



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES A LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO RELATIVO A LA AMPLIACIÓN DE LA RED DE CICLOVÍAS Y CONSTRUCCIÓN DE BICIESTACIONAMIENTOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA

A la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura le fue turnada para su estudio y dictamen la ***“PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A QUE ESTABLEZCA PLAZOS Y PRESUPUESTO PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA, AL SISTEMA DE MOVILIDAD, CONTENIDA EN EL PLAN DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2019; ASIMISMO, POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD, MAESTRO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A FIN DE QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA, DÉ CUMPLIMIENTO A LAS ACCIONES CORRESPONDIENTES A LA EXPANSIÓN DE LA RED DE CICLO VÍAS Y AL AUMENTO DE LA OFERTA DE BICI ESTACIONAMIENTOS.”***

Con fundamento en lo dispuesto por el Artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 29 y 30, numerales 1, inciso b), 2, 4 y 6 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 67, 70, fracción I, 72, fracciones I, VIII y X, 74, fracción XXIII, 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 221, fracción III, 222 fracción II, 256, 257, 258, 259 y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, y habiendo analizado el contenido de la propuesta de referencia, se somete a consideración de esta Soberanía, el dictamen relativo al punto de acuerdo antes mencionado, al tenor de los siguientes:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

ANTECEDENTES

1. Con fecha 24 de septiembre de 2019, los diputados Mauricio Tabe Echartea y Ana Patricia Báez Guerrero, Coordinador e integrante del Grupo Parlamentario del PAN, respectivamente, presentaron ante el Pleno del Congreso de la Ciudad de México, la Proposición con Punto de Acuerdo, objeto del presente dictamen.
2. En términos de lo dispuesto por el Artículo 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, la Presidencia de la Mesa Directiva turnó la Proposición con Punto de Acuerdo a la Comisión de Movilidad Sustentable para su análisis y dictamen.
3. Con fecha 27 de septiembre de 2019, la Comisión de Movilidad Sustentable recibió formalmente el turno de la Proposición con Punto de Acuerdo antes referida, mediante oficio número MDPPOSA/CSP/0955/2019, signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México.
4. Las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable, previa convocatoria realizada en términos de Ley, nos reunimos el día 17 de octubre de 2019 para el análisis y la discusión del Punto de Acuerdo, materia del dictamen que se presenta conforme a lo siguiente:

CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

El Punto de Acuerdo presentado por los diputados Tabe Echartea y Báez Guerrero, señala lo siguiente:

1. *"Mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de mayo de 2018, en México se declara el 22 de septiembre de cada año, como "Día Nacional sin Automóvil".*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

Así es como de manera oficial por primera vez, nuestro país lo celebró, su objetivo es promover la reflexión individual y colectiva del uso o abuso, impacto, así como la promoción de otras formas de movilidad.

El primer antecedente de esta incentivación, se dio en la crisis petrolera de 1973, cuando los países aliados en la Organización de Países Árabes Exportadores de Petróleo (OPEP), cortaron sus ventas a los países que apoyaron a Israel en la guerra de Yom Kipur. En esa década los países afectados tomaron medidas ante el impacto de esta crisis que ocasionó el desabasto de combustible, entre ellas, que en 1974 se suspendieran las carreras de auto de Montecarlo y el rally de Suiza.

Hasta 1994, se organizaron en el mundo jornadas sin automóvil y a propuesta de Francia, que el 22 de septiembre se usara para este fin, en el marco de la semana de la movilidad. En el año 2000, la Comisión Europea lo instituyó. Las Ciudades que primero lo aplicaron fueron Reykjavic en Islandia, La Rochelle en Francia; y a nivel nacional Gran Bretaña; en México, aunque se oficializó hasta 2018, nuestro país se sumó a partir de 2014.

