

Ciudad de México, a 11 de noviembre del año 2021.

MAME/AL/054/21

**ASUNTO: SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN DE
INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO**

MAESTRO ALFONSO VEGA GONZÁLEZ
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
PRESENTE.

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 100 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 siguiente **martes 16 de noviembre** del año en curso, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 34 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A FIN DE GARANTIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y PEATONAL.

Con ese propósito, acompaño para los fines procedentes, archivo electrónico de la iniciativa con proyecto de decreto a la que me he referido, sugiriendo que sea turnada a las comisiones unidad de Normatividad, Estudios y Prácticas Parlamentarias y Alcaldías y Límites Territoriales

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

ATENTAMENTE

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO, II LEGISLATURA.
P R E S E N T E

El que suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín** integrante del Grupo Parlamentario de **MORENA**, de la Segunda Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, apartado A, fracción segunda de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 30 numeral 1, inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; el artículo 12, fracción segunda de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y el artículo 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Congreso la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 34 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La vida en las grandes urbes sería imposible sin sistema de transporte público, el cual ofrezca a las personas opciones para desplazarse y movilizarse.

Los Países Bajos tienen la tasa más alta de uso de bicicletas, ofrecen la gama más amplia de conocimientos sobre ciclismo y son famosos en todo el mundo por su infraestructura ciclista. En todo el mundo existe un interés creciente en el uso de bicicletas.

En este sentido, la utilización de la bicicleta como medio de transporte se ha popularizado, asume un rol importante por sus propias características de eficacia y eficiencia como modo de transporte urbano. Si bien es cierto que este medio de transporte tiene altas bondades, se debe reconocer que el uso de la bicicleta tiene también inconvenientes, tales como las condiciones climáticas, fuertes pendientes, el riesgo al robo y el peligro latente de sufrir algún tipo de accidente al interactuar con todas las personas usuarias de la vía, son algunos de los problemas principales que se encuentran las personas que deciden utilizar este medio de transporte.

En la Ciudad de México, el uso de la bicicleta se ha incrementado de forma considerable en los últimos años, desde el año 1998 las primeras organizaciones en pro de este medio de transporte comenzaron a trabajar en el impulso de políticas públicas y de campañas para lograr sensibilizar a la gente respecto a temas de movilidad y medioambiente

En enero del 2004, se inauguró la primer ciclopista, cuya ruta ofrecía un recorrido de Ejército Nacional a Barranca del Muerto, la cual fue impulsada por la entonces secretaria del Medio Ambiente de la Ciudad de México y ahora Jefa de Gobierno, la Dra. Claudia Sheinbaum. Fue en el año 2007 cuando con el programa “Muévete en bici”, el cual constaba de un paseo dominical en bicicleta por Paseo de la Reforma, se dio espacio en la agenda pública a temas relacionados con la bicicleta, promoviéndola como medio de transporte y destacando los beneficios de utilizarla.

La gente en la Ciudad comenzó a familiarizar el uso de la bicicleta y comenzó a utilizarlas por practicidad, para evitar manifestaciones, el tránsito y para recorrer distancias cortas. Sin embargo, el aumento en el uso de la bicicleta,

lamentablemente trajo consigo el aumento en accidentes, en muchos de estos se han visto involucradas personas conductoras del transporte público concesionado.

En este sentido y con plena conciencia de la urgencia de accionar para cuidar la vida de las personas que deciden movilizarse por este medio, La Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México, publicó datos abiertos y el mapa interactivo de la infraestructura ciclista existente en las distintas alcaldías de la Ciudad de México, para promover el uso de la bicicleta en la capital del país, así como, un ejercicio de transparencia para contar con herramientas de análisis accesibles¹.

En este marco, fue durante el año 2019 que la Semovi inició la implementación de 88.43 kilómetros de infraestructura, que ya están en uso, con el propósito de generar opciones para recorrer grandes distancias, crear conexiones en la red central existente y comenzar a crear redes en periferias.

