovías por la alta demanda de este medio de transporte.

Apenas el 30 de mayo de 2020, a raíz del alza de los contagios por Covid-19, las autoridades capitalinas anunciaron la instalación de una ciclovía emergente en 20 de los 28 kilómetros de avenida Insurgentes. En marzo pasado, la jefa de Gobierno capitalino, Claudia Sheinbaum, dijo que la vía sería permanente. Sin embargo, hasta ahora no está delimitada con infraestructura física, por lo que solo



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

cuenta con señalamientos pintados que ofrecen poca seguridad para los ciclistas.

“Los estudios a nivel internacional dicen que si llenas una ciudad con una ciclo vía queda muy claro que ahí deben ir las bicis y afuera los autos, pero ¿qué pasa en una ciudad donde tienes muchos pedacitos de ciclo vía y muchos espacios sin ciclo vías? Lo primero es que las personas que van manejando piensan que no hay ciclo vía y el camino es de ellos. Eso no es así porque las calles son compartidas”, dice Amador.

En relación a las motocicletas, ni siquiera se ha pensado que tengan un camino propio más seguro. “El que tengamos 16,000 muertes anuales por accidentes de tránsito desde luego tiene un componente de infraestructura, pero también un componente de que la gente que conduce no conoce las reglas para conducir”, concluye el especialista”.⁵

El Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, Andrés Lajous, se ha vanagloriado en redes sociales reiteradamente respecto la construcción de ciclo vías en la Ciudad de México, como el carril exclusivo que se abrió en Avenida de los Insurgentes, respecto la biciescuela de su Secretaría, e inclusive, el 11 de febrero de 2021, publicó en su cuenta personal de Twitter: *“Desde hace muchos años pienso que moverse en bicicleta es una opción real de transporte en la ciudad, y que puede serlo cada vez más y para más gente (...) Por esta razón, la seguridad para los usuarios más vulnerables de las calles como son peatones, personas con discapacidad, ciclistas y usuarios de transporte público, es un tema que no solo me preocupa, sino que me ocupa”.*

⁵ <https://la-lista.com/cultura/2022/05/05/5-de-mayo-chalupas-el-legado-del-sitio-de-puebla>



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

En redes sociales y en su real imaginario, la seguridad de los ciclistas es, o mejor dicho, parece ser una prioridad del Secretario, sin embargo, en la realidad es totalmente distinto. Por ejemplo, el Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, destinado para la construcción y mejoras de la infraestructura de los ciclistas, tuvo en el año 2020 un presupuesto de 45 millones de pesos, y para el 2021 un irrisorio e insignificante total de 4 millones 757 mil pesos; es decir, tuvo una reducción del 89%. En 2022, ya sin las presiones presupuestal derivadas de la pandemia, el Fondo sigue sin recuperarse, ya que solamente se erogarán 10 millones de pesos en este rubro durante el presente año.

Nos queda claro que las prioridades del Secretario de Movilidad, no son ni los peatones, ni los ciclistas, ni la infraestructura urbana en materia de movilidad; sino que, sus prioridades son: *Roberta Lajous Vargas; Martín Lajous Loaeza; Enrique Manuel Loaeza y Tovar; Fernando Ignacio Tovar y de Teresa; Agustín García López Loaeza; Juana María Landeros Loaeza, todos familiares directos, quienes perciben recursos públicos del gobierno de Claudia Sheinbaum, por hasta 140 pesos mensuales.*

Dicha situación es preocupante, porque mientras la cantidad de ciclistas en la Ciudad de México crece de manera paralela a la tendencia mundial, los accidentes y riesgos a los que éstos se enfrentan, crecen en igual o mayor escala. La ineptitud, o simplemente indiferencia del actual gobierno a través del Secretario Andrés Lajous, más que generar tranquilidad entre la comunidad ciclista, ha reflejado molestia y exigencias, que inclusive se han traducido en diversas manifestaciones en la capital.

