



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

**DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe, Diputada Alessandra Rojo de la Vega Piccolo, Coordinadora del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 30 numeral 1 inciso b) y numeral 2, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13 fracción IX, 21 párrafo segundo de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, 95 fracción II, 99 fracción II, 100 fracción I y II, y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a consideración de esta Soberanía, la presente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO SOBRE EL DESARROLLO DE UN SISTEMA INTEGRADO Y MULTIMODAL DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de lo siguiente:

ANTECEDENTES

En la Ciudad de México, quienes trabajan en ella, utilizan una gran cantidad de horas en movilizarse al interior de su territorio, al igual que para desplazarse entre sus domicilios, trabajos o escuelas.

Sobre el punto anterior, es relevante saber cómo se garantiza el derecho a la movilidad urbana, principalmente en aquellos grupos de personas a los que se refiere el último párrafo del artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y que nuestro Máximo Tribunal de Justicia identifica como pertenecientes a las “categorías de riesgo”, es decir, los “grupos vulnerables” entre los que destacan las personas indígenas, las mujeres, personas con discapacidad, la infancia y las y los



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

adultos mayores, así como las personas de la diversidad sexual.

En ese sentido, la Ciudad de México es la más compleja porque en ella se desarrollan actividades económicas, sociales, culturales y de tránsito continuo de las personas que viven y trabajan en ella. Por otra parte, no puede pasar desapercibido el hecho que la movilidad es, desde finales del año 2020, considerada un derecho humano en nuestro país, mismo que está consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Constitución Política de la Ciudad de México y en las leyes secundarias generales y locales. En consecuencia, las autoridades deben garantizar que este derecho humano social sea ejercido de manera plena, segura, con perspectiva de género, sustentable e incluyente por todas y todos.

En lo relativo a la normatividad que rige la movilidad y transporte sustentable, como se refirió anteriormente, a nivel internacional, México ha signado diversos instrumentos internacionales en materia de protección a los Derechos Humanos de las personas con Discapacidad, en el tema de género y su protección.

Por otra parte, en el tema de ordenamiento del territorio, el Acuerdo de París, la Agenda 2030 de Naciones Unidas y los derivados de la Cumbre de Quito (Hábitat III) tienen, en términos de los artículos 1º y 133 constitucionales, el rango de ley suprema, ya que están ratificados por el Senado de la República. En consecuencia, su observancia es obligatoria.

De manera muy breve, en lo relativo a personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres, los compromisos internacionales son garantizarles el libre tránsito y que este sea de manera e igualitaria.



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

En cuanto al ordenamiento del territorio y cambio climático, el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11 de la Agenda 2030, ha identificado que: *“(..). Mejorar la seguridad y la sostenibilidad de las ciudades implica garantizar el acceso a viviendas seguras y asequibles y el mejoramiento de los asentamientos marginales. También incluye realizar inversiones en transporte público, crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e inclusiva.¹ En lo relativo al impacto de las ciudades en las emisiones de carbono se ha identificado que las ciudades ocupan solo el tres por ciento de la tierra, pero representan del 60 al 80 por ciento del consumo de energía y al menos el 70 por ciento de las emisiones de carbono. (.....)²*

PROBLEMÁTICA

Un estudio recientemente proporcionado por la empresa SARMAR PACÍFICO S.A. de C.V., titulado “Falta de Infraestructura de movilidad intermodal”, presenta un análisis sobre las causas y consecuencias que derivan de las problemáticas que existen en la movilidad intermodal de la población en la Ciudad de México. Al respecto, la información recabada por dicho estudio se expondrá en los párrafos siguientes.

En el caso de México, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, al referir uno de los estudios elaborados en el Centro Mario Molina, en materia de movilidad en el país establecen que: *“(..). el sector autotransporte utiliza cerca de una tercera parte de la energía generada a partir de combustibles fósiles, emite una quinta parte de los gases de efecto invernadero y, en promedio, consume 8% del tiempo de los habitantes*

¹ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2021). *Objetivo 11: Ciudades y Comunidades sostenibles*. Recuperado en <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html>

² *Idem*



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

en las grandes metrópolis mexicanas (...).

(...) Lo anterior es consecuencia de la desconexión entre el desarrollo de las ciudades y la organización de la infraestructura de transporte, lo que provoca que los desplazamientos sean cada vez más largos, fatigosos y contaminantes. Cada vehículo particular que se agrega a las vialidades aumenta la congestión vehicular, el tiempo de traslado de bienes y personas, el consumo de combustibles y la contaminación del aire, además muchos vehículos automotores hacen un uso ineficiente del suelo urbano al estar estacionados 95% del tiempo (un automóvil puede ocupar el mismo o más espacio que la oficina de su conductor).

