

Dip. Enrique Nieto Franzoni.

**DIPUTADO HÉCTOR DÍAZ POLANCO PRESIDENTE
DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA.
P R E S E N T E**

El suscrito, **Diputado Enrique Nieto Franzoni**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional (PRI), con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, Apartado D, inciso k) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13 fracción IX, 21 párrafo segundo y 29, fracción XI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79, fracción IX, 94, fracción IV, 99 fracción II, 100 y 123 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO, POR EL QUE SE SOLICITA DE MANERA RESPETUOSA A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y AL TITULAR DE LA SUBSECRETARÍA DE CONTROL DE TRÁNSITO, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INTENSIFIQUEN LOS OPERATIVOS VIALES, A FIN DE SANCIONAR A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARTICULARES, QUE CIRCULEN EN CARRILES EXCLUSIVOS CONFINADOS O EN CONTRAFLUJO, CON EL OBJETO DE PREVENIR ACCIDENTES Y DESAHOGAR LA CONGESTIÓN VIAL EN LA CIUDAD.
Lo anterior con base en los siguientes:

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

Primero. La congestión vial va en aumento en casi todo el mundo y todo parece indicar que seguirá creciendo exponencialmente, poniendo el peligro la calidad de vida urbana. El aumento constante del parque de automóviles y el indiscriminado deseo de usarlos, por razones de comodidad o estatus, especialmente en los países en desarrollo, ejercen una gran y creciente presión sobre la capacidad de las vías públicas existentes.

Los impactos negativos de la congestión, tanto inmediatos como de largo plazo, exigen esfuerzos multidisciplinarios para mantenerla bajo control, mediante el diseño de políticas y medidas apropiadas, poniendo especial atención en acciones sobre la oferta y la demanda de transporte, a fin de racionalizar el uso de las vías públicas.

Por lo anterior, se requiere una visión estratégica de largo plazo del desarrollo de una ciudad, que permita compatibilizar la movilidad, el crecimiento y la competitividad, tan necesarias actualmente, con la sostenibilidad de la urbe y su calidad de vida.

Dip. Enrique Nieto Franzoni.

Segundo. La movilidad en la Ciudad de México, es un gran reto todos los días, sorteando obstáculos, marchas, baches, plantones y ahora la falta de actividad de una de las principales líneas del metro que mueven millones de personas todos los días, como la uno o como popularmente se le conoce “la rosa”. Lo anterior hace que las personas que tienen que ir al trabajo o a la escuela destinen entre tres y seis horas de su día en el traslado y a esto le sumamos las repercusiones en la calidad de salud física y mental.

En ese sentido, la Encuesta Origen-Destino elaborada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) del año 2017, en la Zona Metropolitana del Valle de México se generan 34.56 millones de viajes al día. Los puntos que concentran la mayoría de los viajes, es decir, los lugares a donde la mayoría de los viajeros se dirige en orden de frecuencia son: El Centro Histórico, el Corredor Chapultepec-Polanco, el eje de Buenavista-Reforma, la Colonia Del Valle y la Colonia Condesa. El medio de transporte con mayor frecuencia de uso para ir al trabajo es el transporte público con 45% de los viajes, seguido por la población que exclusivamente camina al trabajo con 32%. Los viajes en automóvil privado representan 21% del total de viajes y sólo 2% de quienes viajan al trabajo, lo hacen en bicicleta.¹

PROBLEMÁTICA

1. Las consecuencias de la congestión se reflejan en el incremento de los tiempos de viaje, especialmente en las horas pico, que alcanza en algunas ciudades niveles bastante superiores a los considerados aceptables. Además, la lentitud de desplazamiento exacerba los ánimos y fomenta el comportamiento agresivo de los conductores.

Con relación a lo anterior, el Índice Internacional de Tráfico TomTom, es una empresa que anualmente se dedica a entregar información detallada del tráfico en el mundo y esta a su vez señalo que, en el año 2021 la Ciudad de México mostro un incremento en los niveles de congestión, según los datos obtenidos, siguieren que el tiempo de viaje promedio aumentó en 1 minuto por día.

Es así, que en los primeros **seis meses del del 2022, esto ha aumentado casi 10 por ciento**. Actualmente hay una congestión vehicular del **47 por ciento**, lo que significa que un **viaje de 30 minutos en automóvil se tarda 17 minutos más** por la saturación de vehículos.

2

2. Los efectos perjudiciales de la congestión recaen directamente sobre los vehículos que circulan. Pero además de los automovilistas, sufren su efecto los pasajeros del transporte colectivo, generalmente personas de ingresos menores, que no sólo se ven atrasados en sus desplazamientos. Además, reciben perjuicios todos los habitantes de las urbes, en términos de deterioro de su calidad de vida en aspectos tales como mayor contaminación

¹ <https://www.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/533>

² https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/mexico-city-traffic/

Dip. Enrique Nieto Franzoni.

acústica y atmosférica, impacto negativo sobre la salud y sostenibilidad de las ciudades a largo plazo, todo lo cual hace necesario mantener la congestión bajo control.

3. Como una estrategia para agilizar la movilidad en la ciudad, se han implementado “**carriles exclusivos confinados y en contraflujo**” para intentar corregir por medio de la administración de las vías, la distorsión que se genera en la congestión. Una buena medida que se ha vuelto poco practica por las constantes violaciones al Reglamento de Tránsito por parte de los conductores capitalinos, pues cada vez es más frecuente ver vehículos particulares invadiendo estos espacios.

Lo anterior, ha ocasionado que el sistema de Transporte Público Metrobús, implemente un esquema para infraccionar a conductores de vehículos automotores particulares que invaden el carril confinado del Metrobús, instalando cámaras que permitan infraccionar estas conductas. La evidencia es entregada a la Subsecretaría de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, para que ésta pueda generar la sanción correspondiente a la matrícula del vehículo invasor. En un año **se han contabilizado 791 infracciones** y ese número va en aumento.

INFRACCIONES POR LÍNEA EN EL METROBÚS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.	
Infracciones	Línea
78	1
96	2
115	3
238	4
58	5
14	6
135	7
57	Línea de Tláhuac (servicio emergente en sustitución de la Línea 12 del Metro).
Total	791³

³ Tabla propia con datos expuestos en la Primera Sesión Ordinaria 2022 del Sistema Metrobús y la entrevista realizada por Karla Mora | El Sol de México <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/metrobus-capta-791-infracciones-por-invadir-carril-8425565.html>

Dip. Enrique Nieto Franzoni.

Cabe señalar que, la línea que más sufre de estas invasiones es la que va de San Lázaro a Buenavista, la cual circula al interior del Centro Histórico.

CONSIDERANDOS

Primero. Que, el artículo 4, párrafo decimoséptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala lo siguiente:

“...Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad...”

Segundo. Que, el artículo 13 Ciudad habitable, inciso E de la Constitución Política de la Ciudad de México señala lo siguiente:

“... 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...”

Tercero. Que, la Subsecretaría de Control de Tránsito tiene entre sus atribuciones: vigilar que la red vial, su infraestructura, servicios y elementos inherentes, que se utilicen en forma adecuada; desarrollar planes y programas de tránsito que contemplen la atención a las necesidades de la ciudadanía en materia de vialidad; garantizar la implementación y evaluación de los programas operativos y acciones para la vigilancia, control de tránsito y vialidad en la Ciudad de México.

Dip. Enrique Nieto Franzoni.

Cuarto. Que, las funciones con las que cuenta la Subsecretaría de Control de Tránsito son las siguientes:

- **Planear, coordinar y autorizar los dispositivos viales para el corte, restricción y regulación de la circulación vehicular en la vía pública por el desarrollo diferentes eventos.**
- Vigilar la operación y mantenimiento de la red de semáforos computarizados y electrónicos.
- **Elaborar estudios y proyectos de ingeniería de tránsito.**
- **Desarrollar, autorizar y controlar los planes y programas de control de tránsito y de educación orientados a mejorar la vialidad y sancionar las infracciones a las disposiciones del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.**
- Supervisar el funcionamiento de los depósitos vehiculares adscritos a la Secretaría.
- Autorizar los mecanismos de control y operación para la aplicación de dispositivos de grúas para el retiro de vehículos que obstruyan o pongan en peligro la circulación vial y peatonal.
- Planear y determinar los sistemas, dispositivos e instrumentos para el control de estacionamientos de vehículos en la vía pública.

Quinto. Que, la conducción indisciplinada o la falta de consideración hacia los demás, reducen de hecho la capacidad de la red vial a una fracción de su potencial. Intentar ganar algunos segundos a costa de transgredir las reglas de circulación en las intersecciones o en las calles significa una seria perturbación para el resto de los usuarios, traduciéndose en mayor congestión y, lamentablemente, un aumento del riesgo de accidentes.

Compañeras y compañeros diputados, como hemos podido observar las acciones realizadas en este campo han sido limitadas ya que cada vez vemos como más vehículos invaden los **carriles exclusivos confinados y en contraflujo**, en algunos casos con total impunidad y además propiciando el congestionamiento vial en la ciudad que en muchas ocasiones puede resultar en una tragedia, como cuando las ambulancias, bomberos o policías no llegan a tiempo para atender una emergencia.

Por lo antes expuesto, se somete a la consideración de esta soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

Único. Se solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y al titular de la Subsecretaría de Control de Tránsito, ambas de la Ciudad de México, intensifiquen los operativos viales, a fin de sancionar a los conductores de vehículos motorizados particulares, que circulen en carriles exclusivos confinados o en contraflujo, con el objeto de prevenir accidentes y desahogar la congestión vial en la Ciudad.

Firma la presente proposición:

Dip. Enrique Nieto Franzoni.



Recinto Legislativo de Donceles, a 1 de agosto de 2022.