

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES A LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, REALICEN ACCIONES Y PROYECTOS QUE PRIVILEGIEN LA PROTECCIÓN Y EL USO DE LA BICICLETAS COMO MEDIO DE TRANSPORTE.

HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO II LEGISLATURA

A la Comisión de Movilidad Sustentable y de Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, le fue turnada para estudio y dictamen la *“PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y SECRETARÍA DE MOVILIDAD, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE COORDINEN ESFUERZOS SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS E INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA ORIENTADAS A LA PRIORIZACIÓN DEL USO DE BICICLETAS COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN TODA LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO A LA PRESERVACIÓN DE LA INTEGRIDAD DE LOS USUARIOS EN TODA LA CIUDAD DE MÉXICO”*, presentada por la diputada Esther Silvia Sánchez Barrios, integrante del Grupo Parlamentario del PRI.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 29; 30, numerales 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracciones VI y XLV Bis; 5 Bis; 13, fracciones IX y CXIX; 54; 66, fracciones X, XI y XVII; 67; 70, fracción I; 72, segundo párrafo, fracción I; 74, fracción XXIV; 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracciones VI y XLV Bis; 56; 57; 57

Bis; 57 Ter; 85, fracción I; 191, tercer párrafo; 221, fracción I; 222 fracciones III y VIII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, habiendo analizado el contenido de la propuesta de referencia, sometemos a consideración de esta Soberanía, el dictamen relativo a la Proposición con Punto de Acuerdo, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Con fecha 9 de diciembre de 2021, en Sesión del Congreso de la Ciudad de México, la diputada Esther Silvia Sánchez Barrios, integrante del Grupo Parlamentario del PRI, presentó la Proposición con Punto de Acuerdo, objeto del presente dictamen.
2. Dicha proposición fue turnada por la Presidencia de la Mesa Directiva a la Comisión de Movilidad Sustentable y de Seguridad Vial para su análisis y dictamen.
3. Con fecha 10 de diciembre de 2021, la Comisión de Movilidad Sustentable y de Seguridad Vial, mediante correo electrónico, recibió el oficio número MDPPOPA/CSP/1743/2021, signado por el diputado Héctor Díaz Polanco, Presidente de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México, por el que se turnó dicha Proposición con Punto de Acuerdo.
4. Las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable y de Seguridad Vial, previa convocatoria realizada en términos de lo establecido en los artículos 4, fracción XLV BIS y 5 BIS de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción XLV BIS; 56; 57; 57 BIS y 57 TER del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, con fecha veintisiete de enero de dos mil veintidós, celebramos sesión ordinaria en su modalidad vía remota, para el análisis y la discusión de la Proposición con Punto de Acuerdo materia del dictamen que se presenta conforme a lo siguiente:

CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

I. La Proposición con Punto de Acuerdo presentada por la diputada Esther Silvia Sánchez Barrios destaca, entre otros temas, lo siguiente:

1. *“La Ciudad de México como capital del país y como núcleo urbano de una zona metropolitana, cuenta con diversidad de medios de transporte para la ciudadanía, constando no solo de medios de transporte público como el metro, tren ligero o Metrobús, sino con autobuses, los llamados peseros o colectivos. A esto se suma taxis, choferes por aplicación, automóviles particulares, motocicletas y por ultimo las bicicletas.*
2. *En esta última opción uno de los medios de transporte menos contaminante, pero al mismo tiempo de los más expuestos a accidentes de tráfico y a daños físicos de los usuarios. Solo en lo que va del año se han registrado por parte de las autoridades 8 muertes de ciclistas duplicando las ocurridas en 2020. Esta situación evidencia el profundo problema que, se visualiza con la movilidad de la Ciudad, al poner en peligro la vida de cualquier ciclista que se transporte en vialidades no condicionadas para los ciclistas, poniéndolos en desventaja frente a los demás medios de transporte.¹*
3. *El uso de bicicletas es un medio de transporte que no requiere grandes inversiones, que beneficia la salud y que ocupa menor cantidad de espacio en las calles, pero está en completa desventaja al no contar con piezas o carrocería que pueda defender al pasajero de un accidente mortal.*

¹

<https://www.infobae.com/america/mexico/2021/06/03/el-asesinato-de-ciclistas-en-la-cdmxensombrece-el-dia-mundial-de-la-bicicleta/>

4. *Según el INEGI en su Encuesta de Origen-Destino 2017 existían 35.9 por ciento de los 5.9 millones de hogares de la Ciudad de México y Área Metropolitana cuentan con una bicicleta, aproximadamente 2 millones 100 mil, que son usadas como medio de transporte y que las personas ciclistas están en peligro inminente de sufrir un accidente, dadas las condiciones de infraestructura, así como la poca aplicación del reglamento de tránsito en la capital.²*
5. *Como parte de la problemática que se plantea en el Punto de Acuerdo, la diputada Sánchez Barrios destaca que “El rápido crecimiento de la población capitalina ha provocado un aumento en la cantidad de autos que circulan en las calles de la ciudad y también que los medios de transporte público se vuelvan insuficientes. Lo anterior ha contribuido a que las personas opten por usar la bicicleta como medio de transporte, que además contribuye a la activación física de los usuarios y al cuidado del medio ambiente.*

A pesar de los beneficios que representa el uso de la bicicleta, las personas se enfrentan con obstáculos que impiden su movilidad, tanto de la sociedad como de la infraestructura urbana que no es adecuada, pues es recurrente y evidente la falta de ésta. Entre los principales problemas a los que se enfrentan los ciclistas se cuenta la invasión de las vías ciclistas y no respetar la distancia de 1.50 metros de separación lateral que indica el reglamento de tránsito, hecho que incluso llega a terminar con la vida de las personas ciclistas.

Otro problema es la falta de vías exclusivas para bicicletas, la falta de señalamientos que promuevan el respeto a estas vías de uso exclusivo y no solo eso, también la omisión de la aplicación del reglamento de tránsito para hacer respetar la vida y la integridad de las y los ciclistas.”

² <https://www.gaceta.unam.mx/aumento-el-numero-de-mujeres-ciclistas-en-mexico/>

6. Con el propósito de identificar con mayor precisión el objetivo de la proposición de referencia, se transcriben los resolutivos propuestos:

RESOLUTIVOS DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

“PRIMERO.- Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Seguridad Ciudadana, para que en el ámbito de sus atribuciones, aplique el reglamento de tránsito de forma general y de forma específica la fracción V del artículo 8 con el fin de privilegiar la integridad de las personas que usan bicicleta.

SEGUNDO.- Se exhorta a la Secretaría de Movilidad, para que en el ámbito de sus atribuciones, se coordinen con la ciudadanía y colectivos ciclistas, a fin de crear proyectos que privilegien la protección y el uso de la bicicleta como medio de transporte.”

Establecidos los antecedentes y el contenido de la Proposición con Punto de Acuerdo, quienes integramos la Comisión de Movilidad Sustentable y de Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México, exponemos las siguientes:

CONSIDERACIONES

Esta Comisión, toda vez que es competente para conocer la Proposición con Punto de Acuerdo en comento, procedió a realizar el estudio y análisis de los planteamientos contenidos, a fin de valorar, deliberar e integrar el presente dictamen, conforme a lo siguiente:

- I. Que los artículos 4, fracción VI y 67 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción VI del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen que las comisiones son aquellos órganos internos de organización,

integrado paritariamente por las Diputadas y Diputados que tiene por objeto el estudio, análisis y elaboración de dictámenes, iniciativas, proposiciones con punto de acuerdo, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en esta ley y el reglamento.

- II. Que el artículo 72, segundo párrafo, fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, señala que las comisiones ordinarias deberán desarrollar, entre otras, la tarea específica de dictaminar, atender o resolver las iniciativas, proyectos y proposiciones turnadas a las mismas en los términos de la propia Ley, el Reglamento y demás ordenamientos aplicables.
- III. Que el artículo 74, fracción XXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México establece las comisiones ordinarias que habrán de funcionar de manera permanente en cada Legislatura, encontrándose entre ellas la Comisión de Movilidad Sustentable.
- IV. Que el artículo 85, fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establece como atribución de la Presidencia de la Mesa Directiva, turnar a las comisiones los asuntos para dictamen.
- V. Que el artículo 103 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, refiere que el dictamen es un instrumento legislativo colegiado escrito a través del cual, una o dos Comisiones facultadas presentan un estudio profundo y analítico que expone de forma ordenada clara y concisa las razones por las que se aprueba, desecha o modifica, iniciativas o proposiciones con punto de acuerdo.

- VI.** Que en casos en que se ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto, previa Declaratoria Oficial emitida por la autoridad competente del ámbito Federal o Local, el Congreso podrá sesionar vía remota de conformidad con lo que determine la Ley y el Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, a efecto de no interrumpir sus funciones o atribuciones previstas en la Constitución Política, en los tratados internacionales en los que el Estado Mexicano sea parte, la Constitución Local y las leyes aplicables³. En ese sentido, la sesión vía remota es aquella reunión donde convergen las Diputadas y los Diputados del Congreso en Pleno, Conferencia, Mesa Directiva, Junta, Comisiones, Comités, Comisión Permanente o, en su caso, de las Unidades Administrativas, por medios tecnológicos de comunicación para efectuar la transmisión y recepción de datos, documentos electrónicos, imágenes e información a través de computadoras, líneas telefónicas, enlaces dedicados, microondas, vías satelitales o similares que sean autorizados por el Pleno o la Junta de Coordinación Política, de conformidad con lo previsto en el artículo 5 Bis de la Ley, y en la cual se verificará la asistencia, el quórum y la votación por medios de autenticación biométricos debidamente autorizados⁴.
- VII.** Que como se ha referido en el apartado de antecedentes, la proposición con Punto de Acuerdo tiene como objetivo exhortar a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Secretaría de Movilidad, ambas de la Ciudad de México, para que coordinen esfuerzos sobre políticas públicas e inversión en infraestructura orientadas a la priorización del uso de bicicletas como medio de transporte en toda la Ciudad de México, así como a la preservación de la integridad de los usuarios en toda la Ciudad de México
- VIII.** Que para efecto del análisis y estudio de la Proposición con Punto de Acuerdo, la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo

³ Artículos 4, fracción XLV bis, y 2, fracción XLV bis de la Ley Orgánica y del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, respectivamente.

⁴ Artículos 4, fracción XLV Bis y 2, fracción XLV Bis de la Ley Orgánica y el Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México.

desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona⁵.

- IX.** Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 4º, párrafo decimoctavo, que *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”*⁶
- X.** Que la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en materia de movilidad, por lo que se refiere al tema en análisis, establece lo siguiente:

Artículo 71. *Las políticas y programas de Movilidad deberán:*

*I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, **priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;***

II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

III. – XI. ...”

- XI.** Que la Constitución Política de la Ciudad de México establece, entre otros, el derecho

⁵ Artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

⁶ Reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el pasado 18 de diciembre de 2020.

a la movilidad, conforme a lo siguiente:

“Artículo 13

Ciudad habitable

A. – D. ...

E. Derecho a la movilidad

1. 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.

2. ...

F. ...

Artículo 16

Ordenamiento territorial

A. – G. ...

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. **En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.**

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;**
 - d) – j). ...

4. ...

- l. ...”

XII. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, respecto al objeto planteado en el Punto de Acuerdo en estudio, regula lo siguiente:

“Artículo 1.- ...

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

Artículo 6.-

La Administración Pública 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 se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;***
- II. Ciclistas;***
- III. 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.***

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

I. Seguridad. 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;

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. *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, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;*

IX. Participación y corresponsabilidad social. *Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y*

X. Innovación tecnológica. *Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.*

Artículo 11.- *Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:*

I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;

II. – VIII. ...

Artículo 12.- *La Secretaría (de Movilidad) tendrá las siguientes atribuciones:*

I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;

II. – III. ...

IV. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público, impulsando el transporte de cero o bajas emisiones contaminantes;

V. – VIII. ...

IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

X. ...

XI. Presentar a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, los programas de inversiones en materia de movilidad, transporte y vialidad;

XVIII. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes en la Ciudad, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;

XXXIII. - Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia.

XXXIV. – LXIII. ...”

XIII. Que en términos de lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México⁷, la Secretaría de Movilidad es la dependencia de la Administración Pública de la Ciudad de México, a la que le

⁷ Artículo 36, fracciones I, III, IV, XIV, XXI, y XXIV de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México

corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial. Dicha dependencia cuenta, entre otras, con las siguientes atribuciones:

- Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad, de acuerdo a las necesidades de la Ciudad;
- Realizar los estudios necesarios sobre las vías, la infraestructura, los medios de transporte correspondientes, el tránsito de vehículos y peatones, a fin de lograr una mejor utilización de la infraestructura vial y de transporte de personas y de carga que conduzca a la eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en la movilidad de las personas y del transporte de bienes;
- Llevar a cabo los estudios necesarios para determinar; con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales, así como las acciones necesarias para integrar las diferentes modalidades de transporte, con el objeto de que se complementen entre sí y con las obras de infraestructura vial;
- Planear las obras de transporte y vialidad, formular los proyectos y dar seguimiento al proceso de ejecución de las mismas;
- **Establecer, evaluar y determinar las estrategias, programas y proyectos, así como los instrumentos necesarios para fomentar y promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte sustentable para la Ciudad.**

XIV. Que en el año 2019, con la presentación del Plan Estratégico de Movilidad, la Secretaría de Movilidad, señaló que si bien en los últimos años se había producido avances en la infraestructura ciclista, esta era *“escasa, desconectada y concentrada en las zonas céntricas, lo que disminuye el potencial de uso de la bicicleta en distancias medias y cortas”*.

- XV.** Que el objetivo de la política de movilidad ciclista de la Ciudad de México durante la administración 2019-2024, es a través del fortalecimiento de redes locales en la periferia, que conecten la infraestructura ciclista ya existente, a lo que se suma la construcción e instalación de equipamiento ciclista como biciestacionamientos masivos y bahías de estacionamiento, buscando hacer más accesibles los traslados, así como eficientar el primer y el último tramo de viaje, contribuyendo a la reducción de tiempos de traslado y de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero.
- XI.** Que la política de impulso al uso de la bicicleta no solo se ha enfocado a la ampliación de la red de ciclovías, sino que también se ha dirigido a la construcción de biciestacionamientos, a efecto de generar mejores condiciones para quienes utilizan ese medio de transporte, al tiempo de incentivar a más personas a realizar viajes en bicicleta.



| Biciestacionamiento Masivo El Rosario



| Biciestacionamiento Semimasivo en Buenavista

- XVI.** Que el pasado 3 de junio de 2020, en conmemoración del Día Mundial de la Bicicleta, la Secretaría de Movilidad anunció la realización de diversas acciones para el impulso del uso de la bicicleta, teniendo como objetivo: 1) generar conexiones regionales, redes periféricas y “suturas” ciclistas; 2) facilitar viajes intermodales integrando la infraestructura ciclista a la red de transporte público masivo y 3) dotar de infraestructura segura y aumentar condiciones de comodidad y seguridad para personas usuarias vulnerables.

Dictamen en sentido positivo con modificaciones a la Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Secretaría de Movilidad, ambas de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus atribuciones, realicen acciones y proyectos que privilegien la protección y el uso de la bicicletas como medio de transporte.



Ciclista utilizando carril de servicio de la rehabilitada avenida Hidalgo

- XVII.** Que en términos de lo dispuesto por el artículo 32, Apartado C, numeral 3 de la Constitución Política de la Ciudad de México, con motivo de la Glosa del Tercer Informe de la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, las personas titulares de las diversas secretarías de la Administración Pública local, remitieron al Congreso de la Ciudad sus respectivos informes, para el análisis correspondiente. En ese sentido, el pasado 29 de octubre de 2021, el titular de la Secretaría de Movilidad remitió a esta dictaminadora su informe anual, del cual, respecto del tema en análisis, se desprende la información siguiente:

“Como parte del compromiso de incluir los desplazamientos en bicicleta en el Sistema de Movilidad Integrada, en el transcurso de esta administración se ha incrementado y mejorado la infraestructura ciclista. De esta manera, se ha avanzado en el objetivo de lograr una red ciclista conectada con otros modos de transporte.

Durante el 2019 se construyeron 84.4 kilómetros de infraestructura ciclista nueva en las alcaldías de Tláhuac y Xochimilco, Sendero Compartido Reforma y Trolebici. En 2020 se continuó con la construcción de 45.50 kilómetros en las alcaldías de Azcapotzalco, Tláhuac, Cuauhtémoc, Benito Juárez e Iztapalapa. Asimismo, durante 2021 se tendrán más de 47 km de infraestructura, de los cuales, 28.5 km corresponden a la ciclovía de insurgentes implementada, en su momento, como emergente; que irá

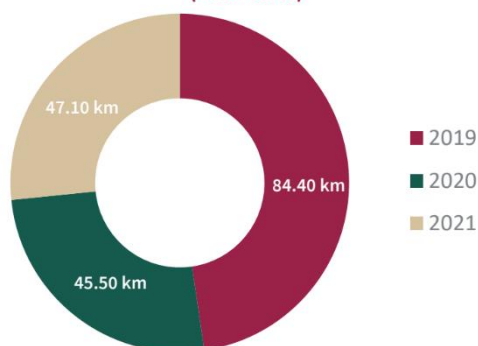
desde San Simón hasta Eje 10 Sur. En total, en la presente administración, se han implementado cerca de 180 kilómetros de infraestructura ciclista al cierre de 2021.

De forma adicional, durante el 2020 se le dio mantenimiento a 23 km correspondientes a diez vías ciclistas, en las que se reemplazaron elementos de confinamiento, se reforzó el balizamiento y se colocó señalización vertical.

Ante la contingencia sanitaria por la Covid-19 (ocasionada por el coronavirus sars-CoV-2), se habilitaron 54 kilómetros de vías ciclistas emergentes en dos vialidades importantes. La primera vía se instaló sobre la avenida Insurgentes, en un tramo de 40 km desde San Simón hasta Villa Olímpica en las dos direcciones. La segunda vía se habilitó en Eje 4 Sur, en una sección de 14 kilómetros en un solo sentido entre Parque Lira y Rojo Gómez. Las ciclovías emergentes, han sido una estrategia de movilidad exitosa durante la contingencia sanitaria, en particular la emplazada en avenida Insurgentes en donde se registró una alta afluencia. En consecuencia, y después de una evaluación integral se concluyó la permanencia de un tramo importante de esta última ciclovía emergente.”

Adicionalmente, en dicho informe se da cuenta de los trabajos que se han realizado respecto a la infraestructura ciclista en los últimos 3 años, conforme a lo siguiente:

Gráfica 1. Infraestructura ciclista en Ciudad de México
(kilómetros)



Las cifras para 2019, 2020 y 2021 corresponden a km de infraestructura verificados en sitio.
Fuente: Subdirección de Infraestructura Ciclista de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, 2021.

Dictamen en sentido positivo con modificaciones a la Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Secretaría de Movilidad, ambas de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus atribuciones, realicen acciones y proyectos que privilegien la protección y el uso de la bicicletas como medio de transporte.

XVIII. Que la movilidad es un tema prioritario en la agenda de la actual administración del Gobierno de la Ciudad de México, ya que uno de los ejes del Programa de Gobierno 2019 – 2024, es el Eje 3. Más y mejor movilidad. Si bien el gasto para el año 2021 consideró en su diseño y concepción el entorno generado por la pandemia de la enfermedad Covid-19 y sus repercusiones tanto en la salud como en la economía de los habitantes de la Ciudad; circunstancia que ha provocado una importante afectación a la hacienda pública local durante el ejercicio 2020 y 2021, las acciones en favor de la ampliación y mantenimiento de la infraestructura ciclista ha continuado, además de que para el año 2022 el presupuesto en materia de movilidad tuvo un incremento. Parte de las acciones realizadas, se pueden apreciar en las imágenes siguientes:

INFRAESTRUCTURA SEGURA: CICLOVÍAS

220 KM de infraestructura ciclista / Mantenimiento 2021



Ciclovía Azcapotzalco



Ciclovía Tlahuac



Ciclovía Emergente Insurgentes



Sutura Av. Morelos y Av. Bucareli



Sendero Compartido



Ciclovía 20 de noviembre

Dictamen en sentido positivo con modificaciones a la Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Secretaría de Movilidad, ambas de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus atribuciones, realicen acciones y proyectos que privilegien la protección y el uso de la bicicletas como medio de transporte.



INFRAESTRUCTURA SEGURA: PACIFICACIÓN



Santa María la Redonda

MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA



Mantenimiento de 37 km de la red ciclista en 2021:

- Eje 3 Oriente
- Minería
- Av. Juárez
- Av. Revolución
- Durango
- Mérida
- Magdalena Contreras

Dictamen en sentido positivo con modificaciones a la Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Secretaría de Movilidad, ambas de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus atribuciones, realicen acciones y proyectos que privilegien la protección y el uso de la bicicletas como medio de transporte.

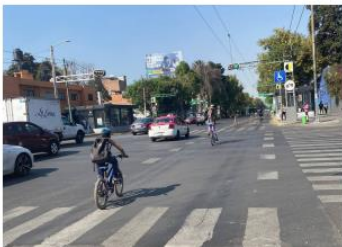
HETEROGENEIDAD DE CARRILES BUS-BICI



Carril compartido
Eje 1A Sur



Carril compartido
Eje 2 Norte



Carril compartido
Eje Central



Carril compartido
Álvaro Obregón

XIX. Que en el año 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, con el propósito de establecer una agenda con diversas metas, denominados “*Objetivos de Desarrollo Sostenible*”, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades. En ese sentido, por lo que se refiere a los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con el tema en análisis, encontramos el siguiente:

➤ **Objetivo 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles:**

Meta 11.2 *De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”⁸.*

⁸ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

En ese sentido, en sintonía con los esfuerzos que se están realizando a nivel mundial, el pasado 14 de diciembre de 2021, el Senado de la República aprobó el dictamen con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual tiene como objetivo establecer bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Conforme al proceso legislativo, ahora corresponderá a la Cámara de Diputados, en su carácter de colegisladora, analizar, discutir y eventualmente aprobar la expedición de dicha legislación, por lo que se están sentando las bases para la definición de políticas en favor de la movilidad, entre ellas, las orientadas a garantizar mejores condiciones para las personas usuarias de una bicicleta.

XIII. Que las y los diputados que integramos la Comisión de Movilidad Sustentable y de Seguridad Vial llegamos a la conclusión de presentar un **dictamen en sentido positivo con modificaciones a la Proposición con Punto de Acuerdo** presentada por la diputada Esther Silvia Sánchez Barrios, pues si bien desde el inicio de la actual administración del Gobierno de la Ciudad de México se han priorizado las acciones de ampliación y conservación de la infraestructura ciclista y el fomento del uso de la bicicleta, consideramos que es necesario continuar con la implementación de planes, programas y políticas públicas que permitan garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad, de aquellas personas que encuentran a la bicicleta como un medio de transporte, al tiempo de hacer un llamado a la Secretaría de Seguridad Ciudadana para que en la aplicación de las disposiciones del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, se privilegie la integridad de las personas que usan bicicleta.

Por las consideraciones antes expuestas, sometiendo a la consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, el siguiente:













ACUERDO:

PRIMERO.- El Congreso de la Ciudad de México exhorta a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus atribuciones, aplique el reglamento de tránsito de forma general y de forma específica la fracción V del artículo 8 con el fin de privilegiar la integridad de las personas que usan bicicleta.

SEGUNDO.- El Congreso de la Ciudad de México exhorta a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus atribuciones, continúe impulsando proyectos que privilegien la protección y el uso de la bicicleta como medio de transporte.

A los veintisiete días de enero de dos mil veintidós.

LISTA DE VOTACIÓN DEL DICTAMEN

DIPUTADA / DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <p>Miguel Ángel Macedo Escartín Presidente morena</p>	<i>Miguel Ángel Macedo Escartín</i>		
 <p>Luis Alberto Chávez García Vicepresidente </p>			
 <p>Jhonatan Colmenares Rentería Secretario </p>	<i>Jhonatan Colmenares Rentería</i>		
 <p>Carlos Hernández Mirón Integrante morena</p>	<i>Carlos Hernández Mirón</i>		
 <p>Miriam Valeria Cruz Flores Integrante morena</p>	<i>Miriam Valeria Cruz Flores</i>		
 <p>Marcela Fuente Castillo Integrante morena</p>	<i>Marcela Fuente Castillo</i>		
 <p>Jorge Gaviño Ambriz Integrante </p>			
 <p>José Martín Padilla Sánchez Integrante Asociación Parlamentaria Alianza Verde Juntos por la Ciudad</p>	<i>José Martín Padilla Sánchez</i>		
 <p>Royfid Torres González Integrante Asociación Parlamentaria Ciudadana</p>	<i>Royfid Torres</i>		

A los veintisiete días de enero de dos mil veintidós.

Dictamen en sentido positivo con modificaciones a la Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Secretaría de Movilidad, ambas de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus atribuciones, realicen acciones y proyectos que privilegien la protección y el uso de la bicicletas como medio de transporte.