Cabe mencionar que, la pandemia por la que atravesamos derivado de la propagación del virus Sars-Cov-2, que produce la enfermedad del Covid19, ha sido un impulso importante en el uso de la bicicleta como medio de transporte para frenar la severa crisis sanitaria. Fue tal el impacto en el aumento de uso de estas, que el Gobierno de la Ciudad de México implementó diversas ciclovías emergentes² con la intención de brindar mayor seguridad a las personas y continuar motivando al uso de esta y evitar en lo posible el uso de transporte público.

De manera desafortunada, México ocupa el noveno lugar mundial en muertes por accidentes de tránsito, incluidos los atropellamientos a 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

¹ <https://www.milenio.com/politica/comunidad/cdmx-mapa-ciclovias-16-alcaldias-publicado-semovi>

² <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/movilidad-covid-19-en-la-cdmx.pdf>



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena

de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM, y los gobiernos capitalino y mexiquense.³

Ahora bien, de acuerdo a datos publicados que remiten procedencia al Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la Ciudad de México, en 2019 se registraron 717 accidentes de personas ciclistas, siendo las alcaldías más afectadas la Cuauhtémoc con 123 casos; Miguel Hidalgo con 88; Iztapalapa con 83; Gustavo A. Madero con 70, y Benito Juárez con 58; le sigue la alcaldía Tlalpan con 49; Xochimilco con 47; Iztacalco con 43; Coyoacán 39; Venustiano Carranza con 38; Álvaro Obregón 31; Azcapotzalco con 21, Tláhuac con 15; Magdalena Contreras 6; Cuajimalpa 3 y Milpa Alta 3⁴.

³ <https://www.sinembargo.mx/06-04-2019/3561587>

⁴ <https://lasillarota.com/metropoli/accidentes-de-ciclistas-en-2019-asi-cerraron-las-cifras/355586>



A pesar de las acciones emprendidas para proteger a las personas que se desplazan por las calles de la Ciudad de México a pie, en bicicleta o motocicleta cerca de 200 personas han perdido la vida o resultado lesionadas en lo que va del 2020, informó la Secretaría de Movilidad.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

Fomentar la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta se considera una forma de resolver los problemas de accesibilidad, hacer una contribución sustancial a los objetivos de sostenibilidad y ofrecer un medio de transporte saludable y fiable.

La infraestructura vial ciclista es la combinación de vías para la circulación exclusiva o preferente de personas ciclistas: las cuales cuentan con intersecciones diseñadas apropiadamente, puentes, túneles y otros elementos de infraestructura vial, y dispositivos para el control del tránsito que permitan que las personas usuarias se desplacen de forma segura, eficiente y cómoda creando una red.

Las vías para la circulación ciclista pueden ser urbanas, interurbanas, bidireccionales o unidireccionales, según las condiciones imperantes en cada uno de los espacios urbanos⁵. Con estas se debe garantizar la seguridad de las personas sin poner en riesgo la integridad propia o las personas que se encuentran alrededor.

Varios estudios, han demostrado que la bicicleta es el modo de transporte más eficiente en recorridos de hasta cinco kilómetros puerta a puerta. La Encuesta Origen-Destino 2007 (INEGI, 2007) de la Ciudad de México estableció que la velocidad promedio de los viajes realizados en bicicleta es de 16.4 Km/hr.

Mientras que, los recorridos en automóvil se realizan con una velocidad promedio de 15.0 Km/hr, por lo anterior, es necesario repensar el diseño de las vías a las características específicas de circulación y segregar los flujos ciclistas de los automotores cuando las circunstancias no son seguras ni cómodas, lo cual ayudará de forma importante a salvaguardar la vida e integridad de las personas.

Las ciudades cambian, se encuentran en constante modificación y desarrollo. Debemos adaptarnos a esos cambios, buscando la forma de resolver necesidades

⁵ <http://ciclociudades.mx/wp-content/uploads/2015/10/Manual-Tomo-IV.pdf>

que se presentan al realizar actividades cotidianas como movilizarse, y buscar en todo momento ofrecer seguridad a las personas.

