

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



Ciudad de México a 19 de noviembre de 2020.

Dip. Margarita Saldaña Hernández
Presidenta de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México,
I Legislatura
Presente.

La que suscribe, **Diputada María Gabriela Salido Magos**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, 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 apartado D y E, y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este H. Congreso, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE SE REFUERZEN CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES RESPECTO DEL RESPETO DE LAS CICLOVÍAS Y LAS PERSONAS USUARIAS**, lo anterior al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Ante las circunstancias que actualmente vive la ciudad de México derivado de la pandemia por COVID-19, se han tenido que reorientar 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.
2. En razón de lo anterior, las personas optan por estas formas de micromovilidad (que no son nuevas) que, 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.
3. Prueba de ello es 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.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



I LEGISLATURA



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


4. Lo anterior, derivado del trabajo conjunto entre la SEMOVI, SOBSE y SSC, tal como se constata en la publicación “Movilidad no Motorizada, Plan Gradual hacia la Nueva Normalidad” en el cual se observa la inclusión de ciclovías emergentes:





54 km totales **CICLOVÍAS EMERGENTES** 

 **MB 1**

MBL1
Insurgentes


 **40 km**
(20 km por sentido)

 Villa Olímpica
San Simón
Norte-Sur


 Unidireccional
Ambos sentidos


TRAMO 1: EJE 8 SUR -
ÁLVARO OBREGÓN (1 JUNIO - 12 KM)


TRAMO 2: EJE 8 SUR - VILLA OLÍMPICA /
ÁLVARO OBREGÓN - SAN SIMÓN

 **MB 2**

MBL2
Eje 4 Sur

 **14 km**

 Parque Lira
Rojo Gómez
Poniente-Oriente

 Bidireccional en carril de
extrema derecha

FASE 2: ROJO GÓMEZ - PARQUE LIRA

5. Diariamente en las redes sociales, encontramos que son más las y los usuarios de transporte de micro movilidad que denuncian mediante imágenes y vídeos, las faltas y obstrucciones que comenten en la infraestructura diseñadas para ellos, lo que ocasiona que increpen a los conductores,



DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

terminando en su mayoría en una discusión o golpes, situación que complica aún más la problemática, pues las autoridades omiten moverlos del lugar o simplemente hacen caso omiso.

6. Las ciclovías emergentes diseñadas en los últimos meses, son una medida presentada por el gobierno, cuyo fin era buscar un transporte alternativo para evitar aglomeraciones de personas en transporte público y un eventual incremento en contagios del coronavirus, sin embargo desde el primer día de uso, dichas se observó que en varias de las vialidades los usuarios se topan en su trayecto con puestos ambulantes, diablos y tanques de gas, coladeras en mal estado, entre otras; elementos que en su conjunto representan un obstáculo en el trayecto de los usuarios, poniendo en riesgo su integridad y su vida al tener que invadir los carriles de circulación vehicular.

No obstante, pareciera ser que las políticas públicas en materia de movilidad urbana en tiempos de pandemia no terminan por articularse para lograr exista una oferta diversa, suficiente, accesible y seguro, puesto que falta que se genere conciencia entre los conductores habituales de vehículos automotores, quienes sienten que se han restado carriles de circulación por la incorporación de las ciclovías, y en muchos de los caso, tal como se ha visto recientemente, se presentan casos en los que los conductores invaden estas ciclovías, o bien las maniobras de los conductores derivan en accidentes

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

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.

En la actualidad, en la Ciudad de México, carecemos de una cultura de movilidad para respetar los carriles de ciclistas pues al invadir los lugares específicos para que circulen los vehículos ligeros se ocasionan múltiples accidentes, poniendo en riesgo la vida de las personas peatonas, de los conductores de dichos vehículos no motorizados y daños en el mobiliario diseñado para la micro movilidad.

Pareciera que los automovilistas tienen mejor privilegio ante un accidente, pues no se le infracciona, se le llama la atención o se solicita que se retire de los lugares destinados para los ciclistas, es por eso, que la falta de una cultura vial de zonas exclusivas de bicicletas y distracciones de ciclistas y automovilistas provocan lamentables accidentes en toda la Ciudad.



DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

Con relación a los accidentes en dónde tiene que ver un ciclista, falta información y datos duros del tema pues el gobierno no le ha tomado la importancia que merece, pese a la instalación de nuevas infraestructuras ciclistas por el gobierno de la CDMX, el año 2020 ha sido uno de los años más peligrosos para usar la bicicleta en la ciudad. Datos emitidos por una nota periodista del medio de comunicación INFOBAE, refiere que hasta octubre de este año se han registrado ya 1,799 incidentes viales catalogados como “accidente-ciclista”, la mayoría de los cuales han ocurrido en las alcaldías Cuauhtémoc e Iztapalapa. Por lo anterior se interpreta que este año va encaminado a duplicar la cantidad de accidentes ciclistas reportados en el 2019.

Los ciclistas y usuarios de vehículos de micro movilidad denuncian todos los días por redes sociales, la invasión que sufren los carriles exclusivos para vehículos ligeros y de las ciclovías pues la mayoría de ellos, son obstruidos por tianguistas, es usado como estacionamiento para automóvil o bien los utilizan para evadir el tráfico, lo que ocasiona que los ciclistas se bajen al carril destinado para los vehículos, arriesgándose pero con la imposibilidad de acceder a la zona que está destinada para su medio de transporte.

Ante diversos acontecimientos y hechos lamentables que han cobrado la vida de decenas de ciclistas y usuarios de transportes ligeros, es necesario que la autoridad competente, diseñe programas, campañas y alternativas que fomenten la cultura y el respeto hacia la infraestructura ciclista, por medio del cual se transmita que los ciclistas y usuarios de vehículos ligeros, cuentan con los mismos derechos y deberes que cualquier otro conductor de vehículos motorizado.

Datos dados a conocer por el medio de comunicación *SIN EMBARGO*, indica que en el año 2019 un total de 673 peatones y ciclistas murieron atropellados en las calles del país. Como se mencionó en párrafos anteriores, es muy complicado tener datos concretos y correctos sobre los accidentes relacionados con ciclistas, toda vez que hay fallecidos que no se registran.

La ciudad de México, no cuenta con una cultura que a los ciudadanos nos haga entender realmente la problemática, por lo que es inminente la urgencia de poder obtenerla y que así las nuevas generaciones crezcan con los principios básicos del respeto y responsabilidad al momento de usar las vialidades exclusivas.

CONSIDERANDO

PRIMERO. Que el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la Ciudad de México es una entidad federativa que goza

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.

SEGUNDO. 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.”

TERCERO. Que el artículo 13 del mismo texto fundamental local reconoce el Derecho a una Ciudad Habitable, en el que se incluyen los derechos al espacio público y a la movilidad:

*“Artículo 13
Ciudad habitable*

....

D. Derecho al espacio público

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.

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. 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.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

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.”

CUARTO. Que el artículo 14 de la carta magna de la Ciudad de México reconoce el derecho que tienen todas las personas a una ciudad segura:

“Artículo 14 Ciudad segura

...

B. Derecho a la seguridad ciudadana y a la prevención de la violencia y del delito

Toda persona tiene derecho a la convivencia pacífica y solidaria, a la seguridad ciudadana y a vivir libre de amenazas generadas por el ejercicio de las violencias y los delitos. Las autoridades elaborarán políticas públicas de prevención y no violencia, así como de una cultura de paz, para brindar protección y seguridad a las personas frente a riesgos y amenazas.”

QUINTO. El segundo párrafo del artículo 1o de la Ley de Movilidad del Distrito Federal establece lo siguiente:

“...

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”

SEXTO. 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 SEGUNDO, TERCERO, CUARTO y QUINTO.

SÉPTIMO. Que de conformidad con los instrumentos jurídicos internacionales que ha suscrito México, la Certeza Jurídica es un derecho humano, mismo que debe ser reconocido y salvaguardado por el Estado Mexicano a través de sus órdenes de gobierno.

OCTAVO. Que de acuerdo con la propia Jefatura de Gobierno de la Ciudad el ejercicio de la función pública debe estar apegado a la ética, la austeridad, la



DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

transparencia, la apertura, la responsabilidad, la participación ciudadana y la rendición de cuentas con control de la gestión y evaluación, en los términos que fije la ley y la función social de la Ciudad, a fin de garantizar el bienestar de sus habitantes.

NOVENO. Que derivado de la pandemia por COVID 19, el uso de transportes alternativos como la bicicleta, ha permitido que un gran número de personas que no les es posible permanecer en casa, puedan trasladarse a sus actividades cotidianas disminuyendo el peligro de contagio, toda vez que a diferencia del transporte público, este tipo de vehículos garantiza una sana distancia entre las personas, además de ayudar a la disminución del tránsito, el medio ambiente y la salud de las personas.

DÉCIMO. Que las autoridades en materia de movilidad y seguridad ciudadana deben garantizar condiciones adecuadas que permitan a las y los ciudadanos que optan por utilizar este tipo de transporte consistente en biciletas, utilizar la infraestructura ciclista en condiciones de seguridad; ya que de lo contrario se atenta contra el principio establecido en el artículo 1º de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, señalado en el considerando QUINTO, se desincentiva el uso de esta modalidad del transporte y se obliga al uso tradicional de las opciones de movilidad en la capital, sin que de esta manera se otorguen opciones que otorgan seguridad.

DÉCIMO PRIMERO. Que la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, en el primer y segundo párrafo del artículo 21 dispone que:

“Artículo 21. El Congreso podrá solicitar información mediante pregunta parlamentaria al Poder Ejecutivo, Alcaldías, órganos, dependencias y entidades, los cuales contarán con un plazo de treinta días naturales para responder. El Congreso contará con treinta días para analizar la información y, en su caso, llamar a comparecer ante el Pleno o Comisiones, a las personas titulares mediante acuerdo aprobado por la mayoría absoluta del Pleno.

Los puntos de acuerdo, exhortos o cualesquiera otras solicitudes o declaraciones aprobadas por el Pleno o por la Comisión Permanente, deberán ser respondidos por los poderes, órganos, dependencias, entidades o Alcaldías correspondientes en un plazo máximo de sesenta días naturales.

...

...”

DÉCIMO SEGUNDO. Que es facultad de las y los diputados de esta soberanía presentar proposiciones con punto de acuerdo, de confinidad con lo establecido en el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México:



DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

“Artículo 5. Son derechos de las y los diputados:

- I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;*
- II. a IX. ...*
- X. Solicitar información a los otros Poderes Ejecutivo y Judicial o cualquier otra instancia de la Ciudad de México”*

DÉCIMO TERCERO. Que el pleno de este H. Congreso puede conocer de las proposiciones con punto de acuerdo, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 fracción II del Reglamento en cita.

“Artículo 99. El pleno podrá conocer proposiciones que busquen el consenso de sus integrantes, a través de:

- I ...*
- II. Puntos de acuerdo, que representan la posición del Congreso, en relación con algún asunto específico de interés local o nacional o sus relaciones con los otros poderes de la Ciudad, organismos públicos, entidades federativas, municipios y alcaldías, y*
- III. ...”*

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE REFUERZEN LAS CAMPAÑAS, TALLERES Y DEMÁS ACCIONES DE CONCIENCIACIÓN A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES RESPECTO DEL RESPETO DE LAS CICLOVÍAS Y LAS PERSONAS USUARIAS DE LAS MISMAS.

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles a 19 días del mes de noviembre del año 2020.

Atentamente

Gaby Salido

Diputada María Gabriela Salido Magos