



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

Ciudad de México, a 11 de febrero de 2020.



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

I LEGISLATURA
COORDINACIÓN DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS

FOLIO: 00012225

FECHA: 07-02-2020

HORA: 12:10

RECIBIÓ: Martín

La que suscribe, Ana Patricia Báez Guerrero, Diputada del Congreso de la Ciudad de México, I 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; 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 POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, AL INSTITUTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA Y A LAS 16 ALCALDÍAS PARA QUE DENTRO DE SUS ATRIBUCIONES REALICEN LAS VERIFICACIONES NECESARIAS A LOS ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES Y ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS A FIN DE DAR CUMPLIMIENTO A LA LEY DE MOVILIDAD, PARA QUE EXISTAN LAS INSTALACIONES NECESARIAS PARA PROPORCIONAR EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO A LOS USUARIOS DE BICICLETAS.**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

En la normatividad vigente se tiene contemplado como bicicleta al vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales y **Biciestacionamiento:** al Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

El “índice Copenhagenize” ofrece asesoría para mejorar el urbanismo ciclista de las grandes ciudades. En su pagina web (<https://copenhagenizeindex.eu/>) realiza una lista bianual para valorar qué ciudades son las más amigables para las bicicletas a partir de parámetros como la infraestructura ciclista, los sistemas de bicicletas públicas, la brecha de género entre los ciclistas o el calmado del tráfico.



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

En la última edición de 2019, Copenhague, Utrecht y Ámsterdam son las ciudades que encabezan la lista y solo Bogotá figura como la única ciudad de América Latina considerada amable para los ciclistas, ocupando el 12 lugar entre los 20 principales, la ciudad de México no figura en la lista aún.

En Copenhague capital de Dinamarca, el 35% de los desplazamientos se realizan en bicicleta, existen ciclovías y carriles seguros para que los ciclistas incluyendo niños, puedan circular sin cruzarse con los vehículos e incluso semáforos que se ponen en verde antes para darle el paso a las bicicletas antes que para los automóviles.

La principal respuesta al porque tanta gente usa bicicleta como medio de transporte, es una infraestructura conectada, segura, intuitiva y amplia.

Moverse en bicicleta no solo es lo más sano, sino también lo más rápido.

En el plan de gobierno de la ciudad 2019-2024 existe un capítulo llamado "Integración del uso de la bicicleta al sistema de movilidad"

Se ha elaborado un "Plan Bici" enfocado a la expansión de la infraestructura ciclista mediante la construcción de nuevas ciclovías, bici-estacionamientos masivos y expansión de Ecobici.

El objetivo que se tiene es expandir en 15% la red de ciclovías y aumentar en 100% la oferta de bici-estacionamientos cercanos a estaciones de transporte masivo, construir dos bici-estacionamientos masivos, que incrementarán en 100% la oferta de estacionamientos accesibles, gratuitos y seguros cercanos a estaciones de Metro, integrar operacionalmente la red de bici-estacionamientos masivos, expandir la red de ciclovías de la ciudad en 30 kilómetros, e incorporar temas de planeación y desarrollo de políticas de movilidad ciclista a las funciones de la Secretaría de Movilidad.

Esperemos que con estas acciones pronto estemos en estas listas de ciudades amigas del ciclismo.

Es un hecho que para mejorar la movilidad ciclista hay que tener un plan de movilidad estructurado y el valor de llevarlo a cabo sin ceder a las presiones de comerciantes, conductores y otros intereses. La resistencia al cambio solo se puede combatir con voluntad política.



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

Por ejemplo, en la ciudad de París, están convencidos que elegir la bicicleta en lugar del coche es mejor para la salud de quien la utiliza, positiva para el entorno, más económico y más eficiente, por ello es que el plan del uso y promoción de la bicicleta en aquella ciudad busca conseguir que el 15% de los desplazamientos de los parisinos se realice en bicicleta para este 2020, a través de más ciclovías, mas estacionamientos de bicicletas y medidas para la reducción de velocidad en automóviles.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Si bien es cierto que la Secretaria de Movilidad esta implementando dos biciestacionamientos masivos en dos puntos importantes de la ciudad a fin de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público, es necesario que existan mas opciones seguras para estacionar bicicletas en nuestra ciudad.

La ley de Movilidad, la ley de Establecimientos Mercantiles y el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal contemplan y obligan a los establecimientos mercantiles así como a los estacionamientos públicos a contar con espacios seguros para estacionar bicicletas.

En atención a lo anterior, este punto de acuerdo tiene como objetivo exhortar a las autoridades para que realicen las verificaciones necesarias para hacer cumplir la ley en este sentido.

CONSIDERACIONES

PRIMERO La constitución en su artículo 16, titulo H), relativo a la Movilidad y Accesibilidad, numeral 3 establece que *“las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:*

a. Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas,



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

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. Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos; e. Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia

l. Vulnerabilidad, resiliencia, prevención y mitigación de riesgos modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;

f. Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;

g. Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;

h. Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;

i. Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y

j. Los demás que establezca la ley.”

SEGUNDO: La Ley de Movilidad en su artículo 6 establece lo siguiente:

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



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

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.

TERCERO: La Secretaria de Movilidad dentro de las facultades establecidas en el artículo 12 inciso XXI se le ordena que:.

“En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado.”

CUARTO: El artículo 203, de la Ley de Movilidad establece que.- Los estacionamientos públicos y privados, deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad o vehículos con placa de matrícula verde,



DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

I LEGISLATURA

así como de **instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas** y motocicletas. Las autoridades delegacionales podrán examinar en todo tiempo, que las instalaciones y la construcción reúnan las condiciones señaladas en los párrafos que anteceden y que tengan a su servicio personal capacitado.

QUINTO: el artículo 14 de la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México establece que en materia de verificación administrativa el instituto y las alcaldías tienen las siguientes competencias:

A. El Instituto tendrá las atribuciones siguientes:

I. Practicar visitas de verificación administrativa en materias de:

- a) Preservación del medio ambiente y protección ecológica;*
- b) Mobiliario urbano;*
- c) Desarrollo urbano;*
- d) Turismo;*
- e) Transporte público, mercantil y privado de pasajero y de carga;*
- f) Las demás que establezcan las disposiciones legales que regulen el funcionamiento de las dependencias del gobierno de la ciudad de México.*

...

B. Las alcaldías tendrán de manera exclusiva las atribuciones constitucionales siguientes:

I. ordenar, al personal especializado en funciones de verificación del instituto, adscritos a las alcaldías, la práctica de visitas de verificación administrativa en las siguientes materias:

g) Estacionamientos públicos;

...

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



I LEGISLATURA

DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. SE EXHORTA A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, AL INSTITUTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA Y A LAS 16 ALCALDÍAS PARA QUE DENTRO DE SUS ATRIBUCIONES REALICEN LAS VERIFICACIONES NECESARIAS A LOS ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES Y ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS A FIN DE DAR CUMPLIMIENTO A LA LEY DE MOVILIDAD PARA QUE EXISTAN LAS INSTALACIONES NECESARIAS PARA PROPORCIONAR EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO A LOS USUARIOS DE BICICLETAS.

Dado en la Ciudad de México, a 11 de FEBRERO del 2020.

ATENTAMENTE

DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO