



Rigoberto Salgado Vázquez
DIPUTADO DTTO VIII

tláhuac



#HacemosComunidad

Congreso de la Ciudad de México a 19 de agosto de 2019
Oficio No. RSV/070/2019

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
PRESENTE

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII, 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 82, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100, 101 y 140 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, me permito solicitarle de la manera más atenta, gire las instrucciones necesarias para la Inscripción de la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE OBVIA Y URGENTE RESOLUCIÓN POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, MTRO. ANDRÉS LAJOUS LOAEZA Y AL DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, MTRO. SALVADOR MEDINA RAMÍREZ, QUE SE INCORPORE EN EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA CICLOVÍA DE TLÁHUAC, LA CONEXIÓN CON EL EJE 10 SUR, DE ESTANISLAO RAMÍREZ RUIZ A LA AUTOPISTA MÉXICO - PUEBLA, PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y MOVILIDAD DE LAS Y LOS CICLISTAS QUE TRANSITAN SIN LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA SALVAGUARDAR SU INTEGRIDAD.

Misma, que se anexa a continuación para que sea enlistada en el orden del día de la Sesión del miércoles 21 de agosto del presente.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

[Handwritten signature]
ATENTAMENTE



I LEGISLATURA
COORDINACIÓN DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS

FOLIO: 0000703

FECHA: 19/8/19

HORA: 13:20h

RECIBO: *[Signature]*



I LEGISLATURA

Rigoberto Salgado Vázquez
DIPUTADO DTTO VIII

tláhuac



#HacemosComunidad

Ciudad de México a 19 de agosto de 2019

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E

El que suscribe, diputado Rigoberto Salgado Vázquez, Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII, 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 82, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100, 101 y 140 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este H. Congreso, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE OBVIA Y URGENTE RESOLUCIÓN POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, MTRO. ANDRÉS LAJOUS LOAEZA Y AL DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, MTRO. SALVADOR MEDINA RAMÍREZ, QUE SE INCORPORE EN EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA CICLOVÍA DE TLÁHUAC, LA CONEXIÓN CON EL EJE 10 SUR, DE ESTANISLAO RAMÍREZ RUIZ A LA AUTOPISTA MÉXICO - PUEBLA, PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y MOVILIDAD DE LAS Y LOS CICLISTAS QUE TRANSITAN SIN LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA SALVAGUARDAR SU INTEGRIDAD.

ANTECEDENTES

- 1.- Desde 2015, México es uno de los 193 países suscritos a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, una hoja de ruta para erradicar la pobreza, proteger al planeta y asegurar la prosperidad para todos sin comprometer los recursos para las futuras generaciones.
- 2.- La Agenda 2030 consiste en 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, con 169 metas específicas, que constituyen una agenda integral y multisectorial. El objetivo 11.2 busca proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación del transporte público.¹

¹

ONU, Agenda 2030, Objetivos de Desarrollo Sostenible.
Recuperada de: <https://www.gob.mx/agenda2030/articulos/11-ciudades-y-comunidades-sostenibles>

3.- Con base en los datos de la *Encuesta de Origen Destino* del INEGI, 35.9 % de los hogares de la Ciudad de México y área metropolitana cuentan con una bicicleta, y hay cerca de 2 millones 118 mil bicicletas en nuestra Ciudad.²

4.- Sobre su uso, no todas las bicicletas funcionan como medio de transporte, ya que de los 15.62 millones de personas que transitamos diariamente en la zona metropolitana, solo 2.2 % la utilizan de forma regular para realizar traslados a los centros escolares y laborales, así como para el retorno al hogar. Esta cifra se traduce en 340 mil ciclistas activos de forma ordinaria.³

5.- En abril de 2019, el titular de la Secretaría de Movilidad (Semovi), Mtro. Andrés Lajous Loaeza, dio a conocer ante los medios de comunicación, la inversión de 251 millones de pesos con los que se incrementarán 85 kilómetros a la infraestructura ciclista en la Ciudad de México durante este año. De estos, 35 kilómetros de la red de ciclovías serán construidos en Tláhuac y Xochimilco⁴

6.- El Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad de la Ciudad de México, tiene proyectado para 2024, 600 kilómetros de infraestructura ciclista, accesible, segura, cómoda y funcional para pedalear en la Ciudad, conectada a redes de transporte público y que permitan alcanzar 3 % de viajes⁵.