Ahora bien, al ser las alcaldías el orden de gobierno más cercano a las personas y al estas facultadas tanto en materia de movilidad como en materia de obra pública, es de suma importancia continuar trabajando por ofrecer a la ciudadanía opciones de movilidad sustentable, garantizando la seguridad de todas las personas.

En este sentido, las experiencias internacionales como la de Santiago de Chile, mostraron que después de cuatro años de implementación de la ciclovía el número de viajes aumentó en un 45 %. En comparación, las ciclovías de Rosario han mostrado un aumento del usuario de entre el 24 % y el 52 %, durante el primer año. Asimismo, la cuota modal para bicicletas en estos corredores creció entre un 12 % y un 75 %, en comparación con el punto de referencia internacional del 40%.

Esto, se compara con otros cálculos de costo contra la efectividad de proyectos análogos para ver la rentabilidad de cada tipo de proyectos. Por ejemplo, las instalaciones para bicicletas de la Orange Line en Los Ángeles reduce entre 314 y 507 toneladas equivalentes de CO2 por año y estas reducciones se logran a un costo promedio de 5.125 dólares por toneladas⁶.

Es evidente, que los beneficios de implementar ciclovías en las ciudades han sido mayores a cualquier argumento que se pueda esgrimir en oposición y corresponden a una agenda de sustentabilidad y derechos que merece la ciudadanía. Continuar atendiendo a este llamado desde los diferentes órdenes de gobierno favorecerá a la Ciudad de México, convirtiéndose en emblemático para el resto del país y en sintonía con otras ciudades del mundo que se han colocado a la vanguardia al

⁶ <https://la.network/infraestructura-ciclista-es-necesaria-o-no/>

responder de manera estratégica a las necesidades de movilidad, al repensar el diseño urbano para adoptar y/o expandir redes de ciclovías permanentes a favor de la población.

**FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONAL Y
CONVENCIONAL**

- Que el objetivo 11 los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU:

“Ciudades y comunidades sostenibles” busca 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

- Que la resolución aprobada por la Asamblea General el 2 de marzo de 2010, 64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en su numeral 6 dice:

“6. Exhorta a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción;”

- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4 mandata:

(...)

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

(...)

- Que la Constitución Política de la Ciudad de México mandata en su artículo 13:

“Artículo 13

Ciudad habitable

(...)

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.”

Y en el Apartado E del mismo mandato:

“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. 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 público, impulsando el 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.”

- Que la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México faculta:

Artículo 29. Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:

(...)

II. Obra pública y desarrollo urbano;

III. Servicios públicos;

IV. Movilidad;

V. Vía pública;

VI. Espacio público;

(...)

Por lo anterior expuesto la presente Iniciativa pretende coadyuvar a garantizar el mandato constitucional que resuelve que la movilidad debe darse condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Es de suma importancia continuar trabajando para garantizar este derecho para todas las personas, en consideración de a evolución y desarrollo de las sociedades, en las que se demandan estrategias más sustentables y sostenibles.

Derivado de lo anterior, se somete a consideración de esta soberanía la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 34 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, en los siguientes términos:

ÚNICO.- SE REFORMA LA FRACCIÓN SEGUNDA DEL ARTÍCULO TREINTA Y CUATRO DE LA LEY ORGÁNICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Para tener una visión más clara de la propuesta, se presenta a continuación el cuadro comparativo de las modificaciones.

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:</p> <p>I. (...)</p> <p>II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;</p>	<p>Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:</p> <p>I. (...)</p> <p>II. Diseñar e instrumentar medidas, acciones, obras e infraestructura adecuada que contribuyan y fomenten movilidad peatonal, así como el uso de transporte no motorizado, sin riesgo.</p> <p>III a la IX ...</p>

DECRETO

Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:

I. (...)

II. Diseñar e instrumentar medidas, acciones, obras e infraestructura adecuada que contribuyan y fomenten movilidad peatonal, así como el uso de transporte no motorizado, sin riesgo.

III a la IX ...

<p>ARTÍCULOS TRANSITORIOS</p>

Primero. - Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Segundo.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México..

Dado ante el Recinto Legislativo de Donceles, noviembre del 2021.

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN