



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL



I LEGISLATURA

Ciudad de México a 13 de septiembre del 2019.
MAME/AL/062/19

LIC. ESTELA CARINA PICENO NAVARRO
COORDINADORA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E.

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en el artículo 5, fracción I; 82 y 83 segundo párrafo, fracciones I y II y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, muy atentamente, me permito solicitar la inclusión en el Orden del Día de la Sesión Ordinaria de este Órgano legislativo, **a celebrarse el jueves 19 de septiembre del año en curso**, la discusión como **asunto de urgente y obvia resolución**, la siguiente proposición con punto de acuerdo:

Se exhorta a diversas autoridades del Gobierno de la Ciudad de México, a fin de, considerar infraestructura ciclista en las obras de puentes vehiculares, proyectadas para mejorar la movilidad en el oriente de la capital.

Con ese propósito, acompaño para los fines procedentes, versión impresa y archivo electrónico de la proposición a la que me he referido.

Anticipadamente agradezco a usted su atención y hago propicio el momento para hacerle llegar un saludo cordial.

ATENTAMENTE

*GMM
*kema

I LEGISLATURA
COORDINACIÓN DE SERVICIOS
000007842
FOLIO: _____
FECHA: 13/09/19
HORA: 17:55
RECIBÍO Luis



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

I LEGISLATURA

ANTECEDENTES

Los puentes vehiculares juegan un papel importante en las relaciones humanas, aumentan la competitividad y fomentan el desarrollo de las comunidades, ya que al brindar una estructura de este tipo se mejora el acceso a otros servicios y se promueve y fomenta el ejercicio pleno de derechos, mejorando con esto mejores condiciones de seguridad, salud y traslado.

El pasado miércoles la jefa de Gobierno de la Ciudad de México, anunció la construcción de tres puentes vehiculares: uno en Periférico, otro es la ampliación Emiliano Zapata, que conecta con la autopista México-Puebla; y uno más en Circuito Interior y Eje 6.

El objetivo primordial del primer puente, es mejorar la circulación en dirección a Periférico; el segundo puente que es corto, tiene como objetivo comunicar dos colonias de Iztapalapa y priorizar la utilización de este para el transporte público, lo cual promueve el uso de este medio de transporte y agiliza los traslados; el tercero es el puente que recorrerá Eje 6 y se prevé que la circulación de este irá en dos sentidos, incluso tendrá un acceso a la central de Abasto, con lo que se pretende garantizar el abasto de alimentos y su distribución en la ciudad.

El objetivo principal de la construcción de estos tres puentes vehiculares es mejorar la intercomunicación terrestre, lo cual será verdaderamente benéfico para la Ciudad de México.



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

I LEGISLATURA

La conexión en la capital a través de estos proyectos permitirá el desarrollo de zonas, debido a que permite el incremento en el comercio, al mejorar tiempo en traslados se permite y se fomenta el turismo en las demarcaciones, se facilita el acceso a la educación, a la salud, al sano esparcimiento y al intercambio y conocimiento de usos y costumbres. Mejorar la movilidad y permitir la conexión entre comunidades a través de puentes viales, disminuye diversas condiciones de desigualdad, ya que, al tener comunidades conectadas, es más sencillo dotar de servicios básicos a estas, abonando así a combatir la pobreza de exclusión.

PROBLEMÁTICA

Si bien es cierto que los problemas en materias, como: de movilidad y medio ambiente aquejan a la sociedad actualmente, las soluciones a estos exigen innovación y métodos de movilidad más sustentable y sustentables; es decir responsable con las futuras generaciones, también es cierto que la ciudad requiere obras que conecten colonias que se encuentran en desventaja respecto al acceso a los servicios básicos por falta de vías de comunicación que faciliten esto, así como agilizar los traslados y evitar el congestionamiento vial, mejorando el tiempo de traslados, lo cual mejora la calidad de vida de las personas.

Pero lo anterior debe de priorizar en su diseño el transporte público sobre el automóvil privado.



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

Entre una de las propuestas que han revolucionado la forma de movernos se encuentra la de la “calle completa”, la cual es un concepto que ofrece la mayor cantidad de opciones de movilidad para las y los ciudadanos. Estas ofrecen la opción de conectar personas y lugares, con la mayor eficiencia, seguridad y convivencia, promoviendo que se pueda tener acceso a todos los tipos de movilidad, facilitando el acceso a las opciones no motorizada, así como la promoción de la utilización del transporte público.

Es indispensable reconocer que para fomentar el crecimiento económico es indispensable pensar en la construcción de infraestructura que se adapte a las necesidades actuales, ya que es una obligación de todas y todos considerar a todas las personas involucradas en el espacio público, esto para lograr un desarrollo sostenible, además de construir ciudades que sean capaces de resistir y combatir el cambio climático; así como resilientes.¹

¹ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/infrastructure/>



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

I LEGISLATURA

La construcción de vialidades que permitan la conexión entre comunidades, permite el desarrollo y favorece la reducción de la pobreza, ya que existen diversas desigualdades en el acceso a los servicios sanitarios, educativos y a otros bienes productivos. Debemos considerar que la reducción de la pobreza será posible, solo si pensamos en obras inclusivas que contemplen el desarrollo económico, social y ambiental; si dejar de lado los estudios que por ley se deben de realizar para su viabilidad.²

Conectar comunidades y localidades con el centro de la ciudad es básico, sin embargo, las grandes constructoras inmobiliarias han generado segregación poblacional, lo que ha provoca que la mayor parte de servicios comercios y oferta en materia de cultura, ciencia, comercio, entre otras, se realicen principalmente en el centro, poniente y sur de la metrópoli, es deber de los poderes públicos del estado generar obras públicas que no excluyan a las personas habitantes de las periferias, sino que les contribuyan a ejercer de manera transversal el derecho a la movilidad, con la finalidad de poder acceder a derechos, como lo son: medio ambiente sano, esparcimiento, espacio público, educación salud, ósea derecho a la ciudad, tomando en cuenta la gestión y la planeación democrática urbana, con el objetivo de tener ciudades que sean más: seguras , resilientes, inclusivas y sostenibles.³

² <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/inequality/>

³ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

Llevar a cabo construcciones que agilicen el tránsito de vehículos y transporte público como los puentes vehiculares, y que además permitan la opción de viajar en vehículos no motorizados de forma segura y con espacios destinados para esto, son en buena medida opciones para fomentar la utilización de este tipo de medio de transporte, así como fomentar la inclusión y la disminución de la contaminación del aire, asimismo, se promueve la actividad física, lo cual mejora directamente la salud.

Durante años, las organizaciones activistas de la bicicleta y personas peatonas, han luchado por disminuir las 16 mil muertes que ocurren por accidentes viales en México al año, así como tener espacios para usuarios de vehículos no motorizados, sin embargo México ocupa el noveno lugar mundial en muertes por accidentes de tránsito, incluidos los atropellamientos a las personas peatonas, de acuerdo con el Estudio Origen- Destino 2017, coordinado por el Instituto Nacional de Geografía e Informática (Inegi) en colaboración con los institutos de Ingeniería y de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), y los gobiernos capitalino y mexiquense.





MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

I LEGISLATURA

Las cifras más recientes del Inegi arrojan que en el año 2017 se reportaron un total de 367 mil 789 accidentes de tránsito, de los cuales, 241 mil 285 involucraron a un vehículo; 13 mil 153 fueron atropellamientos; mil 79 fue por colisión con un animal; en 47 mil 396 estuvo involucrado algún objeto fijo; 8 mil 633 fueron volcaduras; mil 930 caídas de pasajeros; 8 mil 554 por la salida del camino de algún auto; 235 por incendios; 298 por colisión con ferrocarril; en 34 mil 910 se vio involucrada una motocicleta; en 4 mil 963 el impacto fue con un ciclista, y 5 mil 353 se ubicaron en la categoría “otro”.