- 2. Refiere que “El Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, cuya Estrategia 1.4 establece la integración del de la bicicleta al sistema de movilidad, sustenta el referido Plan Estratégico en la necesidad de establecer acciones inmediatas para el 2019. Se fundamenta en el artículo 12, fracción XXIV, de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, que establece como atribución de la Secretaría de Movilidad del Distrito Federal: “Coordinar con las dependencias y organismos de la Administración Pública, las acciones y estrategias que coadyuven a la protección de la vida y del medio ambiente en la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de descarga, así como impulsar la utilización de energías alternas y medidas de seguridad vial”.*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

El Plan precisa que esta estrategia no es el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México, sino una estrategia de movilidad de la Ciudad que requiere de acciones inmediatas, es decir, para 2019.

El diagnóstico de dicha estrategia señala que no hay una visión integrada del problema de la movilidad en la Ciudad de México, sino un esquema fragmentado, donde cada subsistema de transporte se planea y gestiona de manera separada: el metro, metrobús, sistema de transporte eléctrico, red de transporte de pasajeros, transporte concesionado y bicicletas”.

Sostiene que “Las políticas de movilidad desvinculadas también de políticas y programas de ocupación territorial y uso de suelo, sumado a la existencia de una visión metropolitana del tema de movilidad y desarrollo urbano; eso se refleja en mayores distancias, saturación de sistemas de transporte masivo y aumento del uso de modos motorizados privados y con ello, la congestión de vialidades”.

El contenido del Plan, reconoce que la infraestructura ciclista de la Ciudad de México sigue siendo escasa, desconectada y concentrada en zonas céntricas y eso disminuye el potencial de uso de la bicicleta en distancias medias y cortas, contribuyendo a los efectos directos de la calidad y seguridad de los viajes de las personas, así como sobre el medio ambiente, desigualdad económica y el desarrollo de la Ciudad.

A fin de aumentar accesibilidad, garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas, y evitar tiempos en el traslado, la fragmentación, la ineficacia e inequidades, se propone:

a) Redistribuir los modos: favoreciendo la caminata, el uso de la bicicleta y transporte público (en conjunto suman 77% de los viajes de la Ciudad y el 80 % de los traslados en la Metrópoli).

b) Redistribuir el espacio vial: priorizando circulación rápida y segura de servicios de transporte público y modos de transporte no motorizado y simultáneamente generar políticas con prioridad para las personas en mayor situación de vulnerabilidad.

c) Redistribuir recursos, redirigiendo inversiones hacia infraestructura que privilegie transporte público y no motorizado, con políticas públicas que contribuyan a una Ciudad incluyente, accesible, equitativa y garantice tarifas accesibles a usuarios.

Con enfoque redistributivo-modal-espacial-presupuestal-y transversal de toda política de movilidad, dirigida a 3 objetivos estratégicos:

I) Integrar los distintos sistemas de transporte de la Ciudad para promover viajes a pie, en bicicleta y en transporte público;

II) Mejorar infraestructura y servicios de transporte para aumentar condiciones de accesibilidad de usuarios, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje, transparentar el funcionamiento de los distintos sistemas de movilidad de la Ciudad y hacer más eficiente el transporte de mercancías;

III) Proteger a las personas que utilizan los distintos sistemas de transporte a través de proveer infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.

3. *Las cifras son reveladoras, indicando que actualmente quienes se mueven a pie o en bicicleta, tienen una situación de vulnerabilidad, porque no hay infraestructura segura para los traslados. En 2016 ocurrieron 11 mil 502 incidentes viales, que produjeron 2 mil 918 heridos y 659 fallecimientos en la Ciudad de México, de acuerdo a cifras del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA 2017).*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

Uno de los factores que inciden en estos accidentes es la pobre infraestructura, que genera que los vehículos motorizados se desplacen en circulaciones y cruces inseguros que no están debidamente diseñados y señalizados, para peatones y ciclistas.

En infraestructura ciclista, la Ciudad de México cuenta con 194 kilómetros de ciclo vías, con características de estar desarticulada y concentrada en las Alcaldías Cuauhtémoc, Benito Juárez y Miguel Hidalgo. En Xochimilco, Tláhuac e Iztapalapa, se realizan importante número de viajes en bicicleta, pero no tienen infraestructura necesaria para responder a la demanda de movilidad segura en bicicleta.

4. Refiere que *“La Constitución Política de la Ciudad de México establece en su artículo 13, Apartado E, que “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable”.*

En concordancia con este precepto constitucional, el artículo 6. de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, prevé que “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 revalorará la distribución de recursos presupuestales” de acuerdo a la jerarquía de movilidad que establece el mismo artículo donde las prioridades son en primer lugar, peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; y en seguida los ciclistas.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

5. Señala como problemática *“La infraestructura ciclista de la Ciudad de México es escasa, desconectada y concentrada en zonas céntricas, disminuyendo el potencial de uso de la bicicleta en distancias medias y cortas, contribuyendo a los efectos directos de la calidad y seguridad de los viajes en general, así como sobre el medio ambiente, desigualdad económica y el desarrollo de la Ciudad”.*

A fin de aumentar accesibilidad, garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas y evitar la fragmentación, la ineficacia e inequidades, se propone, en concordancia con el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, redistribuir los modos: favoreciendo la caminata, el uso de la bicicleta y transporte público que en conjunto suman 77% de los viajes de la Ciudad y el 80 % de los traslados en la Metrópoli.

La Constitución Política de la Ciudad de México establece en su artículo 13, Apartado E, que, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados. En concordancia con dicho precepto constitucional, el artículo 6 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, prevé que, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, las prioridades son en primer lugar, peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; y en seguida los ciclistas.

El marco de la celebración del “Día Mundial sin Automóvil”, es propicio para promover la reflexión individual y colectiva del uso o abuso, impacto, así como la promoción de otras formas de movilidad, también para proponer acciones contundentes con el fin de que haya un avance real y definitivo, con la incorporación del uso de la bicicleta al sistema de movilidad, la construcción de infraestructura ciclista, así como ampliar considerablemente la oferta de bici estacionamientos.

6. *Establecen como consideraciones para fundar su Punto de Acuerdo que en la Ciudad de México, la mejor forma de conmemorar el “Día Mundial sin Automóvil”,*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

es conjuntar dos voluntades; la del Gobierno de la Ciudad de México y la de este Congreso local, para impulsar que, en el presente año, sea construido y adaptado un tramo importante de infraestructura ciclista y ampliar considerablemente la oferta de bici estacionamientos, lo que constituirá un avance definitivo en la integración del uso de la bicicleta al sistema de movilidad.

El Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, prevé la construcción de dos bici estacionamientos masivos, que incrementarán en 100% la oferta de estacionamientos accesibles, gratuitos y seguros junto a estaciones de Metro; la integración operacional de la red de bici estacionamientos masivos; la expansión de 30 kilómetros de la red de ciclo vías de la ciudad; la Incorporación de temas planeación y desarrollo de políticas de movilidad ciclista a las funciones de la Secretaría de Movilidad, así como la finalización de plan de infraestructura ciclista.

Resulta urgente y de la mayor relevancia, que el Gobierno de la Ciudad destine recursos y establezca plazos a seguir, para dar cumplimiento en tiempo y forma, a las líneas de acción previstas en el referido Plan. Al efecto, resulta pertinente destacar que entre las prioridades se encuentra la de establecer infraestructura ciclista en las vías rápidas, pero con medidas de seguridad que ya existen en diversas ciudades, para garantizar seguridad y acortar tiempos de traslado. No sería suficiente colocar solo señalización ni separadores de carril exclusivo de ciclistas, sino pensar en estructuras metálicas que protejan a la o al ciclista, aunadas a la correspondiente señalización.

- 7. En relación con los bici-estacionamientos, en el Centro Histórico de la Ciudad y sus alrededores, hay una importante concentración de estaciones de Metro, zonas peatonales y escaso número de biciestacionamientos. Por lo que es necesario que se analicen a la brevedad diversas modalidades de éstos, que puedan ser colocados dentro de los plazos de la estrategia en este año, en esas zonas y en otras con iguales condiciones.*

8. También se exhorta al Gobierno de la Ciudad de México, para que los Secretarios involucrados con la temática a que hace referencia el presente Punto de Acuerdo, en los ámbitos de sus competencias, de forma comprometida y eficaz logren el cumplimiento de las metas proyectadas.
9. Con el propósito de identificar con mayor precisión los resolutivos de la proposición de referencia, se transcribe lo siguiente:

RESOLUTIVOS DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

“Primero. - Se exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México, para que establezca plazos y presupuesto suficiente para dar cumplimiento a la estrategia de integración del uso de la bicicleta, al Sistema de Movilidad, contenida en el Plan de Movilidad de la Ciudad de México 2019.