Además de 16 biciestacionamientos masivos o semimasivos, como parte de los ejes y objetivos para cambiar a viajes más sustentables y reducir los contaminantes.

7.- El 24 junio de 2019, se publicó la convocatoria para la licitación pública de la construcción de la Ciclovía Tláhuac, que “comprende las calles Mar de los Nublados, Mar de la Fecundidad, Mar de las Lluvias Estanislao Ramírez y Av. Tláhuac Tramo Riachuelo a calle Independencia en las Colonias Selene 1a. Sección, 2a Sección y Ojo de Agua dentro de la Alcaldía Tláhuac, Ciudad de México”.⁶

² INEGI, *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*, 2017.

Recuperada de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

³ *Ibidem*.

⁴ Erika de la Cruz, “Invertirán 251 mdp en coclovías”, *Excelsior*, 27 de abril de 2019.

Recuperada de: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/invertiran-251-mdp-en-ciclovias/1309718>

⁵ Gobierno de la Ciudad de México, Secretaría de Movilidad, *Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad de la Ciudad de México*, 2019. Recuperado de: <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/storage/app/media/plan-reduccion-de-emisiones.pdf>

⁶ Gobierno de la Ciudad de México, Sistema de Compras Públicas de la Ciudad de México, *Licitación Pública 24 de junio de 2019*. Recuperada de: <https://tianguisdigital.cdmx.gob.mx/bases/convocatorias/909005989-dgcop-l-057-19/>

8.- El Eje 10 Sur es uno de los puntos más importantes de conexión para las y los ciclistas que diariamente cruzan la Alcaldía de Tláhuac para desplazarse a la escuela, centros de trabajo o con fines recreacionales.

Dicha ruta comprende 5.8 kilómetros, del Cetus 1, ubicado en la esquina de Estanislao Ramírez Ruiz, Col. Selene, a la salida de la autopista México – Puebla, Pueblo de Santa Catarina Yecahuízotl, los cuales se muestran a continuación.



Ruta propuesta para la conexión de la Ciclovía Tláhuac con Eje 10 Sur
Imagen Google Maps, 20197

Cabe resaltar, que la ruta es limítrofe con la zona de conservación ecológica de Tláhuac y tierras de cultivo, por lo que una vía ciclista representa una estrategia para preservar los recursos naturales y contener la mancha urbana.

⁷Localización satelital: <https://www.google.com/maps/@19.293217,-99.0002156,5790m/data=!3m1!1e3>



I LEGISLATURA

Rigoberto Salgado Vázquez
DIPUTADO D.T.T.O. VIII

Tláhuac



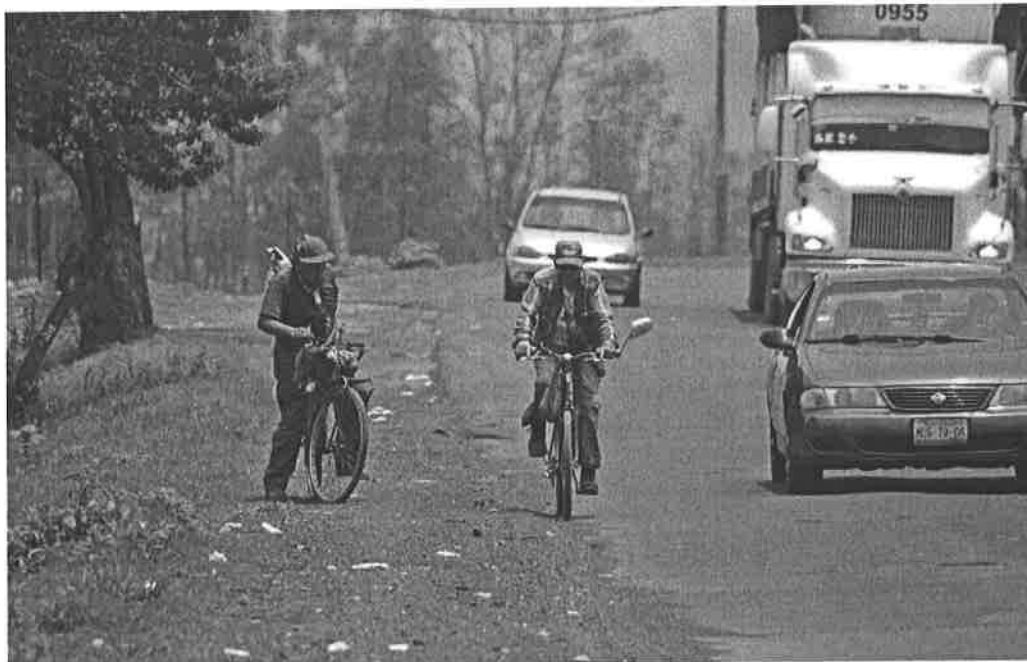
#HacemosComunidad

9.- Impulsar el uso de la bicicleta como una medida alternativa para hacer frente al crecimiento urbano y densidad demográfica, reducirá los contaminantes derivados del uso del automóvil como vehículo de traslado.⁸

10. - El Derecho a la Movilidad ha cobrado singular relevancia en las dinámicas de las ciudades contemporáneas. Incluso, el uso de la bicicleta y las vías ciclistas, están reconocidos en la Constitución Política de la Ciudad de México y en diversas Leyes para garantizar la seguridad y libre circulación de las personas ciclistas.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

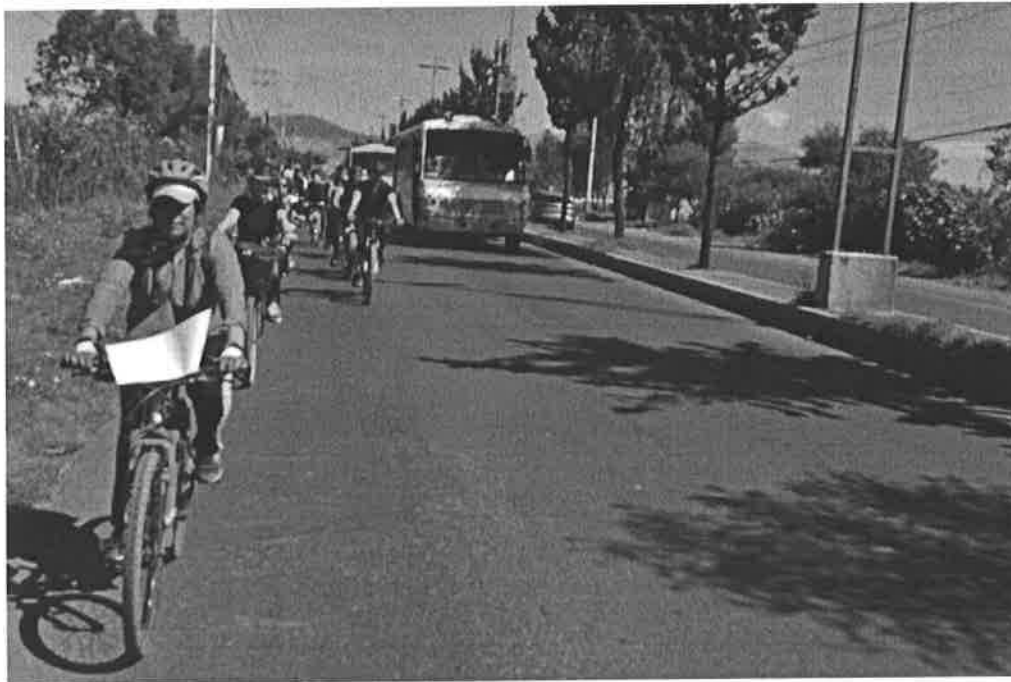
Ante la falta de una vía ciclista e infraestructura necesaria que garantice el derecho a la movilidad de las y los Tlahuaquenses, se solicita a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México la incorporación de la conexión del Eje 10 Sur, desde Estanislao Ramírez Ruiz a la Autopista México - Puebla, en el proyecto de *Construcción de la Ciclovía de Tláhuac*, para salvaguardar la seguridad e integridad de las y los ciclistas que transitan diariamente, ya sea para desplazarse a la escuela, centros de trabajo o con fines recreacionales.