En contraste, el transporte público está en funcionamiento durante la mayor parte del día y utiliza hasta 50 veces menos espacio vial por pasajero transportado y al ser de bajas o nulas emisiones, representa una solución que contribuye a mejorar la calidad del aire, al tiempo que aporta a la movilidad sustentable. En mayor medida, la responsabilidad de que un país o ciudad tenga un esquema de movilidad sustentable, compete a las autoridades, sin embargo, éstas se encuentran restringidas a plantearlas en términos de planeación e implementación de política pública, infraestructura, legislación, promoción, así como incentivar la inversión. Por tanto, es indispensable implementar medidas en las que los ciudadanos opten por dejar sus autos en casa, lo cual sí es posible a través de una red de transporte público eficiente en términos de los tiempos de traslado, confiabilidad, seguridad y cobertura. Sin embargo, los ciudadanos deben apropiarse la cultura de la movilidad sustentable, pues es inconcebible que se consolide sin su participación activa, ya que de poco sirve que los gobiernos impulsen una serie de medidas que fomenten la movilidad sustentable si los diversos sectores de la sociedad no las arraigan en su cultura y estilo de vida cotidiano (...).



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

Incluso, en el documento de referencia se identifica que: “En promedio los habitantes de las metrópolis mexicanas gastan 2 horas diarias en transportarse de un punto a otro”.

Por otra parte, ONU - Hábitat desarrolló para México un documento relativo a las tendencias de crecimiento de las ciudades del país cuyo diagnóstico refiere, entre otras cuestiones, textualmente lo siguiente: “(...) *En las próximas décadas, buena parte del crecimiento demográfico en México será urbano. Esto significa que el país pasará de contar con 384 ciudades a 961 en 2030, en las que se concentrará 83.2% de la población nacional y en donde muy probablemente, sea la población pobre la que predominará.*

Ahora bien, de prevalecer el patrón territorial expansivo que caracteriza a las ciudades del país, podrán avizorarse dos escenarios:

- Por una parte, se incrementarán las distancias, tiempos y costos de los trayectos urbanos; crecerán las externalidades negativas o costos sociales y se requerirá de mucha mayor inversión para lograr mayor conectividad espacial. Si persiste el enfoque de movilidad que tiende a impulsar el uso del automóvil, se agudizarán las afectaciones al medio ambiente y la inequidad y desigualdad socio-económica, considerando la tendencia a que las ciudades concentren proporcionalmente (y en términos absolutos) cada vez más población de bajo ingreso.
- Por la otra, los asentamientos humanos ilegales/informales/irregulares, tenderán a expandirse por la falta de oferta de suelo habitacional bien localizado, considerando que las mejores localizaciones periurbanas serán acaparadas por el mercado formal inmobiliario. Esto puede significar para muchas ciudades, la ocupación creciente de



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

lugares inadecuados para el asentamiento humano y con riesgos diversos.

“Esto implica un reto formidable para México, porque es en las ciudades donde se concentran las fuerzas productivas, políticas, científicas y culturales, al grado que la prosperidad del país está depositada en ellas. Por ello es fundamental ordenarlas, hacerlas más productivas y competitivas, reduciendo sensiblemente la inequidad y desigualdad social y su huella ambiental (...).”

En el mismo sentido, destaca la tendencia al crecimiento muy dinámico del parque automotor en detrimento de la movilidad no motorizada y de transporte público.

En lo referente a la Ciudad de México, la misma no ha sido ajena a esta forma de diseño y crecimiento de su territorio y las nefastas consecuencias ambientales con las primeras contingencias ambientales de finales de los años 80 y que a la fecha existen, las que dieron cuenta de lo importante que era replantear la forma de crecimiento de la capital de México y su movilidad al interior de la misma y su interconectividad con las entidades federativas, para reducir los problemas de movilidad de sus habitantes y visitantes.

Recientemente, el Gobierno de la Ciudad de México, en el año 2019, publicó el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, “Una ciudad, un sistema” el cual pretende crear una ciudad de innovación, incluyente y equitativa, cuyo objetivo es mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, reducir las desigualdades y disminuir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, a través de la creación de un sistema integrado de movilidad.

