

**DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
II LEGISLATURA  
P R E S E N T E**

El suscrito, diputado **ANIBAL ALEXANDRO CAÑEZ MORALES**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 99 fracción, II, 101, 102 y 140 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente:

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO AL GOBIERNO DE LA ALCALDÍA CUAUHTÉMOC, PARA QUE DE FORMA COORDINADA IMPLEMENTEN LAS ACCIONES NECESARIAS Y PRESUPUESTALES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CICLOVAS EN VIALIDADES ESPECÍFICAS PARA CREAR EL CORREDOR CICLISTA “ROMA-DOCTORES-OBRAERA”, CON LA FINALIDAD DE MEJORAR LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DE LA ZONA, EN BENEFICIO DE LAS Y LOS HABITANTES DE LA ALCALDÍA CUAUHTÉMOC, misma que se presenta contemplando el siguiente:**

**PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La bicicleta es un medio de transporte ecológico, sostenible y económico, su uso como transporte alternativo al de los vehículos de combustión interna es una acción individual que, en su conjunto, puede aportar una disminución de la intensidad del forzante radiativo (cualquier cambio en la radiación entrante o

saliente de un sistema climático)<sup>1</sup> reduciendo los efectos potenciales del efecto de las llamadas Islas de calor urbanas, así como del calentamiento global.

La Ciudad de México en los últimos años ha impulsado la construcción de corredores viales enfocados al uso de la bicicleta como un medio de transporte dejando atrás el concepto de uso solamente recreativo. Lamentablemente varias vialidades de la capital no cuentan con la infraestructura específica para el uso seguro de las bicicletas, implementando espacios de circulación conjunta con el carril confinado al transporte público, esto trae un problema de elegibilidad para el uso adecuado.

El problema se agrava cuando existen destinos muy concurridos o que la llegada a estos puede complicarse por motivos de tránsito o porque las condiciones de transporte público no es el más óptimo, es el caso de la zona hospitalaria del Centro Médico Siglo XXI en las colonias Doctores y Roma Sur, de la alcaldía Cuauhtémoc.

Si bien, las avenidas Cuauhtémoc y el eje 3 sur cuentan con un espacio que se usa como ciclo vía, de forma compartida con los carriles confinados para el transporte colectivo, en las vialidades que se utilizan para reducir el tránsito y los embotellamientos viales no cuentan con espacios destinados exclusivamente para el uso de bicicletas, colmo el caso de las calles Dr. Norma, Dr. José Ma. Vertíz, Dr. Gómez Santos, Dr. Jiménez, Dr. Arce, Dr. Pasteur, Antonio M. Anza, así como el eje vial 2A sur.

Es por lo anterior que con la finalidad de reducir la carga vehicular y con esto la emisión excesiva de gases contaminantes en una zona hospitalaria y de alta afluencia de personas, se propone la construcción de un circuito ciclista en las vialidades adyacentes al Centro médico de especialidades y el hospital general de la Ciudad de México. Para lo anterior se deben contemplar las acciones

---

<sup>1</sup> <https://www.meteored.com.ar/noticias/actualidad/dia-mundial-de-la-bicicleta-su-importancia-frente-al-cambio-climatico.html#:~:text=El%20uso%20de%20la%20bicicleta,efectos%20potenciales%20del%20calentamiento%20global.>

correspondientes y necesarias para llevar a cabo todas las obras que se requieren, desde el estudio de impacto ambiental, hasta las investigaciones en materia de movilidad.

## ANTECEDENTES

1. El Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático (IPCC), de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), realizó a través de un informe especial un llamado advirtiendo que el tiempo para actuar rápidamente para limitar el calentamiento global de acuerdo a las metas indicadas en el Acuerdo de París, dando mayor margen a las personas y los ecosistemas para adaptarse. Para ello, es necesario que las emisiones netas globales de dióxido de carbono de origen humano se reduzcan en 2030 alrededor de un 45% respecto de los niveles de 2010, y continúen disminuyendo hasta 2050<sup>2</sup>.

Esto significa implementar cambios importantes en los sistemas de energía que utilizamos, así como cambios en la forma en que llevamos a cabo la urbanización de las ciudades, tanto en la creación de políticas públicas como cambios en la forma en que nos movemos con el transporte por parte de la ciudadanía.

Según el informe anterior, se estima que 800 ciudades en todo el mundo tienen planes operativos para la implementación de sistemas de bicicletas compartidas. Así mismo, agrega que con este esquema los recorridos por vehículo disminuyeron un 15% desde el 2003, el primer año que operó, y un 6% más un año después. Mientras que las emisiones de CO<sub>2</sub> del tráfico automotor se habían reducido en un 20% para 2008<sup>3</sup>.

