



**DIP. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
PRESENTE.-**

La que suscribe, **JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA**, Diputada Local en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en los artículos 5, fracción I; 99, fracción II; 100, fracciones I y II; y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de esta Honorable Soberanía, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA A DIVERSAS AUTORIDADES DE LA ALCALDÍA IZTACALCO A QUE DISEÑEN E INSTRUMENTEN MEDIDAS QUE CONTRIBUYAN A UNA MOVILIDAD CICLISTA SIN RIESGO**, al tenor de los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. De acuerdo con los datos del Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2020-2024<sup>1</sup>, **los patrones de movilidad ciclista en la capital muestran que en un día promedio se registran unos 253 mil viajes en bicicleta**, siendo el principal motivo de viaje de las personas ciclistas el trayecto entre el hogar y el trabajo (63.2 % hombres y 40.9 % mujeres), así como las actividades de cuidado (13.8 % y 30.3 %).
2. En el mismo, se menciona que **los viajes en bicicleta aumentaron en la Ciudad 2.5 veces entre 2007 y 2017, pasando de 103 mil a 253 mil viajes diarios**. Los números anteriores aún omiten los cálculos del notorio aumento en el uso de la bicicleta, que se ha suscitado por la pandemia de la covid-19. Como ejemplo de esto, **la Coalición Cero Emisiones contabilizaron 17 mil 838 desplazamientos en vehículos no motorizados sobre la ciclo vía emergente de Av. Insurgentes durante los meses de junio y julio**.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> [https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico\\_PISVI\\_2020.pdf](https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico_PISVI_2020.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.greenpeace.org/mexico/noticia/8732/la-coalicion-cero-emisiones-muestra-los-beneficios-de-la-permanencia-de-las-ciclovias-emergentes-como-respuesta-al-covid-19/>





3. A pesar de registrar incrementos en el número de personas ciclistas, la capital aún se encuentra en transición hacia una cultura de la movilidad que proteja a todas las personas usuarias de la vía y les priorice de acuerdo con lo establecido en la jerarquía de movilidad; pues dentro del Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019 para la Ciudad de México<sup>3</sup> de la Secretaría de Movilidad, se menciona que **de todos los incidentes mortales registrados, casi la mitad correspondió a personas peatonas y ciclistas. Muchas veces estos incidentes se deben a una infraestructura que favorece el desplazamiento de vehículos motorizados** y que no cuenta con cruces seguros correctamente diseñados, señalados y accesibles.
4. Para hacer frente a esta realidad, la Secretaría de Movilidad ha realizado una amplia variedad de acciones que visibilicen la movilidad de las personas ciclistas, así como diversas capacitaciones y cursos de sensibilización a conductores de los corredores de transporte colectivo público de pasajeros, siempre con la finalidad de fomentar una verdadera cultura de movilidad sustentable en condiciones de seguridad vial.
5. **Recientemente se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Aviso por el que se dan a conocer los lineamientos de operación de la acción social “Profesionalización de las Personas Operadoras del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta”<sup>4</sup>**, que busca la profesionalización de personas operadoras del transporte de pasajeros público colectivo concesionado de ruta en la Ciudad, por medio de su incorporación voluntaria al régimen obligatorio del seguro social ante el IMSS y la supervisión de su conducta en el trabajo mediante el uso de dispositivos tecnológicos.
6. No obstante lo anterior, **los objetivos específicos de esta acción son el incorporar voluntariamente a las personas conductoras del transporte público concesionado de ruta de la Ciudad de México al régimen obligatorio del seguro social**, en carácter de trabajadores independientes; **y, promover la cultura vial por medio del proceso de supervisión y sanción al transporte concesionado**. Ambos objetivos, distan de ser una alternativa viable para la capacitación y sensibilización de los conductores en términos de la jerarquía de movilidad establecida en ley. Adicionalmente, los supuestos que esta acción enlista como motivos de suspensión de sus

DS.  


<sup>3</sup> [https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/plan-estrategico-de-convivencia-vial-2019-para-la-ciudad-de-mexico-20061\\_2.pdf](https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/plan-estrategico-de-convivencia-vial-2019-para-la-ciudad-de-mexico-20061_2.pdf)

<sup>4</sup> [https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/9ca03f1ad2900cc5f94e2da5ae1328e8.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/9ca03f1ad2900cc5f94e2da5ae1328e8.pdf)





beneficios son más bien de corte administrativo, como el reportar menos horas de trabajo de las establecidas o el no contar con una licencia vigente.

7. **Hace ya un año y medio que se instaló el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Alcaldía Iztacalco<sup>5</sup>, y pese a que su principal objetivo es el realizar una planeación estratégica para combatir las diferentes problemáticas que enfrenta el transporte en esa demarcación, sus avances han sido prácticamente invisibles y nulos.**
8. Posteriormente, a escasos tres meses de la instalación de este Consejo Asesor, el 12 de abril de 2019 **la persona titular de la Alcaldía Iztacalco mencionó en entrevista para *El Big Data Mx*<sup>6</sup> que el programa de ciclovías para su alcaldía se encontraba en proceso de construcción, y que su administración tenía programados hasta 10 millones de pesos para iniciar la construcción de ciclovías, a fin de que estas pudieran servir como áreas de movilidad y generar conectividad entre el punto de partida y el de llegada; pues de acuerdo con sus palabras *"una ciclovía que no empieza en ningún lado y termina en ningún lado, que conecte con los espacios de movilidad, va a acabar siendo inútil"*.**
9. **En la mencionada nota periodística se citan las palabras de algunas personas denunciando los problemas que enfrentan al utilizar la movilidad no motorizada para realizar sus trayectos diarios en la demarcación Iztacalco. La primera, una persona repartidora local comentó que los conductores se enojan cuando pasa una persona ciclista, y que ésta tiene que circular con cuidado, pues de lo contrario puede ser atropellada, haciendo referencia al poco respeto que las personas conductoras de vehículos motorizados tienen por la jerarquía de movilidad de la ciudad.**
10. En la misma, **una persona ciclista de Iztacalco, advierte que lo que hace falta es respeto hacia las personas ciclistas por parte de las personas conductoras de vehículos motorizados, pues para evitar accidentes no**

DS.

<sup>5</sup> [http://www.iztacalco.cdmx.gob.mx/inicio/images/boletines\\_prensa/Boletin\\_de\\_Prensa\\_22\\_de\\_enero\\_de\\_2019\\_Consejo\\_de\\_Movilidad\\_y\\_seguridad\\_vial\\_ok.pdf](http://www.iztacalco.cdmx.gob.mx/inicio/images/boletines_prensa/Boletin_de_Prensa_22_de_enero_de_2019_Consejo_de_Movilidad_y_seguridad_vial_ok.pdf)

<sup>6</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=Kp0qwhPEJ-I>





**sólo basta con tener cuidado**, sino que **tienen que circular a veces en las banquetas porque no se les respeta**; y abunda en sus comentarios reiterando que si hubiera más espacios designados para el uso ciclista, la movilidad sería más segura y beneficiaría tanto a personas jóvenes como a personas adultas.

11. Al considerar que las **declaraciones de personas ciclistas de Iztacalco —abordadas anteriormente— son consistentes con los datos del Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2020-2024<sup>7</sup>**, se demuestra que la alcaldía dista de haberse convertido en un lugar más seguro, especialmente si se toma en cuenta que **la tasa de fatalidad<sup>8</sup> en Iztacalco (0.139) fue la más alta de toda la capital con 37 hechos de tránsito fatales registrados entre semana durante 2019**, superando a La Magdalena Contreras (0.108), Milpa Alta (0.100) y Tláhuac (0.090). Por su parte, **en la misma alcaldía se tiene registro de 29 hechos de tránsito que involucran a ciclistas y viajes en bicicleta**, también durante el año 2019.

DS.  


## PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El **5 de marzo del presente año**, como parte de las acciones para mejorar el entorno urbano y crear espacios para el deporte y la recreación, la persona titular de la Jefatura de Gobierno, junto con el Alcalde de Iztacalco, encabezaron la **inauguración de la ciclovia en la lateral de Río Churubusco<sup>9</sup>, así como la rehabilitación del Parque de la Calle 6 de Pantitlán. Ambos trabajos fueron enunciados en beneficio de al menos 12 mil 392 ciudadanos, que podrán circular con más seguridad en esta ciclovia** o asistir al parque para practicar algún deporte.

La ciclovia, que cuenta con una longitud de apenas 800 metros, probablemente no genere nuevos y mayores flujos de personas ciclistas si se contrasta con los 23.3 km<sup>2</sup> que comprende esta demarcación territorial. Sin embargo, la rehabilitación y reapertura del Parque Calle 6 en Pantitlán puede tener fuertes externalidades positivas para al menos 12 mil 392 personas, entre

<sup>7</sup> [https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico\\_PISVI\\_2020.pdf](https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico_PISVI_2020.pdf)

<sup>8</sup> Calculada como el número de hechos de tránsito fatales ocurridos en la alcaldía por cada 1,000,000 de viajes con origen o destino en la misma.

