

GS

DICTAMEN A LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A DIVERSAS DEPENDENCIAS PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA Y DE MANERA COORDINADA, DISEÑEN E IMPLEMENTEN ESTRATEGIAS PARA INSTALAR EL MOBILIARIO URBANO NECESARIO PARA EL ANCLAJE Y ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS.

ERAZÁN MORALES SÁNCHEZ

MSAV

**H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E**

LMSB

MAME

La Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, de conformidad con lo establecido en los artículos 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30, numerales 1, inciso b), 2, 4 y 6 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13, fracción LXIV, 67, 70, fracción I, 72, fracciones I, VIII y X, 74, fracción XL, 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 256, 257, 258, 259 y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, los Diputados que suscriben se permiten someter a la consideración de este Honorable Pleno el presente **DICTAMEN A LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A DIVERSAS DEPENDENCIAS PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA Y DE MANERA COORDINADA, DISEÑEN E IMPLEMENTEN ESTRATEGIAS PARA INSTALAR EL MOBILIARIO URBANO NECESARIO PARA EL ANCLAJE Y ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS**, lo anterior conforme al siguiente:

PREÁMBULO

En sesión ordinaria del Pleno del Congreso de la Ciudad de México, celebrada por medios virtuales el 11 de mayo de 2021, fue presentada por la diputada María Gabriela Salido Magos, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, **LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A DIVERSAS DEPENDENCIAS PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA Y DE MANERA COORDINADA, DISEÑEN E IMPLEMENTEN ESTRATEGIAS PARA INSTALAR EL MOBILIARIO URBANO NECESARIO PARA EL ANCLAJE Y ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS.**

- Mediante oficio **MDSPOTA/CSP/2686/2021**, signado por la diputada Ana Patricia Báez Guerrero Presidenta de la Mesa Directiva, se remitió el asunto a la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público a efecto de que se procediera al análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

GS

- Con fecha 09 de junio de 2021, mediante el oficio **CUAEP/MGSM/FJ/2021** y con fundamento en el artículo 215 fracción XVI del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, la Secretaría Técnica de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, remitió el contenido del Punto de Acuerdo a las y los Diputados integrantes de la Comisión.

ERAZÁN MORALES SÁNCHEZ

MSAV

LMSB

MAME

Esta Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público es competente para conocer de la proposición de referencia, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 67, 70 fracción I, 72, 73, 74 y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 84, 85, 86, 103, 104, 105, 106, 187, 221 fracción I, 222 fracción III y VIII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

Para cumplir con lo dispuesto en los artículos 256, 257, 258 y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, las diputadas y diputados integrantes de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, se reunieron el día 29 de junio de 2021, para dictaminar el punto de acuerdo presentado, con el fin de someterlo a la consideración del Pleno de este H. Congreso, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

La diputada Salido Magos argumenta en la proposición materia del presente instrumento que todas 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 en la Constitución Local.

Asimismo señala que para muchos habitantes de la capital, usar bicicleta para trasladarse es una de las mejores opciones por lo fácil que es escapar del tráfico en horas pico o por ser una de las opciones más ecológicas y para cuidar el medio ambiente. Sin embargo, los accidentes para ciclistas están a la orden del día en ciertas zonas de la capital por los peligros que estos implican.

Para sustentar la propuesta, la legisladora señala como antecedentes que:

“Se ha establecido en diversas ciudades del mundo, como política pública incentivar el uso de la bicicleta no sólo como un medio de recreación sino como un medio alternativo de traslado, ecológico y seguro; por lo que, derivado del cambio de la forma de traslados ocasionada por la pandemia por COVID 19, se reorientaron aun más, esfuerzos tanto del gobierno central, las alcaldías y las ciudadanas y ciudadanos por buscar alternativas de movilidad al retomar actividades, que les permitan no estar en contacto con más personas de forma masiva, para así evitar o disminuir las posibilidades de contagio.”

GS

En ese orden de ideas, plantea en el documento que hoy tenemos en estudio que, los argumentos antes expuestos provocan que las personas optan por estas formas de micro movilidad (que no son nuevas) además de contribuir con el medio ambiente, son una verdadera opción de transporte individual, ahora no solamente en recorridos iniciales o finales, sino que, realmente se consideran como una opción integral de movilidad.

ESTRADA MORANOS SANJUAN

MSAV

LMSB

MA ME

Asimismo, señala que incluso el año pasado 2020 se tenía en la agenda pública la adecuación de un carril en avenida insurgentes que se ha habilitado como una vía ciclista emergente, misma que ha dado resultados positivos en favor de la movilidad sustentable.