Segundo. - Se exhorta respetuosamente al Secretario de Movilidad, Maestro Andrés Lajous Loeza, para que en el ámbito de su competencia, dé cumplimiento a las acciones correspondientes a la expansión de la Red de Ciclo vías y al aumento de la oferta de bici estacionamientos. Priorizando en el corto plazo, su ejecución en Av. Universidad, Av. Cuauhtémoc, así como hacer posible su completa operatividad en Eje Central, Calzada de Tlalpan y Av. División del Norte.

Tercero. - Se exhorta respetuosamente al Secretario de Movilidad, Maestro Andrés Lajous Loeza, para que la Estrategia de Movilidad en Bicicleta (Plan Bici) se amplíe, incorporando acciones puntuales en materia de Monitoreo y Evaluación, Seguridad Vial, Educación y Promoción e Incentivos para el Uso de la Bicicleta”.

Establecidos los antecedentes y el contenido de la Proposición con Punto de Acuerdo, quienes integramos la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, exponemos los siguientes:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

CONSIDERANDOS

Esta dictaminadora, toda vez que es competente para conocer y resolver la Proposición con Punto de Acuerdo en comento, procedió a realizar el estudio y análisis de los planteamientos contenidos, a fin de valorar, deliberar e integrar el presente dictamen, conforme a lo siguiente:

1. Que los artículos 4, fracción VI y 67 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción VI del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen que las comisiones son aquellos órganos internos de organización, integrado paritariamente por las Diputadas y Diputados que tiene por objeto el estudio, análisis y elaboración de dictámenes, iniciativas, proposiciones con punto de acuerdo, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en esta ley y el reglamento.
2. Que el artículo 72, segundo párrafo, fracción primera señala que las comisiones ordinarias deberán desarrollar, entre otras, la tarea específica de dictaminar, atender o resolver las iniciativas, proyectos y proposiciones turnadas a las mismas en los términos de esta ley, el reglamento y demás ordenamientos aplicables
3. Que el artículo 74, fracción XXIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México establece las comisiones ordinarias que habrán de funcionar, de manera permanente, en cada Legislatura, encontrándose, entre ellas, la Comisión de Movilidad Sustentable.
4. Que el artículo 85, fracción I y 86 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México establecen que la o el Presidente de la Mesa Directiva podrá turnar los asuntos a una o hasta dos comisiones, para efectos de dictamen.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

5. Que el artículo 103, fracción IV del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, refiere que el dictamen es un instrumento legislativo colegiado escrito a través del cual, una o dos Comisiones facultadas presentan un estudio profundo y analítico que expone de forma ordenada clara y concisa las razones por las que se aprueba, desecha o modifica, entre otros, proposiciones con punto de acuerdo.
6. Que el pasado 17 de septiembre de 2018, entró en vigor la Constitución Política de la Ciudad de México, la cual establece y garantiza derechos que anteriormente no se encontraban regulados ni reconocidos, entre ellos, el derecho a la movilidad, conforme a lo siguiente:

“Artículo 13

Ciudad habitable

A. – D. ...

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

F. ...”

"Artículo 16

Ordenamiento territorial

A. Medio Ambiente

1. ...

2. **La Ciudad de México minimizará su huella ecológica**, en los términos de emisión de gases de efecto invernadero, **a través de una estructura urbana compacta y vertical, nuevas tecnologías, uso de energía renovable, una estructura modal del transporte orientada hacia la movilidad colectiva y no motorizada**, vehículos de cero emisiones de servicio público y privado, medidas y políticas de eficiencia energética, políticas de recuperación y conservación de ecosistemas y políticas de aprovechamiento energético del metano generado por residuos orgánicos.

3. – 9- ...

B. – G. ...

H. Movilidad y accesibilidad

1. **La Ciudad garantizará la movilidad de las personas** en condiciones de máxima calidad **a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales**, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

2. En orden de importancia, **las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.**

3. **Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:**



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

a) **Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;**

b) **Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;**

c) **Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;**

d) – j). ...

4. ...

l. ...”

7. Que el 5 de diciembre de 2018, mismo día en que la actual administración asumió el Gobierno de la Ciudad, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) publicó en su portal electrónico oficial el Plan Estratégico de Movilidad 2019, el cual tiene como objetivo “... mejorar la calidad de vida, reducir desigualdades sociales, disminuir emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, y aumentar la productividad de la ciudad a través de la creación de un sistema integrado de movilidad que aumente la accesibilidad para la población, garantice condiciones de viaje dignas y seguras para todas las personas, y optimice la eficiencia del transporte de mercancías”. Dicho Plan surge de un diagnóstico realizado una vez que concluyó la etapa electoral en la que se renovó la titularidad de la Jefatura de Gobierno y el periodo de transición.

En efecto, como lo refieren los promoventes, el Plan destaca, entre otras cosas, lo siguiente:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

- No existe una visión integrada del problema de la movilidad en la Ciudad de México; más bien predomina un esquema fragmentado en que cada subsistema de transporte (Metro, Metrobús, Sistema Transportes Eléctricos, Red de Transporte de Pasajeros, transporte concesionado, bicicletas) se planea y gestiona de manera separada, lo que se traduce en altas ineficiencias operacionales y elevados costos en tiempo y dinero para las personas usuarias.
- Aunque se han producido avances en los últimos años, la infraestructura ciclista de la ciudad sigue siendo escasa, desconectada y concentrada en las zonas céntricas, lo que disminuye el potencial de uso de la bicicleta en distancias medias y cortas.
- Adicionalmente, el impulso de una política pública de movilidad ciclista y el sistema de bicicleta pública Ecobici se encontraba a cargo de la Secretaría del Medio Ambiente.

Con la nueva Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, que este Congreso expidió, se ubicó a la SEMOVI como la dependencia encargada de establecer, evaluar y determinar las estrategias, programas y proyectos, así como los instrumentos necesarios para fomentar y promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte sustentable para la Ciudad.¹ La nueva adscripción permitirá a la bicicleta consolidarse una opción de movilidad sustentable para las y los capitalinos y permitirá obtener una visión más integral en cuanto al transporte de la ciudad.

8. Como parte de la nueva estrategia para el impulso y fomento del uso de la bicicleta, el 25 de enero de 2019, la SEMOVI presentó una serie de acciones en la materia, señalando que se destinaría un presupuesto de 200 millones de pesos para desarrollar durante 2019, entre otros, los siguientes proyectos:

¹ Artículo 36, fracción XXIV de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México.

- Biciestacionamientos: se contempló la construcción de cuatro biciestacionamientos, con la intención de fomentar la intermodalidad en el transporte. Estos, conectarán con estaciones de Metro y/o Metrobús, así como centros de transferencia modal; Se señaló que su ubicación sería en:

- Buenavista
- El Rosario
- Martín Carrera
- Tláhuac

El pasado 13 de junio de 2019, la SEMOVI publicó un boletín en el que informó el inicio de operaciones del biciestacionamiento semimasivo Buenavista, el cual tendrá capacidad para albergar 128 lugares para estacionar bicicletas². Se trata de un espacio gratuito para los y las ciclistas de la ciudad, el cual tiene una extensión aproximada de 200 m² y se estima que diariamente podrá tener hasta 200 usos. Cuenta con sistema de video vigilancia las 24 horas y presencia del personal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, para inhibir actos delictivos o vandálicos.

El biciestacionamiento de Buenavista tiene, entre sus principales objetivos, promover la intermodalidad en el transporte, pues en la zona convergen tres líneas de Metrobús, la línea B del sistema Metro, 12 estaciones de ECOBICI, el Tren Suburbano y un Centro de Transferencia Modal (CETRAM).

En el mismo comunicado, la SEMOVI destaca que actualmente existen dos biciestacionamientos masivos ubicados en Metro Pantitlán y la Raza. A estos, se suman dos semimasivos, en Metro La Villa/Basílica y Periférico Oriente. En total, estos espacios pueden albergar casi mil bicicletas.

² <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/inaugura-la-semovi-biciestacionamiento-semimasivo-en-buenavista>

Finalmente, se indica que para 2019, la Ciudad de México hará una inversión histórica en infraestructura y equipamiento ciclista con un total de 251 millones de pesos, mismos que servirán para construir 85 kilómetros de ciclovías, dos biciestacionamientos masivos en Metro Tláhuac y el Rosario, y dos semimasivos en Buenavista y Martín Carrera. El propósito es integrar efectivamente a la bici a la Red de Movilidad Integrada.

- **Ciclovías:** Para fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte, este año se tiene prevista la confinación de 40 kilómetros de ciclovías en la Ciudad de México. Para ello, se evalúan vialidades con factibilidad técnica para realizar conexiones de la periferia al centro de la ciudad.

En el caso de las zonas donde ya existe infraestructura ciclista, se realizarían conexiones entre las ciclovías, para generar una red que conecte a los distintos puntos de la capital del país. Según lo señalado por la actual administración de la SEMOVI tiene por objetivo durante los seis años de la administración:

- **Promover la equidad de género:** Una de las metas del proyecto actual en cuanto al uso de la bicicleta es que más mujeres opten por esta opción de movilidad sustentable. Actualmente sólo el 16% de ellas utiliza la bicicleta en la ciudad, por lo que el propósito es que sea el 30%.
- **Aumentar el número de viajes en bicicleta:** Actualmente tan sólo el 1.4% del total de viajes en la ciudad se hacen en bicicleta, por lo que esta administración busca que sea el 3%.

9. Quienes integramos esta dictaminadora, consideramos oportuno conocer los avances que se han tenido para el impulso y promoción de la bicicleta, a efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Constitución de la Ciudad, la cual, como ya se ha referido, establece el fomento a aquellos sistemas de movilidad no motorizados.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

Por lo anterior, quienes integramos la Comisión de Movilidad Sustentable llegamos a la conclusión de **aprobar con modificaciones la Proposición con Punto de Acuerdo** materia de este dictamen, sometiendo a la consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México el siguiente:

RESOLUTIVO:

PRIMERO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta al Secretario de Movilidad, Maestro Andrés Lajous Loaeza, y al Secretario de Obras y Servicios, Maestro Jesús Antonio Esteva Medina, a efecto de que remitan a esta Soberanía, un informe respecto a:

- 1) El estado que guarda la ampliación de la red de ciclovías y la construcción de biciestacionamientos.
- 2) La programación y el presupuesto requerido para cumplir la estrategia de integración del uso de la bicicleta al Sistema de Movilidad para el ejercicio 2020..

SEGUNDO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta al Secretario de Movilidad, Maestro Andrés Lajous Loaeza, a efecto de que se amplíe la Estrategia de Movilidad en Bicicleta incorporando acciones en materia de monitores y evaluación, seguridad vial, educación y promoción e incentivos para su uso.

Palacio Legislativo de Donceles, a los diecisiete días de octubre del dos mil diecinueve.

LISTA DE VOTACIÓN

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE			
DIPUTADA / DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 Miguel Ángel Macedo Escartín Presidente			
 Sandra Esther Vaca Cortés Vicepresidenta			
 Ana Patricia Báez Guerrero Secretaria			
 Ma. Guadalupe Aguilar Solache Integrante			
 María Guadalupe Chavira De la Rosa Integrante			
 Jorge Gaviño Ambriz Integrante			
 Jannete Elizabeth Guerrero Maya Integrante			
 María de Lourdes Paz Reyes Integrante			
 Alfredo Pérez Paredes Integrante			
 María Gabriela Salido Magos Integrante			
 Esperanza Villalobos Pérez Integrante			

Palacio Legislativo de Donceles, a los diecisiete días de octubre del dos mil diecinueve.