La zona metropolitana de Ciudad de México aparece en este mapa bajo una gran mancha roja que se extiende por todo el territorio. Así se representa el problema de la violencia vial hacia peatones y ciclistas que, de 2015 hasta la fecha, han muerto o se han lesionado por el simple hecho de cruzar las calles.

La realización es de RepuBikla, una organización ciudadana que se dedica a registrar los atropellamientos a los usuarios más vulnerables de la vía mediante un sistema propio de minería de datos. A esto hay que sumarle que considerando los grupos de edad, la niñez (0 a 9 años) 6.19 por ciento de las lesiones accidentales corresponden a lesiones ocasionadas por accidentes viales, en adolescentes (10 a 19 años) 13.71 por ciento y en adultos (más de 20 años) 22.27 por ciento.



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

Los porcentajes mencionados anteriormente representan 60 mil 389 lesiones por accidentes viales en niños, 257 mil 967 en adolescentes y 906 mil 166 en adultos, según informaron en su iniciativa las organizaciones **Reacciona por la Vida, Víctimas de Violencia Vial, Céntrico, ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo), WRI (World Resources Institute, México), El Poder del Consumidor, Entorno Industrial y Bicitekas.**

Es de relevancia acotar que, el trabajo realizado por RepuBikla, la iniciativa para mapear las colisiones contra peatones y ciclistas en Ciudad de México –y otras ciudades como Morelia y Puebla– surgió a raíz de un problema reconocido por todos los expertos en movilidad y seguridad vial: la falta de un sistema confiable de recolección de datos que dé cuenta de las personas muertas y heridas por los hechos de tránsito.

Actualmente, las estadísticas oficiales varían de acuerdo a la institución que las genera, ya sea INEGI, Secretaría de Seguridad Pública (SSP), la Procuraduría General de Justicia (PGJ), el Instituto de Ciencias Forenses (INCIFO) o la Comisión Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA). “Las fuentes públicas tienen lagunas enormes sobre este sector que se mueve en bici y a pie.



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

I LEGISLATURA

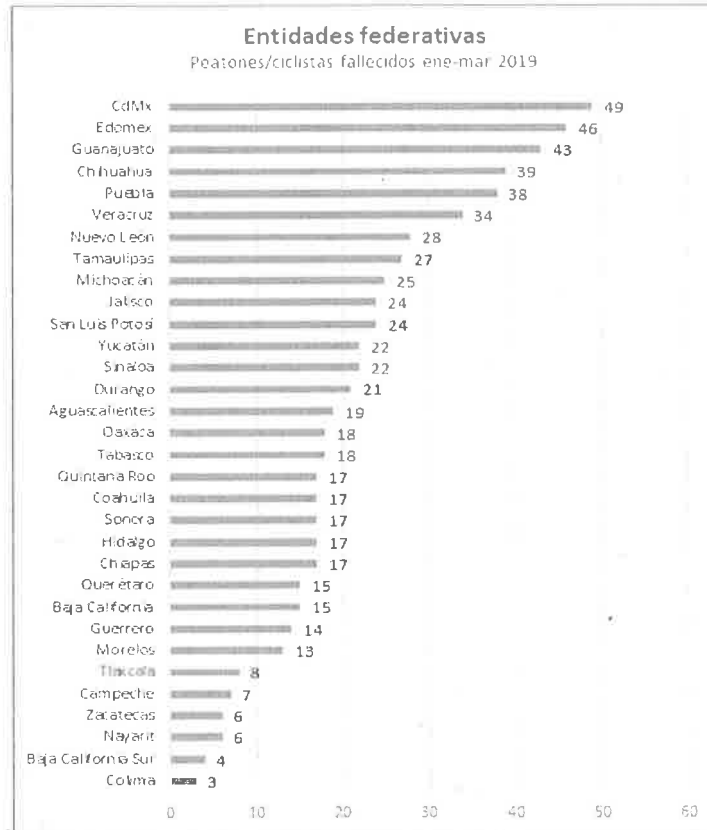
El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) también analiza dicho problema metodológico en su **Informe Visión Cero CDMX**. El documento explica que los agentes de la SSP actúan como primeros respondientes en las colisiones, por lo que ellos sí recaban datos como fecha, hora, calles, tipo de vehículo, identidad de personas involucradas y número de muertos y lesionados.

Sin embargo, la SSP no logra acudir a todos los hechos de tránsito ni da seguimiento a las víctimas de las colisiones una vez que dejan el lugar de los hechos. Si los involucrados mueren en el hospital, no quedará registrado en sus estadísticas. La PGJ, por su parte, solo cuenta con los datos de las averiguaciones previas iniciadas por delitos de tránsito, y esto solo sucede en los casos donde haya alguna muerte o se levante una denuncia por lesiones.

Al revisar este estudio de la iniciativa ciudadana, es posible conocer algunos datos sobre el atropellamiento registrado: si la víctima fue un ciclista o un peatón, si era hombre o mujer, si murió o quedó lesionado y cómo fue recabada la información. A simple vista, además, se pueden localizar los cruces más conflictivos, también por ciudades y en el caso de la Ciudad de México se puede desprender información grafica por alcaldía.



ESTADISTICA DE INICIATIVA REPUBIKLA



A

Twitter es la principal fuente de la base de datos de la organización. Céline Jacquin, voz de la propuesta, explica que se decidió así porque esta red es muy utilizada en la zona centro del país, tanto por personas usuarias como por noticieros y servicios de ambulancias. “A veces no llega un agente vial, pero para un herido puede llegar una ambulancia”, dice la geógrafa, quien además trabaja como Gerente de Investigación de Desarrollo Aplicado en el programa de **Ciudades del World Resources Institute**.



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

I LEGISLATURA

La especialista Jacquín calcula que el total de atropellamientos es en realidad 30% mayor: “Seguramente hay muchos más incidentes que no logramos captar nosotros ni nadie”.

A RepuBikla le interesa visibilizar la violencia vial que se ejerce hacia peatones y ciclistas. “Nos importa mucho porque hay demasiados muertos: el objetivo es mostrar que estamos ante una urgencia tremenda”, dice la geógrafa. Su intención es que los materiales generados puedan servir en algún momento como un insumo para la planeación de las calles y esto nos hace una reflexión para que el ejecutivo considere en las obras de infraestructura vial, el legislativo en la nueva Ley para la planeación urbana democrática de la Ciudad de México y el judicial garantice el derecho a la Movilidad de todas y todos en condiciones de seguridad.

Pero en las alcaldías de la zona oriente de la Ciudad esta el mayor problema, se podría pensar que por que son en estas donde la mayor parte de personas usuarias de bicicleta se concentra, pero también tiene mucha carga la falta de cultura vial que se identifica en zonas con menor acceso a derechos como la educación básica.

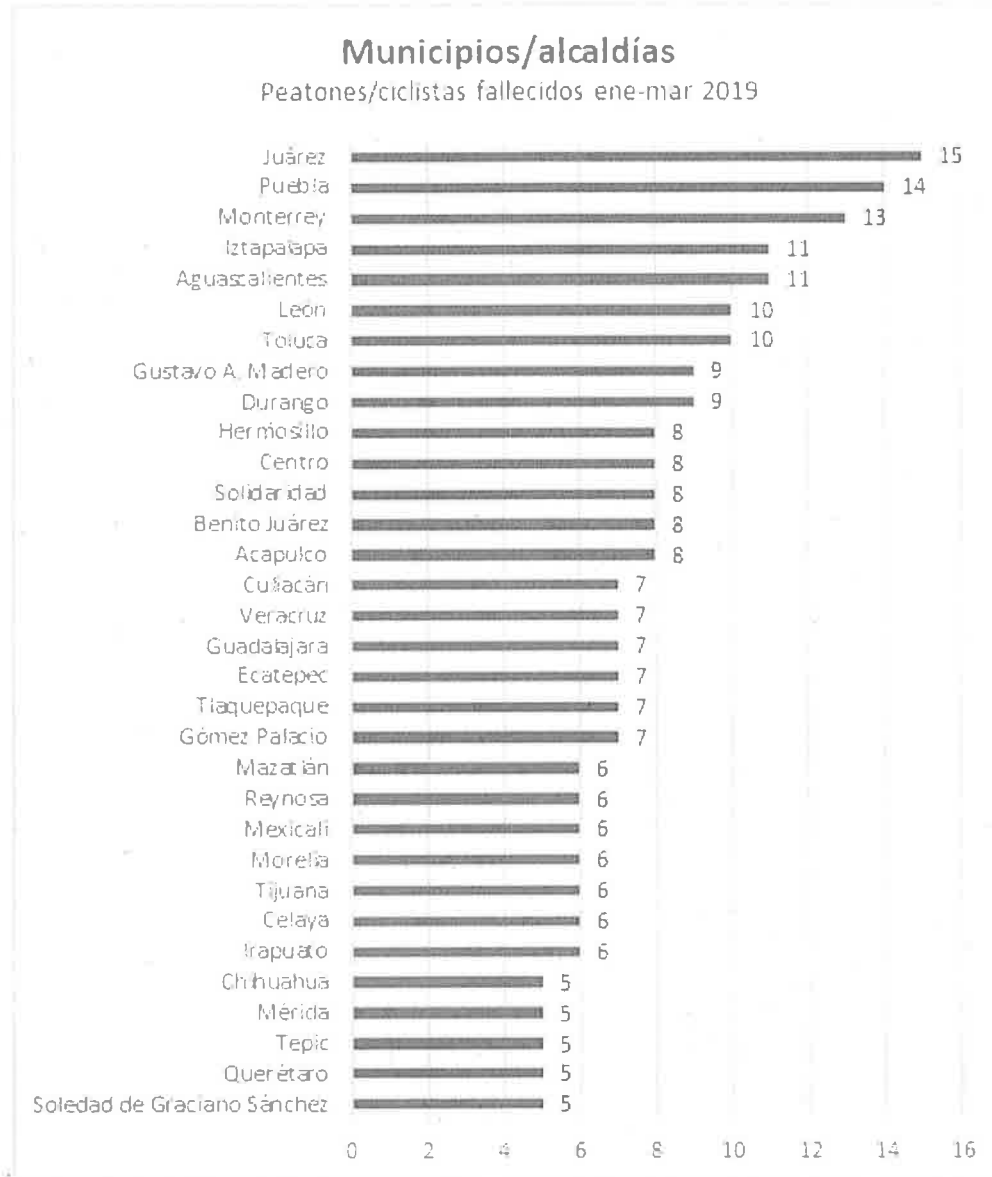


I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

ESTADISTICA DE INICIATIVA REPUBLICANA





I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

Si bien aún hay grandes retos que la Ciudad debe de empezar por idear como enfrentarlos, también hay propuestas que nos permiten tomarlas como ejemplo, es el caso del concepto denominado: “Calle Completa” definida en un aspecto esencial que determina, en buena medida, que disfrutemos o no de un alto grado de seguridad vial. Al igual que para conseguirlo es determinante la conducción, también lo son las características de la vía y el entorno. Para conseguir el más alto grado de confort en este aspecto se debería circular y transitar en lo que será el espacio del pleno ejercicios transversal de los derechos sociales, del derecho a la Ciudad, está debe ser un espacio en el que cualquier persona, sea el tipo de usuaria que sea, pueda acceder de manera segura, adecuada y cómoda y su destino.

Esta filosofía de urbanismo se está poniendo cada vez a la vanguardia debido, a:

1. Comenzar a reconocer la necesidad de que las calles tuviesen más usos que el que la mayoría le atribuimos: que los automóviles circulen. Todas las personas deben gozar de igual importancia.
2. La Construcción, aunque existan muchos aspectos a integrar en una calle completa, su diseño no es único. Pueden existir cuantiosas diferencias entre calles y avenidas o entre zonas urbanas o rurales; lo que se debe buscar siempre es atender las necesidades existentes.



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

3. Entre otras ventajas que este tipo de diseño urbano considera, hay que resaltar el uso de bicicletas: Debe existir una infraestructura específica para el uso de bicicletas, de manera que su circulación no entorpezca la marcha de los vehículos a motor ni que se puedan ocasionar molestias a los peatones.
4. La más importante de estas bondades del concepto "Calle Completa"; visto desde un enfoque de lo recomendado por la Organización de las Naciones Unidas ONU, en materia de movilidad urbana, es la prioridad que da al transporte público. Lo mismo ocurre debido a que el transporte público tenga un espacio propio, abonando así a disminuir la cantidad de vehículos particulares, evitando una gran cantidad de paradas y contribuyendo a mejorar su velocidad de ambos, por lo que es casi exigible e inevitablemente las necesidades en la vía de maneras diferentes.

Tomando en cuenta estos datos, debemos de dejar de diseñar la Ciudad de México como una metrópoli de automóviles y adoptar la idea de que la capital es de todas y todos los que transitamos en esta, ya sea de manera permanente o flotante.



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

CONSIDERANDOS

- **En 2015 la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, con la finalidad de que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino con el cual, se busca mejorar la vida de todos.**

“Objetivo 9: Industria, Innovación e Infraestructuras: Desde hace tiempo se reconoce que para conseguir una economía robusta se necesitan inversiones en infraestructura (transporte, regadío, energía, tecnología de la información y las comunicaciones). Estas son fundamentales para lograr un desarrollo sostenible, empoderar a las sociedades de numerosos países, fomentar una mayor estabilidad social y conseguir ciudades más resistentes al cambio climático”.

“Objetivo 10: La comunidad internacional ha logrado grandes avances sacando a las personas de la pobreza. Las naciones más vulnerables —los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo— continúan avanzando en el ámbito de la reducción de la pobreza. Sin embargo, siguen existiendo desigualdades y grandes disparidades en el acceso a los servicios sanitarios y educativos y a otros bienes productivos.



Además, a pesar de que la desigualdad de los ingresos entre países ha podido reducirse, dentro de los propios países ha aumentado. Existe un consenso cada vez mayor de que el crecimiento económico no es suficiente para reducir la pobreza si este no es inclusivo ni tiene en cuenta las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental”.

“Objetivo 11. Las ciudades son hervideros de ideas, comercio, cultura, ciencia, productividad, desarrollo social y mucho más. En el mejor de los casos, las ciudades han permitido a las personas progresar social y económicamente. En los últimos decenios, el mundo ha experimentado un crecimiento urbano sin precedentes. En 2015, cerca de 4000 millones de personas vivía en ciudades y se prevé que ese número aumente hasta unos 5000 millones para 2030. Se necesita mejorar, por tanto, la planificación y la gestión urbanas para que los espacios urbanos del mundo sean más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”

- **Constitución Política de la Ciudad de México**

Art 16: Ordenamiento territorial

“Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es:

(...)



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

H. Movilidad y Accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

2...

3...Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad,

para lo cual deberán:

a. Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

b...

c. Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;

c, d, e...

f. Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público

para permitir la accesibilidad de las personas;"



LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

- **Ley de Movilidad del Distrito Federal**

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

(...)

XII. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, en coordinación con Seguridad Pública evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público sustentable y el transporte no motorizado, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

XXI. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado;



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración del Pleno de este Honorable Congreso con carácter de urgente y de obvia resolución lo siguiente:

proposición con punto de acuerdo

Único. - Se exhorta a la Secretaría de Movilidad, a la Secretaría de Obras y Servicios, a la Secretaría del Medio Ambiente y a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, todas de la Ciudad de México, a que en el ámbito de sus atribuciones revisen la viabilidad de contemplar infraestructura vial ciclista, para los proyectos ejecutivos de puentes vehiculares, anunciados para la zona oriente de la capital.

Recinto Legislativo de Donceles a los 17 días de mes de septiembre
de 2019.

Suscribe