CICLOVÍAS EMERGENTES

Avenida Insurgentes

Tramo 1 MBL1 Insurgentes
(Álvaro Obregón - Eje 8 Río Mixcoac)
12 KM
Ambos sentidos
Circulación unidireccional para ciclistas

Características:

- Balizamiento horizontal en ambos sentidos
- Colocación de separadores con dovelas y confibuses
- Señalamiento en intersecciones
- Apoyo de personal de Tránsito SSC y Radares de SEMOVI

CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Ciclovías: Álvaro Obregón y Nuevo León
Carriles Bus-Bici: Eje 7 Sur y Eje 8 Sur

CONEXIÓN CON RED MICDMX

56 estaciones

Por citar solo un ejemplo, se señalan los cambios en la estructura de movilidad en vialidades importantes de la ciudad, como lo citado en avenida insurgentes que recorre diversas alcaldías, como Cuauhtémoc y Benito Juárez, o espacios importantes al norte de la ciudad, tal como avenida Camarones en Azcapotzalco, donde las intervenciones que las autoridades han realizado tienden a hacer realidad la estructura de la pirámide de movilidad, permitiendo los espacios necesarios para la instalación de ciclovías, que, además de abonar a satisfacer la demanda de infraestructura para las personas quienes utilizan este medio de transporte de manera cotidiana.

En efecto, el logro citado se debe al trabajo conjunto entre la SEMOVI, SOBSE y SSC, tal como se constata en la publicación “Movilidad no Motorizada, Plan Gradual

GS

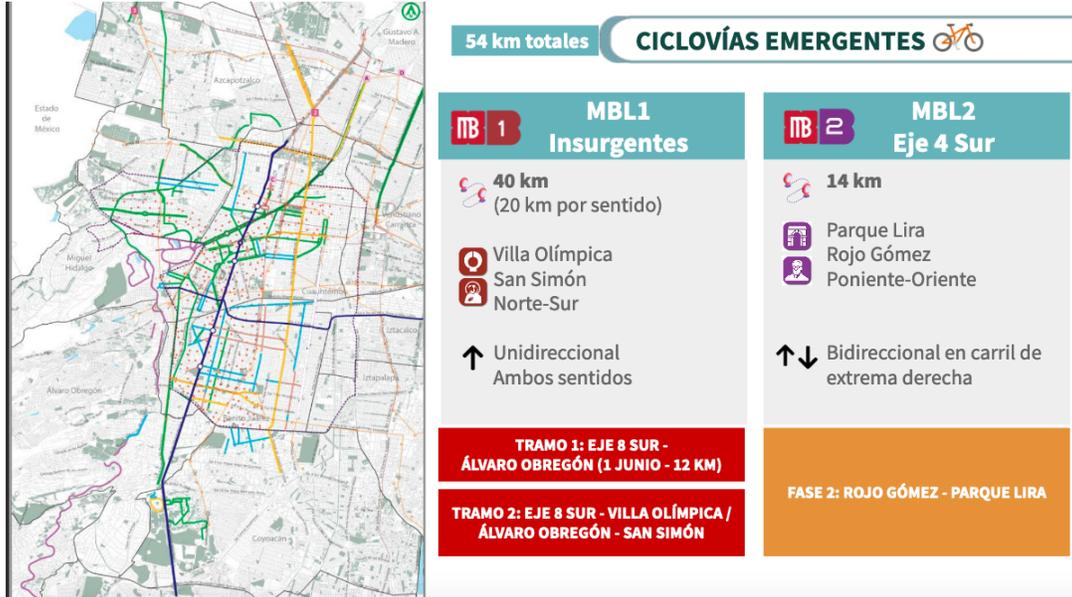
hacia la Nueva Normalidad” en el cual se observa la inclusión de ciclovías emergentes:

ESTRATEGIA MORANOS JUVENILES

MSAV

LMSB

MAME



Continúa señalando la diputada Salido Magos que:

“Recientemente se anunció que la ciclovía que había surgido como un tema emergente en tan importante vía de comunicación de la ciudad, estaba considerada para adquirir el carácter de permanente, lo que abona a lograr mas espacios en beneficio de quienes utilizan de forma cotidiana y como medio de transporte la bicicleta.”

En virtud de lo anterior, las y los integrantes de este cuerpo colegiado de dictamen, coinciden en que el incremento en la infraestructura ciclista conlleva también la necesidad de instalar cierto tipo de mobiliario urbano que tiene como finalidad el resguardo de las vías, o bien que permita el estacionamiento y anclaje seguro de la bicicletas por periodos cortos, mientras permitan al conductor realizar alguna otra actividad.

Estos planteamientos hechos por la diputada proponente, hacen necesario analizar la propuesta hecha en su exhorto, el cual realiza de la siguiente manera:

ÚNICO. *Se exhorta de manera respetuosa a las personas titulares de la Secretaría de Obras y Servicios, y de las 16 alcaldías, para que, en coordinación con la persona titular de la Secretaría de Movilidad, en el ámbito de su competencia, diseñen, implemento o refuercen estrategias para instalar mobiliario urbano que permita el*

GS

*estacionamiento o anclaje de bicicletas en vías secundarias aledañas
a las vías de infraestructura ciclista en la Ciudad de México*

ESTRADA MORALES SANCHEZ

Derivado de la lectura de la propuesta, podemos señalar que la petición radica en instalar de manera ordenada los elementos del mobiliario urbano que permitan a las personas ciclistas estacionar de manera momentánea su medio de transporte de manera segura, sin que estorbe la vialidad o el paso peatonal de las personas en el espacio público, fomentando de este modo no solo utilizar esta alternativa como intermodal, sino que también como único medio de transporte de punto de origen a destino y no como último trayecto de las personas.

Las aseveraciones anteriores, hacen que las y los diputados que integran esta comisión de dictamen, retomen los esfuerzos emprendidos por el gobierno central al respecto, por lo que, es preciso señalar el servicio de Bici estacionamientos Masivos Ciudad de México consiste en proporcionar un espacio seguro de resguardo para la bicicletas particulares de aquellas personas que optan por este modo de transporte. Que, tal como lo señala el punto de acuerdo en estudio y a decir de la propia autoridad:

“Al inscribirse a la base de datos del Bici estacionamiento masivo de su preferencia, podrá resguardar su bicicleta de manera segura y gratuita los 365 días del año en el interior del inmueble que para estos efectos dé a conocer la SEMOVI.”

Lo anterior, es viable y funcional para las personas que de forma multimodal optan por los viajes de inicio o destino con bicicleta y tiene que tomar otro transporte para llegar a sus centros de trabajo o a sus domicilios particulares.

Sin embargo, tal como lo señalamos en líneas anteriores, para las personas que realizan sus actividades personales, comerciales o laborales en una zona y que no requieren cambiar de transporte, no cuentan con elementos suficientes para poder anclar o estacionar de forma adecuada y segura sus bicicletas en el espacio público.

En esa tesitura, el planteamiento de la diputada Salido se centra en señalar que la instalación de mobiliario urbano debe tener como finalidad ayudar a realizar tareas o actividades cotidianas a la población sin que con esto se vea interrumpida o alterada la movilidad de las personas.

De esta manera, al establecer más sitios destinados al estacionamiento seguro de bicicletas se desincentivará la colocación de las mismas en postes, árboles, semáforos o bancas, entre otros, que de esta manera se estorba a la libre movilidad de las personas peatonas; por otra parte se establecerán espacios seguros

GS

destinados al estacionamiento de bicicletas, que cuenten con los elementos y características técnicas necesarias para el correcto anclaje de las mismas.

ESTRATEGIA MORANOS SANCHEZ

En ese sentido, debemos recordar que este Congreso ha abordado temas de movilidad urbana y micro movilidad, coincidiendo con las y los ciudadanos que hacen manifiesto que en ciertas zonas de la ciudad, la infraestructura urbana y mobiliario que debe aparejarse a las ciclovías en ocasiones es inexistente o muy escaso, por lo que debe atenderse preponderantemente en zonas de circulación o vialidad secundaria, pero aún circundante a las ciclovías.

MSAV

LMSB

MAME

Una vez analizada la propuesta en estudio, las y los diputados integrantes de esta Comisión de Uso y Aprovechamiento del espacio Público, se abocaron a analizar la viabilidad del exhorto al tenor de los siguientes:

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Esta Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, es competente para conocer del punto de acuerdo, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 67, 70 fracción I, 72, 73, 74 fracción XL y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 84, 85 fracción I, 86, 103 fracción IV, 104, 105, 106, 187, 221 fracción I, 222 fracción III y VIII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

SEGUNDO. Que en el Artículo 3 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México se dispone que el Congreso de la Ciudad de México funcionará en Pleno, Comisiones y Comités, sus sesiones serán públicas y tendrá la organización y funcionamiento que establece la Constitución Política de la Ciudad de México, esa ley, así como el Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y los acuerdos que se expidan dentro de este Órgano Legislativo.

TERCERO. Que el artículo 256 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México prescribe que “los dictámenes deberán ser estudios profundos y analíticos de las proposiciones o iniciativas que la Mesa Directiva turne a las Comisiones, exponiendo ordenada, clara y concisamente las razones por las que dicho asunto en cuestión se apruebe, deseche o modifique”.

CUARTO. Que en los Artículos 4 fracción VI de la Ley Orgánica y 2 fracción VI del Reglamento, ambos ordenamientos del Congreso de la Ciudad de México, se define a la Comisión como el Órgano Interno de organización, integrado por las y los 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,

GS

de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en la ley y el reglamento.

ESTRADA MORALES SÁNCHEZ

MSAV

LMSB

MAME

QUINTO. Que con fundamento en los artículos 29, Apartado E, numeral 3, de la Constitución Política de la Ciudad de México, del artículo 45 al 51 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, el Pleno de esta Soberanía aprobó el Acuerdo CCMX/II/JUCOPO/013/2020 de la Junta de Coordinación Política, por el que se establecen las reglas para desarrollar las sesiones vía remota para el Pleno, Mesa Directiva, Junta, Conferencia, Comisiones, Comités y la Comisión Permanente del Congreso de la Ciudad de México; instrumento que complementa la normatividad interna que permite el análisis, discusión y aprobación de proposiciones e iniciativas que son turnadas a este cuerpo colegiado de dictamen.

SEXTO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce en su artículo 12 el Derecho a la Ciudad:

*“Artículo 12
Derecho a la Ciudad*

1. La Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.

2. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía.”

SÉPTIMO. Que el artículo 13 de la citada Constitución Política de la Ciudad de México señala el derecho a una ciudad habitable:

*“Artículo 13
Ciudad habitable*

...

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

GS

ESTRADA MORALES SANCHEZ

MSAV

LMSB

MAME

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
- 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.

2. Las autoridades de la Ciudad garantizarán el carácter colectivo, comunitario y participativo de los espacios públicos y promoverán su creación y regeneración en condiciones de calidad, de igualdad, de inclusión, accesibilidad y diseño universal, así como de apertura y de seguridad que favorezcan la construcción de la ciudadanía y eviten su privatización.

E...

F...

G. Espacio público y convivencia social

1. En la Ciudad de México es prioridad la creación, recuperación, mantenimiento y defensa de los espacios públicos y de convivencia social. Las calles, banquetas, plazas, bosques urbanos, parques y jardines públicos, así como los bajo puentes son el componente fundamental de la convivencia, la expresión ciudadana y la cohesión social.

Las autoridades de la Ciudad garantizarán el rescate, mantenimiento e incremento progresivo del espacio público; en ningún caso podrán tomarse medidas que tiendan a su destrucción o disminución. Todas las personas tienen la obligación de respetar y contribuir a la conservación de los espacios públicos y áreas verdes..."

OCTAVO. Que el artículo citado en el considerando anterior, debemos destacar lo previsto en el Apartado E, mismo que reconoce el derecho a la movilidad en el tenor siguiente:

GS

ESTRADA MORALES SANCHEZ

MSAV

LMSB

MA ME

“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.”

NOVENO. Que la Constitución Política local, establece el derecho a una Ciudad Segura, al tenor de lo siguiente:

“Artículo 14 Ciudad segura

A. Derecho a la seguridad urbana y a la protección civil

Toda persona tiene derecho a vivir en un entorno seguro, a la protección civil, a la atención en caso de que ocurran fenómenos de carácter natural o antropogénico, así como en caso de accidentes por fallas en la infraestructura de la ciudad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para proteger a las personas y comunidades frente a riesgos y amenazas derivados de esos fenómenos.”

DÉCIMO. Que de acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, numeral 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, en sus respectivas metas, refiere:

“...

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

...”

DÉCIMO PRIMERO. Que el segundo párrafo del artículo 1o de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece lo siguiente:

“...

GS

Además, las disposiciones establecidas en esta Ley deberán asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto”

ESTRADA MORALES SANDOVAL

MSAV

DÉCIMO SEGUNDO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, antes citada, en su artículo 6, menciona la facultad de la Administración Pública a proporcionar los medios idóneos para que los ciudadanos puedan elegir el medio de transporte que más satisfaga sus necesidades, de acuerdo con lo siguiente:

LMSB

MA ME

“**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. ...”

DÉCIMO TERCERO. Que la misma Ley en su artículo 7, estipula respecto de los principios mediante los cuales se debe de regir la autoridad para el diseño e implementación de las políticas públicas en materia de movilidad, mismo que señala:

“**Artículo 7.-** La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

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;

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

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;

V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

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;

VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen

GS

disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

...
*Énfasis añadido

ESTRADA MORALES SANJUANES

MSAV

LMSB

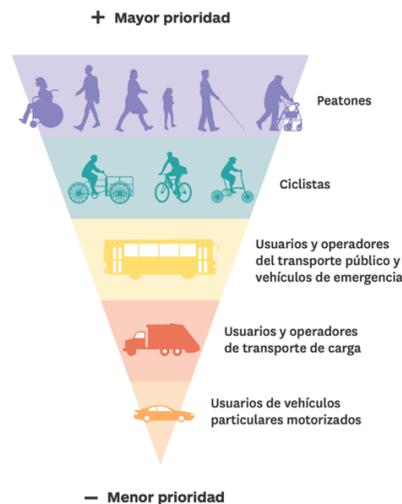
MAME

DÉCIMO CUARTO. Que efectivamente, la instalación de los enseres del mobiliario urbano que señala la diputada Salido Magos, contribuyen a ordenar el espacio público en vialidades secundarias que, son circundantes a zonas de flujo ciclista, toda vez que las personas usuarias, en ocasiones carecen de la infraestructura que les permita estacionar o resguardar de manera momentánea sus bicicletas, mientras realizan actividades cotidianas; sin embargo, para efectos de lo anterior, debe tomarse en consideración como directriz en la intervención del espacio público de nuestra ciudad, permitiendo así, poder ejercer los derechos reconocidos en nuestra Constitución Local.

DÉCIMO QUINTO. Que derivado del estudio del Manual de Calles antes señalado, las diputadas y diputados integrantes de esta Comisión de Dictamen, concuerdan en que la pirámide de movilidad en él planteada, es coincidente con lo previsto en nuestro andamiaje jurídico dentro de la Ley de Movilidad local, por lo que para propiciar una visión integral de la calle a intervenir, además de los principios y criterios de diseño vial urbano, es necesario tener en cuenta la jerarquía de la movilidad.

“Esta clasificación establece las prioridades en la movilidad urbana diaria. Es decir, plantea quién es más vulnerable, quién es menos eficiente y quién es más costoso a la hora de transportarse.”¹

Ilustración 1. Pirámide de la movilidad



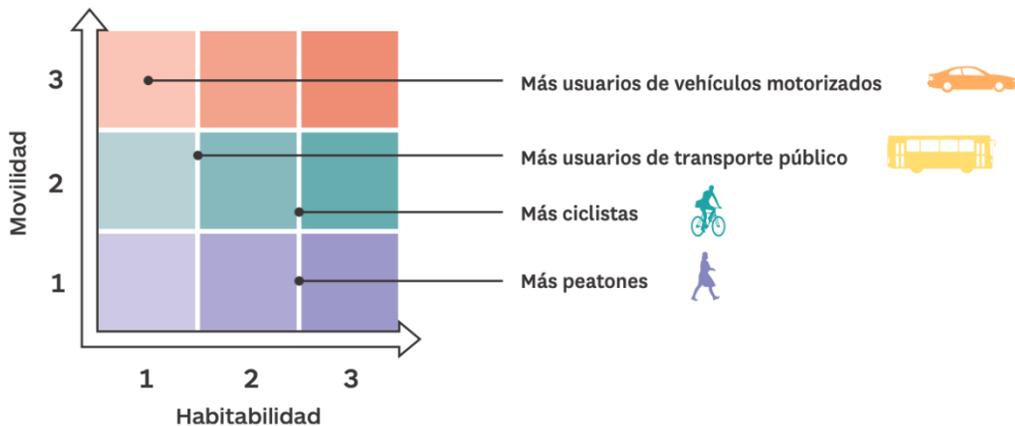
¹ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

GS

Señala el citado Manual de Calles que:

“En el país en general, la mayor parte de los viajes, tanto laborales como escolares se realizan de manera peatonal y en transporte público. A pesar de ello, son todavía pocas las calles con banquetas amplias o carriles exclusivos de transporte colectivo, y es muy común que las calles se diseñen con una alta prioridad para los vehículos particulares. La jerarquía de la movilidad es una clasificación que facilita determinar el modo de transportarse que tendrá prioridad en el diseño de la calle (al ser más deseable) y cómo se dará la interacción con los otros modos menos deseables. Bajo esta clasificación todas las personas pueden realizar sus viajes en condiciones inclusivas, de seguridad, sustentabilidad y resiliencia; se debe otorgar prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados para propiciar un uso más eficiente e incluyente del espacio vial.”

DÉCIMO SEXTO. Que la relación de la movilidad con la habitabilidad de las ciudades debe conservar un equilibrio a fin de hacer accesibles y sustentables los métodos y alternativas de desplazamiento de personas y sus bienes, tal como se muestra a continuación.



Fuente: Adaptado de Transport for London, 2015

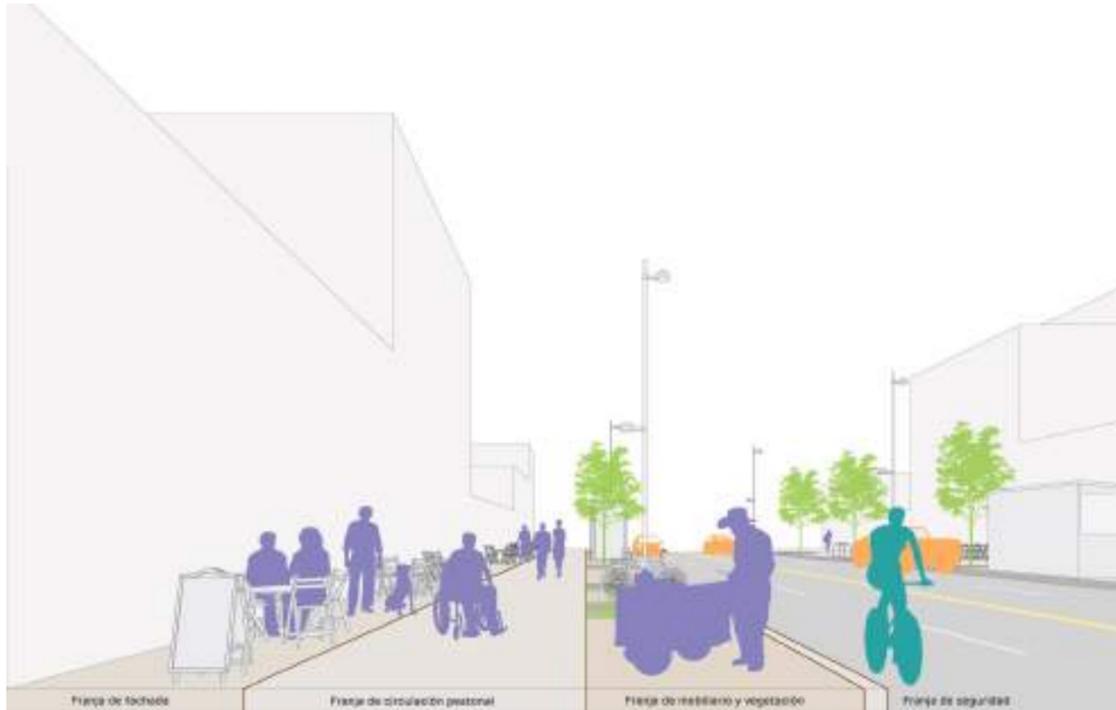
DÉCIMO SÉPTIMO. Que lo anterior, nos lleva obligatoriamente a observar lo dispuesto por el mismo imperativo legal citado, a fin de señalar **la funcionalidad de la vía pública** como el uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

DÉCIMO OCTAVO. Que el Manual de Calles multicitado señala que la banqueta es también conocida como vereda o andén, y se puede ordenar en franjas longitudinales que permiten localizar los componentes que se encuentran en ella.

GS

Esto es importante para tener claro el acomodo de la vegetación, mobiliario urbano como el que señala la proposición con punto de acuerdo en estudio, así como de instalaciones colocadas sobre la banqueta y cuidar que no se interrumpa el trayecto peatonal sobre la misma.²

Ilustración 7. Franjas longitudinales de la banqueta



DÉCIMO NOVENO. Que en la problemática planteada en la proposición con punto de acuerdo que hoy se encuentra en estudio, se señaló que:

“...Comentan los usuarios de este medio de transporte que si esta es la condición que se presenta en vías primarias, en vías secundarias, a veces la presencia de este mobiliario urbano es nulo, más en algunas zonas del lado de Azcapotzalco, lo que orilla a los usuarios a asegurar y estacionar sus bicicletas en postes, arboles, bancas, entre otras, lo cual no es correcto y además de interferir en el uso adecuado de las banquetas y pasos peatonales, pone en riesgo su vehículo no motorizado al verse expuesto a robos totales o parciales.

Ante este escenario, las y los ciclistas solicitan que se instalen de forma estratégica estos elementos del mobiliario urbano que ayuden a proporcionar mas lugares de estacionamiento momentáneo de bicicletas en el espacio publico circundante a las vías ciclistas e infraestructura de la misma...”

² https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

GS

En ese orden de ideas y tal como se ha expuesto con anterioridad, según datos del INEGI en la 'Encuesta de Origen – Destino', **el 35.9% de los hogares de la Ciudad de México y Área Metropolitana, de un total de 5.9 millones, cuenta con una bicicleta**, las cuales pueden tener más de un uso, los principales con fines recreativos y de transporte.

ESTRADA MORALES SÁNCHEZ

MSAV

También debemos destacar que de las 15.62 millones de personas que transitan cotidianamente la zona metropolitana, **solo el 2.2% usan la bicicleta de forma regular para realizar traslados, es decir, cerca 340 mil ciclistas activos de forma ordinaria**. De dicha cantidad de personas, el 76% son hombres (aproximadamente 260 mil personas), mientras que el restante 24% son mujeres (80 mil ciclistas). Es decir, **por cada mujer ciclista en nuestra ciudad, existen tres hombres que usan la bicicleta como modo de movilidad**.

LMSB

MAME

VIGÉSIMO. Que para efectos prácticos, los componentes longitudinales de una banqueta, son los que se describen a continuación:

Franjas	Áreas específicas
Franja de fachada. Espacio de interacción entre las fachadas de las edificaciones y el espacio de circulación peatonal. Esta franja se reserva para el acceso a los predios, para realizar actividades vinculadas al uso de suelo de la edificación (escaparates, enseres, terrazas, entre otros), además de funcionar como área de estar para que no se invada la de circulación.	Área de acceso a predios. Espacio que se requiere para que las fachadas sean funcionales, en especial para ajustar la altura de la banqueta a la de la fachada, para el funcionamiento de puertas y ventanas, y la colocación de plantas y macetas adosadas.
	Área de enseres. Espacio destinado a mesas y sillas vinculados con la operación de un establecimiento mercantil dedicado generalmente a restaurante, fonda o comercio vecinal.
Franja de circulación peatonal. Espacio dedicado al paso de peatones comprendido entre las franjas de edificación, de mobiliario y vegetación.	Área de circulación peatonal. Este espacio debe dejarse libre completamente. En el caso de haber sido la banqueta objeto de ampliación, es posible que en medio de la franja de circulación peatonal existan árboles, postes o algún mobiliario que no se pudo mover.
Franja de mobiliario y vegetación. Espacio destinado al acomodo del mobiliario urbano y vegetación (postes para el alumbrado público, señalamientos verticales, dispositivos de control de tránsito, entre otros).	Área verde. Destinado a mantener el suelo sin pavimento para que vivan árboles y plantas, y para la absorción de agua pluvial.
	Área de mobiliario. Destinado al funcionamiento de actividades relacionadas con el mobiliario, como las paradas de transporte público, el uso de teléfonos públicos, las bancas o los botes de basura.
	Áreas de infraestructura. Destinado a colocar postes para el alumbrado, cables de electricidad, teléfono, internet, señalamientos verticales, entre otros.
Franja de seguridad. Es el elemento constructivo o de dispositivos de control del tránsito que contiene a la banqueta y la separa del arroyo vehicular.	Guarnición o franja de bolardos. Es el elemento constructivo o de dispositivos de control del tránsito que contiene a la banqueta y la separa del arroyo vehicular.
Franja separadora. Espacio que separa los sentidos de circulación en una vía, delimitado con una guarnición. Las franjas separadoras que no tengan guarnición se considerarán señalamiento horizontal en el arroyo vial.	Área verde en camellón. También es la zona de resguardo para peatones, puede ser transitable por los peatones o puede servir como espacio recreativo, estético o de recarga de agua pluvial.
	Isla o refugio. Espacio que permite acortar la distancia de cruce para los peatones y canalizar de mejor manera el tránsito.

GS

VIGÉSIMO PRIMERO. Que atendiendo a los preceptos expuestos con anterioridad y teniendo en cuenta lo manifestado por la diputada Salido Magos, cabe destacar que es deber de todas las autoridades, en el ámbito de su competencia, garantizar los derechos humanos y las garantías consagradas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, las leyes que de estas emanan y para el caso que establece el presente instrumento legislativo, de los preceptos legales transcritos en los considerandos SEXTO, SÉPTIMO, OCTAVO y NOVENO.

ESRAJAN MORANZOS USANICHAZ

MSAV

LMSB

MAME

VIGÉSIMO SEGUNDO. Que en términos de lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad es la dependencia de la Administración Pública de la Ciudad de México, a la que le corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial. Dicha dependencia cuenta, entre otras, con las siguientes atribuciones:

- Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad, de acuerdo a las necesidades de la Ciudad;
- Realizar los estudios necesarios sobre las vías, la infraestructura, los medios de transporte correspondientes, el tránsito de vehículos y peatones, a fin de lograr una mejor utilización de la infraestructura vial y de transporte de personas y de carga que conduzca a la eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en la movilidad de las personas y del transporte de bienes;
- Llevar a cabo los estudios necesarios para determinar; con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales, así como las acciones necesarias para integrar las diferentes modalidades de transporte, con el objeto de que se complementen entre sí y con las obras de infraestructura vial;
- Planear las obras de transporte y vialidad, formular los proyectos y dar seguimiento al proceso de ejecución de las mismas;
- Coordinar las actividades en materia de movilidad, con las autoridades federales, estatales y municipales, así como con las entidades cuya competencia y objeto se relacione con estas materias, y
- 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.

En razón de lo antes expuesto y retomando los argumentos esgrimidos al respecto por la Comisión de Movilidad de este Congreso en instrumentos legislativos anteriores: *“cabe destacar que, con la expedición y entrada en vigor de dicha Ley, se confirió a la Secretaría de Movilidad la promoción del uso de la bicicleta, toda vez*

GS

que anteriormente dicha atribución formaba parte de la Secretaría de Medio Ambiente. Lo anterior, con el propósito de contar con un Sistema Integrado de Transporte, al tiempo de impulsar el desarrollo de una política de movilidad sustentable.”