Lo anterior es indispensable, pues de acuerdo a la Encuesta Origen-Destino realizada



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

por el INEGI, en el año 2017, que es referida en el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México, en lo conducente refiere textualmente: *“Los tiempos de viaje en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana 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. De igual manera, los tiempos y medios de traslado en la Ciudad de México y su zona conurbada están distribuidos de manera muy desigual. En parte porque las zonas de destino están dispersas en un gran territorio, en parte porque existen grandes carencias de cobertura, conexión y operación en las redes de transporte masivo. Así, se vive la paradoja de que algunas de las zonas mejor servidas por las redes de transporte público colectivo, son a la vez las que más ocupan el automóvil, mientras las periferias de escasos recursos, altamente dependientes de estos sistemas, sufren de servicios lentos, incómodos, inseguros y poco confiables”.*

El Plan de referencia, en la parte de su diagnóstico identifica entre otros problemas de movilidad en el territorio de la ciudad, su zona conurbada y la zona metropolitana, los siguientes:

- Primero. Se reconoce que no existe una visión integrada del problema de la movilidad, en consecuencia, la misma tiene un esquema fragmentado en cada subsistema de transporte (Metro, Metrobús, Sistema Transportes Eléctricos, Red de Transporte de Pasajeros, transporte concesionado, bicicletas) es decir, históricamente se ha planeado y gestionado de manera separada, lo que se traduce en altas ineficiencias operacionales y elevados costos en tiempo y dinero para las personas usuarias.
- Segundo. Las políticas de movilidad de la ciudad de México están desvinculadas de acciones que permitan tener un ordenamiento del territorio



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

de la ciudad. Es decir, no existe una congruencia entre los programas de movilidad y de desarrollo urbano vigentes y existentes. Lo anterior se ha traducido en una persistente incongruencia entre la ocupación y el uso del suelo con la capacidad de la zona para permitir el incremento de movilidad en las áreas.

- Tercero. Se identifica y reconoce la inexistencia de una visión metropolitana del tema de la movilidad y el ordenamiento del territorio. En consecuencia, se han incrementado las distancias de viaje, el transporte público masivo está saturado y rebasado para cubrir las necesidades de las personas que laboran en la ciudad de México y habitan en la zona conurbada y metropolitana, razón por la cual, cada año aumenta del uso de modos motorizados privados, con la consiguiente congestión de vialidades.
- Cuarto. No existe una gestión integral de tráfico orientada a dar fluidez al desplazamiento de los distintos modos, particularmente los servicios de transporte público de superficie en los cuales se realiza la mayor parte de los desplazamientos de la ciudad.

A lo anterior, agrega que la infraestructura ciclista es escasa, desconectada y concentrada en solamente algunas zonas céntricas de la capital, lo que convierte a este medio de transporte sustentable en un área de oportunidad para las distancias medias y cortas.

CONSIDERACIONES

En este orden de ideas, es de suma importancia adecuar un plan que desarrolle una estructura robusta y sustentable para la creación de un sistema integral de transporte público que tenga como principios la inclusión, sustentabilidad, eficiencia, seguridad y



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

protección del medio ambiente para la Ciudad de México, dónde el Gobierno de la Ciudad, sus dependencias y organismos involucrados trabajen en coordinación con una visión integral para esta compleja problemática. Para lograr dichos objetivos, lo que se busca es que la planeación de sus ciudades esté relacionada con la vivienda, la educación y el trabajo con el transporte público, pues estas tres actividades influyen en el medio que la persona elige para desplazarse y determinan sus ingresos y sus distancias de desplazamiento.

El Plan Estratégico de la Ciudad de México debe estar íntimamente ligado con el futuro Programa General del Ordenamiento Territorial de la Ciudad, así como con el de las Alcaldías, pues en la medida que exista una verdadera coordinación y acciones para mitigar los impactos negativos que el crecimiento de la ciudad ha tenido en la calidad de vida y del medio ambiente de la ciudad de México y el Valle de México, hacen indispensable la evaluación de los territorios para ofrecer un sistema de transporte acorde a las necesidades de las personas, reducir los tiempos, costos, los impactos ambientales y los riesgos de accidentes.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la siguiente proposición con

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO: El Congreso de la Ciudad de México, solicita respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de movilidad, de la Secretaría de Gobierno por medio de la Subdirección de coordinación metropolitana, de la Secretaría de desarrollo urbano y vivienda y de las 16 alcaldías que, de manera coordinada, desarrollen y ejecuten una estructura robusta y sustentable para un



PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

sistema integrado y multimodal de transporte.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los 27 días del mes de abril de dos mil veintiuno.

Suscribe,

DocuSigned by:
ALESSANDRA ROJO DE LA VEGA PICCOLO
97968D703C9E44F...

DIP. ALESSANDRA ROJO DE LA VEGA PICCOLO
COORDINADORA