



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



82

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR LA QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A QUE ESTABLEZCA PLAZOS Y PRESUPUESTO PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA AL SISTEMA DE MOVILIDAD, CONTENIDA EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2019; ASIMISMO, POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD, MAESTRO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A FIN DE QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA, DÉ CUMPLIMIENTO A LAS ACCIONES CORRESPONDIENTES EN LA EXPANSIÓN DE LA RED DE CICLOVÍAS Y DEL AUMENTO DE LA OFERTA DE BICIESTACIONAMIENTOS.

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

Los que suscriben, Diputados Mauricio Tabe Echartea y Ana Patricia Báez Guerrero, en nuestro carácter de diputados al Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, integrantes 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 100 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**



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



ACUERDO POR LA QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A QUE ESTABLEZCA PLAZOS Y PRESUPUESTO PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA AL SISTEMA DE MOVILIDAD, CONTENIDA EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2019; ASIMISMO, POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD, MAESTRO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A FIN DE QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA, DÉ CUMPLIMIENTO A LAS ACCIONES CORRESPONDIENTES EN LA EXPANSIÓN DE LA RED DE CICLOVÍAS Y DEL AUMENTO DE LA OFERTA DE BICUESTACIONAMIENTOS, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1.- Mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de mayo de 2018, en México se declara el 22 de septiembre de cada año, como "Día Nacional sin Automóvil".

Así es como de manera oficial por primera vez, nuestro país lo celebró, su objetivo es promover la reflexión individual y colectiva del uso o abuso, impacto, así como la promoción de otras formas de movilidad.

El primer antecedente de esta incentivación, se dio en la crisis petrolera de 1973, cuando los países aliados en la Organización de Países Árabes Exportadores de Petróleo (OPEP), cortaron sus ventas a los países que apoyaron a Israel en la guerra de Yom Kipur. En esa década los países afectados tomaron medidas ante el impacto de esta crisis que ocasionó el



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



desabasto de combustible, entre ellas, que en 1974 se suspendieran las carreras de auto de Montecarlo y el rally de Suiza.

Hasta 1994, se organizaron en el mundo jornadas sin automóvil y a propuesta de Francia, que el 22 de septiembre se usara para este fin, en el marco de la semana de la movilidad. En el año 2000, la Comisión Europea lo instituyó. Las Ciudades que primero lo aplicaron fueron Reykjavic en Islandia, La Rochelle en Francia; y a nivel nacional Gran Bretaña; en México, aunque se oficializó hasta 2018, nuestro país se sumó a partir de 2014.

2.- El Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019¹, cuya Estrategia 1.4 establece la integración del de la bicicleta al sistema de movilidad, sustenta el referido Plan Estratégico en la necesidad de establecer acciones inmediatas para el 2019. Se fundamenta en el artículo 12, fracción XXIV, de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, que establece como atribución de la Secretaría de Movilidad del Distrito Federal: *"Coordinar con las dependencias y organismos de la Administración Pública, las acciones y estrategias que coadyuven a la protección de la vida y del medio ambiente en la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de descarga, así como impulsar la utilización de energías alternas y medidas de seguridad vial"*.

¹ Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019. Una Ciudad, un Sistema. Secretaría de Movilidad. Gobierno de la Ciudad de México. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



El Plan precisa que esta estrategia no es el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México, sino una estrategia de movilidad de la Ciudad que requiere de acciones inmediatas, es decir, para 2019.

El diagnóstico de dicha estrategia señala que no hay una visión integrada del problema de la movilidad en la Ciudad de México, sino un esquema fragmentado, donde cada subsistema de transporte se planea y gestiona de manera separada: el metro, metrobús, sistema de transporte eléctrico, red de transporte de pasajeros, transporte concesionado y bicicletas.

Las políticas de movilidad desvinculadas también de políticas y programas de ocupación territorial y uso de suelo, sumado a la existencia de una visión metropolitana del tema de movilidad y desarrollo urbano; eso se refleja en mayores distancias, saturación de sistemas de transporte masivo y aumento del uso de modos motorizados privados y con ello, la congestión de vialidades.

El contenido del Plan, reconoce que la infraestructura ciclista de la Ciudad de México sigue siendo escasa, desconectada y concentrada en zonas céntricas y eso disminuye el potencial de uso de la bicicleta en distancias medias y cortas, contribuyendo a los efectos directos de la calidad y seguridad de los viajes de las personas, así como sobre el medio ambiente, desigualdad económica y el desarrollo de la Ciudad.

A fin de aumentar accesibilidad, garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas, y evitar tiempos en el traslado, la fragmentación, la ineficacia e inequidades, se propone:



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



a) Redistribuir los modos: favoreciendo la caminata, el uso de la bicicleta y transporte público (en conjunto suman 77% de los viajes de la Ciudad y el 80 % de los traslados en la Metrópoli).

b) Redistribuir el espacio vial: priorizando circulación rápida y segura de servicios de transporte público y modos de transporte no motorizado y simultáneamente generar políticas con prioridad para las personas en mayor situación de vulnerabilidad.

c) Redistribuir recursos, redirigiendo inversiones hacia infraestructura que privilegie transporte público y no motorizado, con políticas públicas que contribuyan a una Ciudad incluyente, accesible, equitativa y garantice tarifas accesibles a usuarios.

Con enfoque redistributivo-modal-espacial-presupuestal-y transversal de toda política de movilidad, dirigida a 3 objetivos estratégicos:

I) Integrar los distintos sistemas de transporte de la Ciudad para promover viajes a pie, en bicicleta y en transporte público;

II) Mejorar infraestructura y servicios de transporte para aumentar condiciones de accesibilidad de usuarios, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje, transparentar el funcionamiento de los distintos sistemas de movilidad de la Ciudad y hacer más eficiente el transporte de mercancías;

III) Proteger a las personas que utilizan los distintos sistemas de transporte a través de proveer infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



3.- Las cifras son reveladoras, indicando que actualmente quienes se mueven a pie o en bicicleta, tienen una situación de vulnerabilidad, porque no hay infraestructura segura para los traslados.

En 2016 ocurrieron 11 mil 502 incidentes viales, que produjeron 2 mil 918 heridos y 659 fallecimientos en la Ciudad de México, de acuerdo a cifras del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA 2017).

Uno de los factores que inciden en estos accidentes es la pobre infraestructura, que genera que los vehículos motorizados se desplacen en circulaciones y cruces inseguros que no están debidamente diseñados y señalizados, para peatones y ciclistas.

En infraestructura ciclista, la Ciudad de México cuenta con 194 kilómetros de ciclo vías, con características de estar desarticulada y concentrada en las Alcaldías Cuauhtémoc, Benito Juárez y Miguel Hidalgo. En Xochimilco, Tláhuac e Iztapalapa, se realizan importante número de viajes en bicicleta, pero no tienen infraestructura necesaria para responder a la demanda de movilidad segura en bicicleta.

4.- La Constitución Política de la Ciudad de México establece en su artículo 13, Apartado E, que *"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"*.

En concordancia con este precepto constitucional, el artículo 6. de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, prevé que *"La Administración Pública*



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



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 modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales" de acuerdo a la jerarquía de movilidad que establece el mismo artículo donde las prioridades son en primer lugar, peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; y en seguida los ciclistas.

PROBLEMÁTICA

La infraestructura ciclista de la Ciudad de México es escasa, desconectada y concentrada en zonas céntricas, disminuyendo el potencial de uso de la bicicleta en distancias medias y cortas, contribuyendo a los efectos directos de la calidad y seguridad de los viajes en general, así como sobre el medio ambiente, desigualdad económica y el desarrollo de la Ciudad.

A fin de aumentar accesibilidad, garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas y evitar la fragmentación, la ineficacia e inequidades, se propone, en concordancia con el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, redistribuir los modos: favoreciendo la caminata,



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



el uso de la bicicleta y transporte público que en conjunto suman 77% de los viajes de la Ciudad y el 80 % de los traslados en la Metrópoli.

La Constitución Política de la Ciudad de México establece en su artículo 13, Apartado E, que, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados. En concordancia con dicho precepto constitucional, el artículo 6 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, prevé que, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, las prioridades son en primer lugar, peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; y en seguida los ciclistas.

El marco de la celebración del "Día Mundial sin Automóvil", es propicio para promover la reflexión individual y colectiva del uso o abuso, impacto, así como la promoción de otras formas de movilidad, también para proponer acciones contundentes con el fin de que haya un avance real y definitivo, con la incorporación del uso de la bicicleta al sistema de movilidad, la construcción de infraestructura ciclista, así como ampliar considerablemente la oferta de bici estacionamientos.