ESTRATEGIA MOVILIDAD SUSTENTABLE

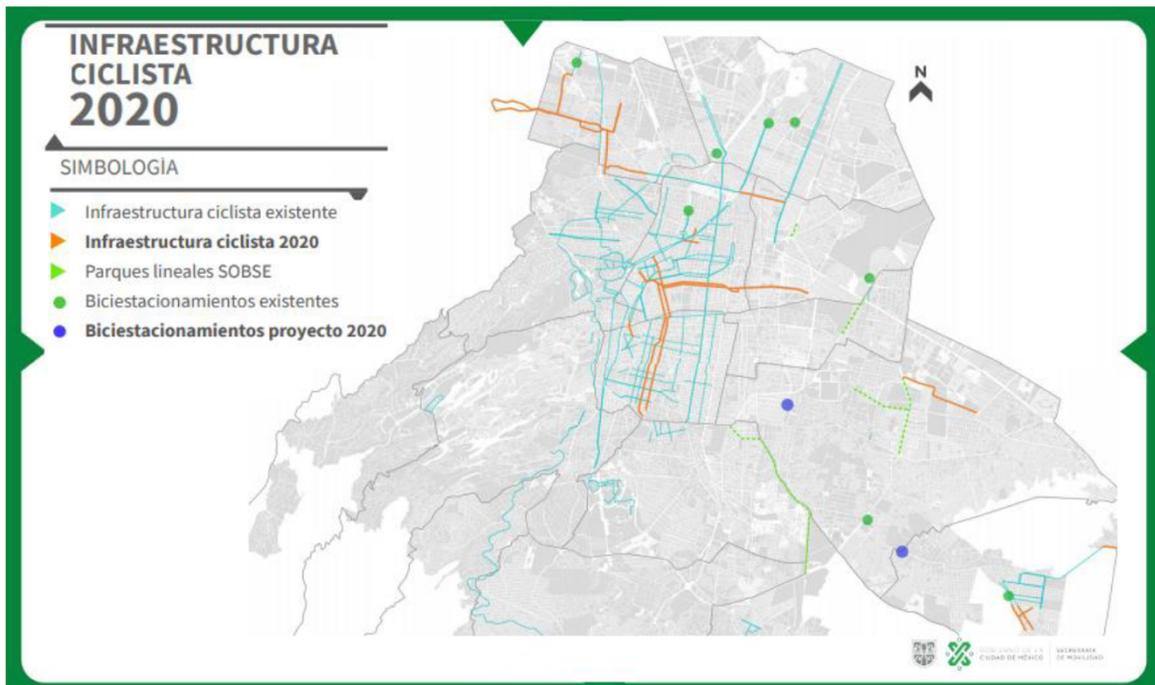
MSAV

LMSB

MAME

VIGÉSIMO SEGUNDO. Que del mismo modo, retomando elementos esgrimidos por la Comisión de Movilidad de este Congreso: “...el objetivo de la política de movilidad ciclista de la Ciudad de México durante la administración 2019-2024, es a través del fortalecimiento de redes locales en la periferia, la construcción de conexiones regionales y de suturas que conecten la infraestructura ciclista ya existente, a lo que se suma la construcción e instalación de equipamiento ciclista como bici estacionamientos masivos y bahías de estacionamiento, buscando hacer más accesibles los traslados, así como eficientar el primer y el último tramo de viaje, contribuyendo a la reducción de tiempos de traslado y de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero...”

En esa tesitura, a continuación se reproduce imagen con la infraestructura ciclista con la que cuenta la ciudad, con corte al año 2020:



En razón de los argumentos anteriormente desahogados, esta Comisión coincide con la propuesta planteada originalmente, sin embargo, considera pertinente realizar ajustes en su redacción, a fin de realizar el exhorto, salvaguardando la idea planteada por la diputada proponente.

GS

Por lo anteriormente expuesto y fundado, las y los integrantes de esta Comisión dictaminadora, con fundamento en los artículos 80 de la Ley Orgánica del Congreso y 258 del Reglamento del Congreso, ambos de la Ciudad de México, emite el siguiente:

EFRÁIN MORALES SÁNCHEZ

RESOLUTIVO

MSAV

LMSB

MAME

ÚNICO. Se exhorta de manera respetuosa a las personas titulares de la Secretaría de Obras y Servicios y de las 16 alcaldías, para que, en coordinación con la persona titular de la Secretaría de Movilidad, todas de la Ciudad de México, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a su programación presupuestal, consideren diseñar, implementar o reforzar estrategias para la instalación de mobiliario urbano que permita el estacionamiento o anclaje de bicicletas en vías secundarias aledañas a las vías de infraestructura ciclista en la Ciudad.

Dado en Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, a los 29 días del mes de junio del año 2021, firmado para constancia y conformidad de los integrantes de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público:

Nombre del Diputado (a).	Voto a Favor	Voto en Contra	Abstención
María Gabriela Salido Magos Presidenta	<i>Gaby Salido</i>		
Paula Adriana Soto Maldonado Vicepresidenta			
Víctor Hugo Lobo Román Secretario			
Efraín Morales Sánchez Integrante	<i>EFRÁIN MORALES SÁNCHEZ</i>		
Martha Soledad Ávila Ventura Integrante	<i>Martha Ávila Ventura</i>		

Nombre del Diputado (a).	Voto a Favor	Voto en Contra	Abstención
Lilia María Sarmiento Gómez Integrante	<i>Lilia María Sarmiento Gómez</i>		
Miguel Ángel Macedo Escartín Integrante	MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN		

La presente hoja de firmas, forma parte integral del Dictamen a la Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta respetuosamente a diversas Dependencias para que en el ámbito de su competencia y de manera coordinada, diseñen e implementen estrategias para instalar el mobiliario urbano necesario para el anclaje y estacionamiento de bicicletas.