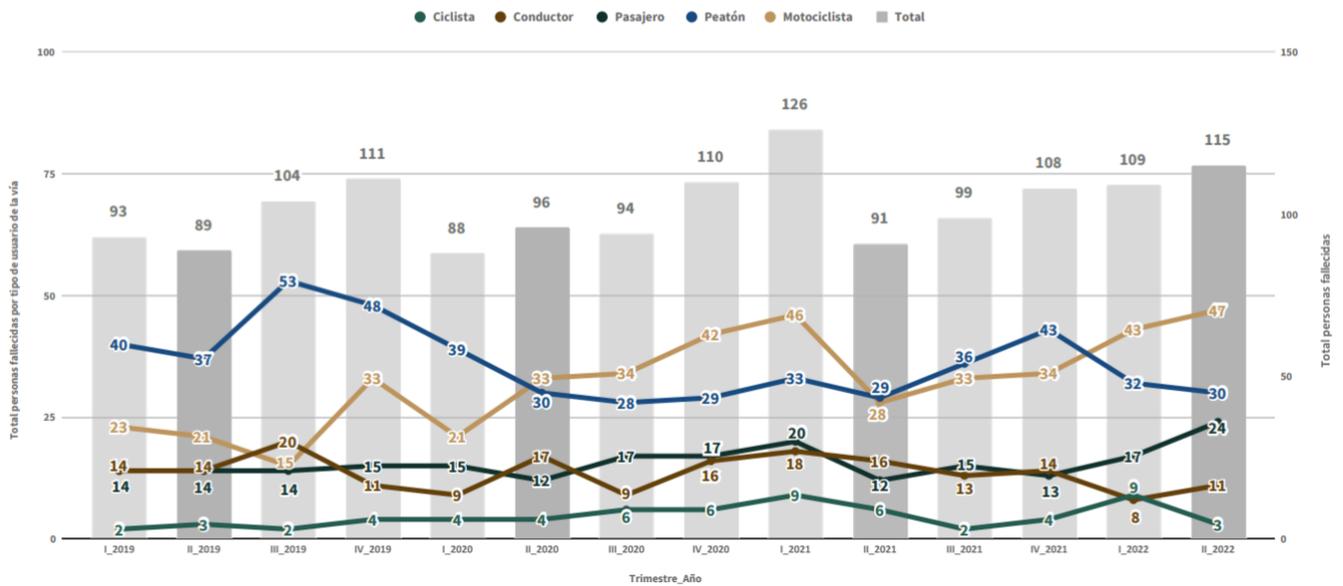


Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla
 Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido
 Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

II LEGISLATURA

Es urgente que el Gobierno de la Ciudad proteja a quienes utilizan la bicicleta de manera ordinaria, ya que ellos contribuyen a que se reduzca el tránsito vehicular, a que la Ciudad se encuentre menos contaminada, sin mencionar los enormes beneficios físicos que obtienen quienes realizan actividad física con frecuencia. Como se ha explicado con anterioridad, los accidentes viales que involucran ciclistas han ido en aumento. Como lo muestra la gráfica a continuación, tomada del Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito de la SEMOVI, del 2019 a la fecha, las muertes viales se han incrementado en todos los rubros. Un preocupante máximo histórico, se dio en los decesos de ciclistas en los primeros trimestres de 2021 y 2022, con 9 personas fallecidas en un periodo de 90 días.

Gráfica 9. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2022⁴



En 9 de cada 10 de ellos, se vio involucrado un vehículo automotor. Se debe reconocer que un accidente conlleva enormes gastos para quien es afectado, ya que los servicios de emergencia dan apoyo de primer contacto, pero al trasladar al accidentado al hospital, los gastos corren por su cuenta. De la misma forma, en caso de tener como consecuencia una discapacidad permanente, o incluso la muerte, las familias del afectado deben correr con la totalidad de los gastos, en caso

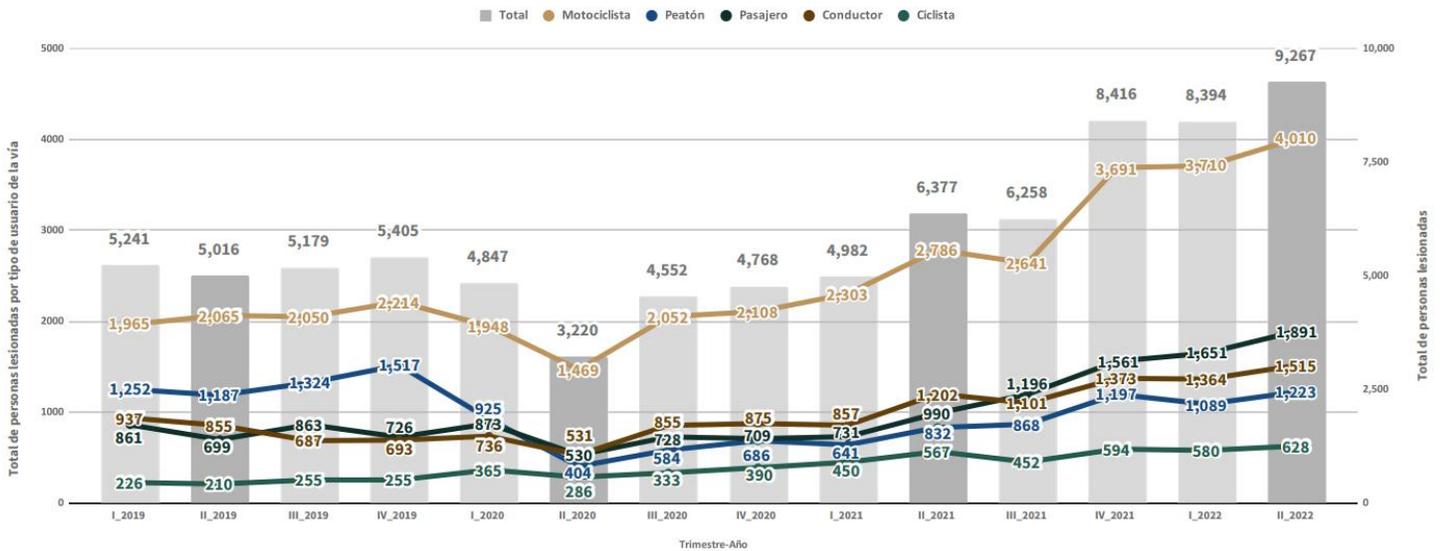


Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla
 Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido
 Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

II LEGISLATURA

que el automovilista no cuente con seguro, o que este se niegue a pagar, involucrando un proceso judicial de por medio. De esta forma, además del número de personas fallecidas, también resulta de la mayor relevancia saber el número de personas lesionadas en accidentes viales. De manera preocupante, se puede apreciar que mientras en 2019, el número de ciclistas lesionados era cercano a 250 personas, actualmente es de prácticamente 600 ciclistas lesionados por trimestre. Es importante destacar que al momento de la presentación de esta proposición con punto de acuerdo, la Secretaría de Movilidad no ha hecho públicas las cifras de lesionados y fallecidos en accidentes viales, para el tercer trimestre de 2022. Sin embargo, cifras no oficiales de colectivos y activistas en pro de los ciclistas (@PeatonDelSur y @BotVialCdmx), calculan que hubo al menos 22 ciclistas lesionados y 5 más fallecidos durante agosto,

Gráfica 4. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2022⁴



Es de todos conocido, que los vehículos automotores le representan a la Ciudad de



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

México, más de 6 mil millones de pesos en ingresos, siendo 4.3 mil millones de pesos por el concepto de Tenencia Vehicular y 2.3 mil millones de pesos por la Verificación Vehicular. Resulta natural que sean los recursos generados por los automovilistas, quienes deban cubrir la seguridad de quienes no contaminan y aminoran el tránsito vehicular. Es decir, la propuesta concreta es que un porcentaje de lo recaudado por estos conceptos, sea asignado a un Fondo de Protección al Ciclista, que tenga como objetivo cubrir los gastos médicos de los accidentados, así como posibles gastos funerarios o de indemnización en caso de muerte o discapacidad.

Por último, la inteligencia de que el Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón se redujo, urge llevar a cabo acciones tendientes a contar con un presupuesto para poder atender la necesidad de ésta, cada vez más creciente comunidad. En ese sentido, se considera que el Gobierno de la Ciudad, a través de la Secretaría de Movilidad y de la Secretaría de Administración y Finanzas, debe llevar a cabo las gestiones necesarias, para que un porcentaje de los recursos que se obtienen por concepto del pago de refrendo o de tenencia, así como por los “aprovechamientos” obtenidos por el uso de infraestructura urbana por parte de las aplicaciones como *rappi* o *uber eats*, se destinen a los ciclistas, ya sea recreativos o laborales-*como el caso de repartidores de aplicaciones-* y éstos obtengan una indemnización significativa y suficiente, en caso de que sufran algún accidente y/o una incapacidad temporal o permanente, ocasionada por la deficiente e insuficiente infraestructura del gobierno, o incluso, por vehículos, ya sea de transporte público o particulares.

CONSIDERACIONES

PRIMERO.- De acuerdo a la fracción CXV del artículo 13 de la Ley Orgánica del



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

Congreso de la Ciudad de México, el Congreso tiene competencia para:

CXV. Solicitar información por escrito mediante pregunta parlamentaria, exhortos, o cualquier otra solicitud o declaración, a través del Pleno o de sus comisiones...

SEGUNDO.- De conformidad con el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es un derecho de los diputados:

- I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;

TERCERO.- Los diputados del Congreso de la Ciudad de México tienen la facultad de comunicarse con los otros Órganos Locales de Gobierno, los Órganos Autónomos Locales y Federales, los Poderes de la Unión o las autoridades o poderes de las entidades federativas.

CUARTO.- Que el Congreso de la Ciudad de México está facultado para aprobar los puntos de acuerdo por el voto de la mayoría absoluta de las y los diputados presentes en sesión, como se establece en la fracción IX del artículo 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México.

QUINTO.- Que el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que “Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes (...)”.

SEXTO.- Que el artículo 79 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario el Sistema Integrado de Transporte Público, **el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública** y demás servicios de transporte no motorizado, como establecimientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en



II LEGISLATURA



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros.

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

PRIMERO: SE EXHORTA AL MTRO. ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN CONJUNTO CON LA SECRETARIA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS, LUZ ELENA GONZÁLEZ ESCOBAR, A LLEVAR A CABO LAS GESTIONES NECESARIAS PARA QUE SE DESTINE UN 5% DE LO RECAUDADO POR CONCEPTO DEL IMPUESTO DE REFRENDO Y DE TENENCIA, UN 5% POR CONCEPTO DE VERIFICACIÓN VEHICULAR Y UN 5% DEL APROVECHAMIENTO OBTENIDO DERIVADO DE LAS APLICACIONES DIGITALES DE ENVÍO DE COMIDA- *RAPPI, DIDI FOOD, UBER EATS*-, PARA LA CREACIÓN DE UN FONDO DE PROTECCIÓN AL CICLISTA, QUE TENGA COMO OBJETO LA COBERTURA DE GASTOS MÉDICOS DE EMERGENCIA, Y LA DE INDEMNIZACIÓN, A LAS Y LOS CICLISTAS VÍCTIMAS DE INCIDENTES VIALES EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

SEGUNDO. SE EXHORTA AL MTRO. ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A PUBLICAR INDEMEDIATAMENTE EL REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO CORRESPONDIENTE AL TERCER TRIMESTRE DEL AÑO EN CURSO.

TERCERO. SE EXHORTA A LA COMISIÓN DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA EL EJERCICIO FISCAL 2023, CONSIDERE ASIGNAR MAYORES RECURSOS PARA LA SECRETARIA DE MOVILIDAD PARA IMPLEMENTAR UN SEGURO DE GASTOS MÉDICOS, DISCAPACIDAD Y GASTOS FUNERARIOS, EN FAVOR DE LOS CICLISTAS DE LA



II LEGISLATURA
CIUDAD DE MÉXICO



Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla

Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido

Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México II Legislatura

Dado en el Recinto Legislativo el día 1 de diciembre de 2022

Daniela Álvarez

DIP. DANIELA GICELA ALVAREZ
CAMACHO

Christian von Roehrich

DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON
ROEHRICH DE LA ISLA