



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



49

DIP. ISABELLA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE
DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
I LEGISLATURA.
PRESENTE

El que suscribe, en mi carácter de diputado al Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, 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; 12 fracción II y 13 fracción IX y XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5 fracción I y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a la consideración del Pleno de este Poder Legislativo, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LAS 16 ALCALDÍAS A PRESENTAR ANTE EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO SUS PROYECTOS PARA LA AMPLIACIÓN DE LA RED DE CICLOVÍAS, CICLOESTACIONAMIENTOS Y SEÑALIZACIÓN ADECUADA ASÍ COMO LA PROYECCIÓN PRESUPUESTAL RELACIONADA EN ESTA MATERIA PARA EL AÑO 2020 CON LA FINALIDAD DE IMPULSAR LA MOVILIDAD A TRAVÉS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS Y A FAVOR DE LOS CICLISTAS**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Entendemos como políticas de movilidad, a las acciones de las administraciones gubernamentales que facilitan el acceso de las personas a los medios idóneos para su traslado, a fin de lograr el arribo a sus lugares de trabajo, a sus hogares, al servicio y al ocio, mediante medios de transporte en



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



donde se hace especial énfasis en el uso de automóviles compartidos, la bicicleta, los vehículos ecológicos y el transporte público. Todo ello bajo los principios de acceso universal, el respeto al medio ambiente, la equidad, la máxima libertad de acceso y traslado y la reducción de emisiones contaminantes, a partir del uso moderado de combustibles fósiles.

El propósito de las políticas integrales de movilidad humana, consisten en armonizar la necesidad de las grandes ciudades de trasladar a una importante cantidad de personas hacia sus destinos, buscando que ello no afecte su calidad de vida; por ello es preciso considerar que, al ser las ciudades los lugares donde convergen prácticamente todas las actividades humanas, se encuentran en disputa constantes intereses divergentes, esta es la razón por la que se vuelve indispensable por parte de los gobiernos, diseñar e implementar acciones de movilidad que permitan un traslado ordenado de las personas sin que ello comprometa la eficiencia y el dinamismo propio de las grandes urbes, como es el caso de la Ciudad de México.

Actualmente, el tema de la movilidad no puede ser ajeno a las grandes definiciones de una agenda para la Ciudad de México, pues en el caso de la capital, una política integral de movilidad implica que esta deba ser entendida como una responsabilidad del Gobierno, en donde la sociedad debe involucrarse más que nunca, la movilidad debe ser entendida como el derecho que tiene toda persona en lo individual y en lo colectivo, de disponer de un sistema integral de calidad y aceptable, que resulte suficiente, accesible y que permita el seguro y efectivo desplazamiento de todas las personas en su territorio, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

En virtud de su amplitud como concepto, la movilidad requiere ser abordada desde diferentes ópticas en las que se contemple, no solo la adecuación de los servicios básicos urbanos, sino también se debe vislumbrar desde el ámbito de la igualdad en el acceso a las oportunidades, el mejoramiento de los espacios de vivienda y el ofrecimiento de espacios públicos y de convivencia, entre otros, de tal modo que se promueva ésta en las urbes como lo que es en realidad: un derecho humano. Adicionalmente se debe considerar esta movilidad urbana como un importante elemento impulsor del crecimiento y del empleo que incide en el desarrollo sostenible de las ciudades.

2. En la Ciudad de México, a pesar de lo alarmante de la situación que conlleva resolver el problema del traslado de personas, que en promedio ocupan entre dos y tres horas al día para hacerlo, el número de personas que se mueven en automóviles particulares es considerablemente menor al de aquellos que se trasladan en transporte público y en transporte no motorizado, por lo que resulta necesario brindar a los actuales usuarios de automóviles particulares opciones de medios de transporte alternativos que les permitan trasladarse sin contratiempos a sus correspondientes destinos, para lo cual resulta necesario no solo actualizar el marco normativo y de políticas públicas, buscando que las acciones del gobierno en la materia se enfoquen también en los conductores de vehículos particulares, buscando que transiten a otras alternativas, abarcando así a todas las personas que requieren trasladarse de un lugar a otro para el desarrollo de sus actividades cotidianas.

En este sentido, se estima ineludible involucrar de manera activa a los gobiernos de las Alcaldías, a fin de que sean quienes promuevan un modelo de movilidad urbana sustentable, ya que tienen a su cargo la creación de las



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



estructuras necesarios para el transporte no motorizado en las vialidades secundarias; por lo tanto, en estos gobiernos recae la responsabilidad de implementar políticas públicas específicas que concedan prioridad al peatón y al transporte no motorizado sobre el automóvil y que impulsen e incentiven el uso de estos transportes no motorizados, haciendo uso de las nuevas facultades otorgadas para ellos tanto en la Constitución Política de la Ciudad de México como en la Ley Orgánica de Alcaldías.