Detalle del riesgo para ciclistas durante el traslado a sus centros de trabajo

Foto: Colectivo Bitla, 2019

⁸ Embajada Británica en México, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México, *Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas*, 2012. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Guia-de-estrategias-reducir-uso-del-auto.pdf>



Detalle de la falta de infraestructura para el uso de la bicicleta con diferentes fines
Fotos: Colectivo Bitla, 2019

CONSIDERANDOS

PRIMERO.- La Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 13 apartado E, numerales 1 y 2 establece lo siguiente:

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. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

SEGUNDO.- Que respecto a la movilidad y accesibilidad, la Constitución Política de la Ciudad de México establece en su artículo 16 apartado H, numerales 1, 2, y 3 inciso c, lo siguiente:

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:

...

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;

...



Rigoberto Salgado Vázquez
DIPUTADO DTTO VIII

tláhuac



#HacemosComunidad

TERCERO.- Que la Ley de Movilidad del Distrito Federal, en su artículo 9 fracción XVI, reconoce a las y los ciclistas como:

...

XVI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

...

CUARTO.- Que la Ley de Movilidad del Distrito Federal, plantea en sus artículos 5, 6 fracción II párrafo último, y 7, que es un derecho el efectivo desplazamiento de las y los ciclistas, por tanto, se deben de implementar políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad para garantizarles los medios necesarios, bajo los principios que a continuación se refieren:

Artículo 5.- *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.*

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:*

...

II. Ciclistas;

...

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.



I LEGISLATURA

Rigoberto Salgado Vázquez
DIPUTADO DTTO VIII

Náhuac



#HacemosComunidad

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;



I LEGISLATURA

Rigoberto Salgado Vázquez
DIPUTADO DTTO VIII

tlahuac



#HacemosComunidad

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 5 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.

QUINTO.- Que el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal en su artículo 4 fracción LIII establece los conceptos que garantizan el espacio destinado para las vías ciclistas:

LIII. Vía ciclista, espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados la que puede ser parte de la superficie de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; ésta incluye:

a) **Carril compartido ciclista,** carril ubicado en la extrema derecha del área de circulación vehicular, con un ancho adecuado para permitir que ciclistas y conductores de vehículos motorizados compartan el espacio de forma segura; estos carriles deben contar con dispositivos para regular la velocidad;

b) **Ciclocarril,** carril delimitado con marcas en el pavimento destinado exclusivamente para la circulación ciclista;

c) **Ciclovía,** carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor; y

d) **Calle compartida ciclista,** vía destinada a la circulación prioritaria de bicicletas, que cuenta con dispositivos que permiten orientar y regular el tránsito de todos los vehículos que circulen en ella, con la finalidad de compartir el espacio vial de forma segura y en estricto apego a la prioridad de uso del espacio indicada en el presente Reglamento.

SEXTO.- Que el artículo 11, fracción III, inciso b, del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal prohíbe a las y los conductores de todo tipo de vehículos:

III. Circular o detenerse en áreas restringidas que estén delimitadas por marcas en el pavimento, incluyendo las áreas señaladas para el estacionamiento en vía pública u otros dispositivos para el control del tránsito que establezcan este impedimento, en especial:



I LEGISLATURA

Rigoberto Salgado Vázquez

DIPUTADO DTTO VIII

tláhuac



#HacemosComunidad

b) Circular sobre vías ciclistas, a menos que se trate de una bicicleta.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México la siguiente proposición con Punto de Acuerdo como Urgente y Obvia Resolución, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 fracción I, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, al tenor del siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE OBVIA Y URGENTE RESOLUCIÓN POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, MTRO. ANDRÉS LAJOUS LOAEZA Y AL DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, MTRO. SALVADOR MEDINA RAMÍREZ, QUE SE INCORPORE EN EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA CICLOVÍA DE TLÁHUAC, LA CONEXIÓN CON EL EJE 10 SUR, DE ESTANISLAO RAMÍREZ RUIZ A LA AUTOPISTA MÉXICO - PUEBLA, PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y MOVILIDAD DE LAS Y LOS CICLISTAS QUE TRANSITAN SIN LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA SALVAGUARDAR SU INTEGRIDAD.

ATENTAMENTE

DIP. RIGOBERTO SALGADO VÁZQUEZ