<sup>9</sup> <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/encabeza-jefa-de-gobierno-inauguracion-de-ciclovia-y-rehabilitacion-del-parque-pantitlan>





**las cuales el uso de la bicicleta cada día resultará más común dados los impulsos del gobierno local en este respecto.**

De acuerdo con lo establecido en la Constitución Política de la Ciudad de México, sobre el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad; de la prioridad que se debe otorgar a las personas peatonas y conductoras de vehículos no motorizados; y, **en concordancia con el fomento de una cultura de movilidad sustentable, resulta evidente que aún se requiere de grandes esfuerzos por parte de la administración pública local para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad.**

Es cierto que hace falta un gran impulso en la protección de la movilidad de las personas ciclistas en toda la Ciudad de México, pero también **urgen acciones en la alcaldía que tiene la mayor tasa de fatalidad por hechos de tránsito, así como por concentrar un alto número de accidentes que involucran a ciclistas.**

## OBJETIVO DE LA PROPOSICIÓN

La presente Proposición busca que la persona titular de la Alcaldía Iztacalco, y el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de esta demarcación, diseñen e instrumenten medidas que contribuyan a la movilidad sin riesgo de ciclistas en esa demarcación.

DS.  


## CONSIDERACIONES

1. En el artículo 13, apartado E., numeral primero, de la Constitución Política de la Ciudad de México, se determina que **toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.** De acuerdo con la jerarquía de movilidad, **se otorgará prioridad a las personas peatonas y conductoras de vehículos no motorizados;** y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.
2. La Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México dicta, en su artículo 9, que **las Alcaldías son parte de la administración pública de la Ciudad de México y un nivel de gobierno,** en los términos de las competencias constitucionales y legales correspondientes.





Esta misma, **atribuye a las Alcaldías** en su fracción IV, del artículo 29, la **competencia dentro de sus respectivas jurisdicciones en materia de movilidad**. Adicionalmente, el artículo 30 indica que **las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en la materia de movilidad**, entre otras.

Por su parte, el artículo 34 señala que entre las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, se encuentra el **diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado**. No se omite señalar que, el artículo 119, fracción II, instaura que **las Alcaldías, en el ámbito de sus competencias, formularán planes y programas para su periodo de gobierno, entre otras, en materia de movilidad**.

3. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en su artículo 5 que **la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes** para acceder, mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. **En todo caso el objeto de la movilidad será la persona**.

Esta misma, estipula en su artículo 6, que **se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial, así como de la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:**

- I. **Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;**
- II. **Ciclistas;**
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.

Por su parte, el artículo 7 señala que la administración pública observará el principio de seguridad, mediante el cual deberá **privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas** y evitar la afectación a los bienes públicos y privados. También, deberá contemplar el principio de sustentabilidad y bajo carbono





como una medida para **solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado.**

4. El mismo ordenamiento define a la persona **ciclista** en su artículo 9, fracción XVI, como **aquella persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales; en esta misma fracción, se menciona que las y los menores de 12 años a bordo de un vehículo no motorizado serán consideradas personas peatonas.**
5. El artículo 15, también de la Ley de Movilidad local, mandata a las Alcaldías a **crear un Consejo Asesor en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia, además de fomentar la movilidad no motorizada** y el uso racional del automóvil.<sup>DS.</sup>

Por su parte, el artículo 21, determina la instalación de este Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, **que será presidido por la persona titular de la Alcaldía, quien se abocará a la temática de su demarcación con la facultad de poner a consideración del Consejo propuestas a realizar.**

6. En la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible<sup>10</sup> se establecen distintos **objetivos** relativos a la consecución de la misma, los cuales se encuentran **vinculados con la protección de las personas que no utilizan medios de transporte motorizados y el desarrollo de ciudades más amigables con el medio ambiente** y con opciones de movilidad más adecuadas.

Por ejemplo, el Objetivo 3 busca garantizar una vida sana y promover el bienestar de todas y todos a cualquier edad, en el cual, la **meta 3.6 busca que para 2030 se reduzcan a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico** en el mundo.

Igualmente, el Objetivo 11 busca lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; y su **meta 11.2 señala que, de aquí a 2030, se logre proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles** para todas y todos; y mejorar la seguridad vial, prestando especial atención a las

<sup>10</sup> [https://unstats.un.org/sdgs/indicators/Global%20Indicator%20Framework\\_A.RES.71.313%20Annex.Spanish.pdf](https://unstats.un.org/sdgs/indicators/Global%20Indicator%20Framework_A.RES.71.313%20Annex.Spanish.pdf)





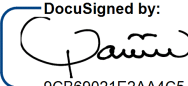
necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, las niñas y niños, las personas con discapacidad y las personas mayores.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito poner a consideración de esta Honorable Soberanía, el siguiente:

### PUNTO DE ACUERDO

**ÚNICO.** El Congreso de la Ciudad de México exhorta, cordial y respetuosamente, a la persona titular de la Alcaldía Iztacalco, y al Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de esta demarcación, para que diseñen e instrumenten medidas que contribuyan a la movilidad de ciclistas sin riesgo en esta demarcación territorial.

### ATENTAMENTE

DocuSigned by:  
  
9CB69021E2AA4C5...

**Dip. Jannete Elizabeth Guerrero Maya**

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles, a los **22** días del mes de **septiembre** del año **2020**