3. Actualmente, la red de ciclovías con que cuenta la Ciudad de México es de apenas 170. 11 kilómetros y se conforma de manera adicional con lugares para reparación de bicicletas, sitios amigables con el ciclista, puntos de reunión de rodadas, ecobicis, ciclovías y biciestacionamientos y aunque durante el mes de junio de este año el Gobierno de la Ciudad de México ha anunciado que se tiene previsto realizar obras de infraestructura a fin de instalar otros 85 kilómetros de ciclovías y estacionamientos, es una realidad que la creciente demanda en el uso de bicicletas con anclaje y sin anclaje hace que esa ampliación se torne insuficiente.

Ejemplo de ello es, que durante las denominadas jornadas "Muevete en bici" de los fines de semana, se han llegado a contabilizar más de ochenta mil personas solamente en Avenida Paseo de la Reforma y se tienen datos de que han sido más de quince millones los que han disfrutado de esta actividad.

Por ello y ante la evidencia de que el uso de la bicicleta como transporte de destino ha ido en aumento y debido a que la ampliación de 85 kilómetros resultará insuficiente para la creciente demanda de las y los usuarios, es preciso que, a doce años de la implementación del programa "Muevete en bici", se



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



involucre de manera activa a las Alcaldías de la Ciudad de México para que en el ejercicio de sus atribuciones legales, puedan realizar acciones coadyuvantes con esta importante política pública y generen su propia infraestructura con la finalidad de que la bicicleta siga siendo una verdadera alternativa de transporte en beneficio de la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de México.

PROBLEMÁTICA

Los problemas de desigualdad e inequidad en la Ciudad de México se manifiestan en el ejercicio desigual de derechos al moverse en la ciudad; las y los habitantes de la Capital se enfrentan diariamente a múltiples barreras y a la falta de infraestructura y de una política integral de movilidad, lo que reduce dramáticamente sus posibilidades de moverse con seguridad y dignidad en una ciudad cuyo mandato Constitucional exige que sea accesible e incluyente para todas las personas.

CONSIDERACIONES

I. De acuerdo con el Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019, los tiempos de viaje aumentan de manera constante, tanto porque las distancias a cubrir son mayores, como porque los diferentes medios de transporte disponibles ven reducida la velocidad de su marcha. Asimismo, los tiempos y medios de traslado en la Ciudad de México están distribuidos de



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echarrea



manera muy desigual porque las zonas de destino están dispersas en un gran territorio, porque existen grandes carencias de cobertura, conexión y operación en las redes de transporte masivo. Ello porque no existe una visión integrada del problema de la movilidad predominando un esquema fragmentado en que cada subsistema y cada ámbito de responsabilidad se encuentran desconectados uno del otro, problema que se acrecenta por falta de una visión metropolitana y de involucramiento de las autoridades de proximidad en el diseño e implementación de una política de movilidad, empezando por la colocación de infraestructura vial en las calles secundarias.

II. Asimismo, es claro que, para que una política pública sea integral, debe involucrar a todos y cada uno de los órdenes de gobierno, a la sociedad y a expertos, todo ello a fin de que en su implementación, se garanticen los mejores resultados posibles; en el caso de una política de movilidad integral e integradora, resulta fundamental que se involucre a las Alcaldías de las 16 Demarcaciones Territoriales en el desarrollo e implementación de infraestructura y de acciones que permitan fortalecer desde el gobierno de proximidad las acciones que permitan establecer las bases de una ciudad sustentable.

III. Que en este sentido, la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México establece que las facultades de las personas titulares de las Alcaldías serán de carácter exclusivo, coordinadas y subordinadas, siendo las primeras, aquellas de las que los titulares de las mismas podrán emitir bandos reglamentarios.



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



Por su parte, el Artículo 34 del ordenamiento legal citado, establece que las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad y vía pública, son las siguientes:

"I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal.

II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado".

De lo anterior, es evidente que en la Ley Orgánica de Alcaldías existe el soporte legal complementario y suficiente que mandata a las y a los Alcaldes a realizar acciones de movilidad humana con énfasis en el uso y protección del transporte no motorizado, es decir, coadyuvar en la implementación de infraestructura y de normativa específica que permita regular y armonizar el derecho de todas y todos los capitalinos a la movilidad como derecho humano.

RESOLUTIVOS

Con sustento en los antecedentes y consideraciones legales expuestos, este Congreso, en ejercicio de sus facultades soberanas, estima procedente solicitar:

ÚNICO. Este H. Congreso de la Ciudad de México exhorta de manera respetuosa a las personas titulares de las 16 Alcaldías, a considerar en sus mecanismos de planeación y previsiones de ejecución del gasto para el



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



ejercicio fiscal 2020, el diseño e implementación de infraestructura vial de ciclovías en las calles secundarias, la construcción de cicloestacionamientos y la adecuada señalización en sus demarcaciones territoriales, a fin de que las mismas se incorporen a la red de ciclovías en la capital; así como a remitir dicha información al Congreso de la Ciudad.

Palacio Legislativo de Donceles, a los 24 días del mes de septiembre de 2019.

Signan la presente proposición con punto de acuerdo los diputados:

Mauricio Tabe Echartea