CONSIDERACIONES

I. En la Ciudad de México, la mejor forma de conmemorar el "Día Mundial sin Automóvil", es conjuntar dos voluntades; la del Gobierno de la Ciudad de México y la de este Congreso local, para impulsar que, en el presente año, sea construido y adaptado un tramo importante de infraestructura ciclista y ampliar considerablemente la oferta de bici estacionamientos, lo

cap



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



que constituirá un avance definitivo en la integración del uso de la bicicleta al sistema de movilidad.

El Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, prevé la construcción de dos bici estacionamientos masivos, que incrementarán en 100% la oferta de estacionamientos accesibles, gratuitos y seguros junto a estaciones de Metro; la integración operacional de la red de bici estacionamientos masivos; la expansión de 30 kilómetros de la red de ciclo vías de la ciudad; la Incorporación de temas planeación y desarrollo de políticas de movilidad ciclista a las funciones de la Secretaría de Movilidad, así como la finalización de plan de infraestructura ciclista.

Resulta de la mayor relevancia, que el Gobierno de la Ciudad destine recursos y establezca plazos a seguir, para dar cumplimiento en tiempo y forma, a las líneas de acción previstas en el referido Plan. Al efecto, resulta pertinente destacar que entre las prioridades se encuentra la de establecer infraestructura ciclista en las vías rápidas, pero con medidas de seguridad que ya existen en diversas ciudades, para garantizar seguridad y acortar tiempos de traslado. No sería suficiente colocar solo señalización ni separadores de carril exclusivo de ciclistas, sino pensar en estructuras metálicas que protejan a la o al ciclista, aunadas a la correspondiente señalización.

II. En relación con los bici-estacionamientos, en el Centro Histórico de la Ciudad y sus alrededores, hay una importante concentración de estaciones de Metro, zonas peatonales y escaso número de bici-estacionamientos. Por lo que es necesario que se analicen a la brevedad diversas modalidades de éstos, que puedan ser colocados dentro de los



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



plazos de la estrategia en este año, en esas zonas y en otras con iguales condiciones.²

III. También se exhorta al Gobierno de la Ciudad de México, para que los Secretarios involucrados con la temática a que hace referencia el presente Punto de Acuerdo, en los ámbitos de sus competencias, de forma comprometida y eficaz logren el cumplimiento de las metas proyectadas.

Por todas estas consideraciones, se propone

RESOLUTIVOS

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

Primero. - Se exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México, para que establezca plazos y presupuesto suficiente para dar cumplimiento a la estrategia de integración del uso de la bicicleta, al Sistema de Movilidad, contenida en el Plan de Movilidad de la Ciudad de México 2019.

Segundo. - Se exhorta respetuosamente al Secretario de Movilidad, Maestro Andrés Lajous Loaeza, para que en el ámbito de su competencia, dé cumplimiento a las acciones correspondientes a la expansión de la Red

² Guía de Diseño de Infraestructura y Equipamiento Ciclista. Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México. Elaborada por el Gobierno del Distrito Federal, a través de la Secretaría de Medio Ambiente y la UNAM, a través de la Facultad de Arquitectura. <https://arquitectura.unam.mx/uploads/8/1/1/0/8110907/guia-diseno-infraestructura.pdf>



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea
Dip. Ana Patricia Báez Guerrero



de Ciclo vías y al aumento de la oferta de bici estacionamientos. Priorizando en el corto plazo, su ejecución en Av. Universidad, Av. Cuauhtémoc, así como hacer posible su completa operatividad en Eje Central, Calzada de Tlalpan y Av. División del Norte.

Tercero.- Se exhorta respetuosamente al Secretario de Movilidad, Maestro Andrés Lajous Loaeza, para que la Estrategia de Movilidad en Bicicleta (Plan Bici) se amplíe, incorporando acciones puntuales en materia de Monitoreo y Evaluación, Seguridad Vial, Educación y Promoción e Incentivos para el Uso de la Bicicleta.

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

Signa la presente proposición con punto de acuerdo los diputados:

Mauricio Tabe Echartea

Ana Patricia Báez Guerrero