2. Para la implementación de acciones en materia de movilidad, la Ciudad de México debe seguir la línea de las grandes ciudades. Si bien, ha crecido el número

<sup>2</sup> <https://www.meteored.com.ar/noticias/actualidad/dia-mundial-de-la-bicicleta-su-importancia-frente-al-cambio-climatico.html#:~:text=El%20uso%20de%20la%20bicicleta,efectos%20potenciales%20del%20calentamiento%20global.>

<sup>3</sup> <https://pedalia.cc/como-la-bicicleta-puede-salvar-al-planeta-del-cambio-climatico/>

de estaciones de bicicletas compartidas con el sistema ecobici, también es un hecho que no sirve de mucho cuando no existen vialidades suficientes y adecuadas para el uso continuo de las bicicletas.

## CONSIDERANDOS

**PRIMERO.** - Que el artículo 13, apartado E., de la Constitución de la Ciudad de México, dispone que Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, así como el artículo 14, apartado A., del mismo ordenamiento, prevé que todas las personas tienen el derecho a vivir en un entorno seguro, a la protección civil, a la atención en caso de accidentes por fallas en la infraestructura de la ciudad, imponiendo la obligación de las autoridades para adoptar las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de estos derechos.

Derivado de lo anterior la Ciudad de México creó el sistema de bicicletas públicas de la Ciudad de México “Ecobici”, que es el sistema que ha integrado a la bicicleta como parte esencial de la movilidad dirigido a los habitantes de la capital, de sus alrededores y a los turistas.

De acuerdo con datos oficiales, hasta el 1 de diciembre de 2022, este sistema contaba con un total de 46,644 usuarios registrados, cifra que podría crecer con mayores espacios dirigidos al uso seguro de las bicicletas<sup>4</sup>.

**SEGUNDO.** Que, en temas de movilidad, tanto el gobierno de la Ciudad de México, así como las Alcaldías, tiene atribuciones concurrentes y específicas para mejorar la movilidad sustentable en cada demarcación territorial.

En cuanto al gobierno de la Ciudad de México, los responsables de Promover, difundir y fomentar la cultura del uso de la bicicleta como modo de transporte urbano sustentable, así como de Coordinar mesas de trabajo Interinstitucionales que involucran la seguridad vial y la regulación de los sistemas de movilidad, es la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. De igual manera tiene

<sup>4</sup> <https://ecobici.cdmx.gob.mx/estadisticas/>

atribuciones para coordinarse con la Secretaría de Obras y Servicios, para la proyección y construcción de ciclovías en la Ciudad de México, atendiendo a la naturaleza del Fondo de Atención al peatón y al Ciclista, contemplado en la Ley de Movilidad.

Por su lado, la fracción II, del artículo 34 de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, refiere que una de las atribuciones exclusivas en materia de movilidad con las que cuentan las alcaldías, es la de diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado.

Por su parte, el artículo 60 de la Ley en cita, señala que dentro de las atribuciones que cuentan las alcaldías de forma subordinada con el Gobierno de la ciudad de México en materia de movilidad, solamente se encuentra la de proponer a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones.

**TERCERO.** Que, para el debido desarrollo sostenible y sustentable de la Ciudad de México, se debe contemplar la erogación de recursos públicos necesarios para mejorar la calidad de vida de las y los capitalinos, lo anterior de conformidad con las competencias y atribuciones de cada autoridad.

Es por lo anterior que atendiendo a los criterios de obra pública que refiere la normatividad en cuanto a que el mantenimiento y desarrollo de obras en vialidades principales le corresponde al gobierno de la Ciudad de México, así como de las vialidades secundarias les corresponde a las alcaldías, es que se sustenta exhortar a ambas autoridades.

**CUARTO.** Que, de acuerdo con la Urbanista y Perito en Desarrollo Urbano, Daniela Marisol Miranda Rivera, es posible llevar a cabo un circuito ciclista en la zona aledaña al Centro Médico Siglo XXI, del Hospital General de la Ciudad de México, así como de la Ciudad Judicial, presentando un proyecto que podría ser viable si las autoridades lo consideran viable, tal como se muestra a continuación:



### Ciclopista de barrio Roma - Doctores - Obrera



El circuito ciclista “Roma-Doctores-Obrera” propuesto sería el siguiente:

Inicia en la calle de Jalapa en la colonia Roma Sur, afuera del kínder y primaria Benito Juárez, girando hacia la calle Antonio M. Anza en dirección al oriente hasta llegar a avenida Cuauhtémoc. En avenida Cuauhtémoc sigue al oriente por la calle Dr. Márquez, entre los hospitales, hasta convertirse en calle Juan A. Mateos pasando el eje Central, hasta la calzada San Antonio Abad.

El circuito continúa al sur por Calzada San Antonio Abad, hasta la calle Antonio Solís, girando por esa misma vialidad en dirección al poniente hasta eje central, en donde la vialidad se convierte en calle Dr. Norma. El circuito continúa en dirección poniente hasta la vialidad Dr. Jiménez, en donde gira en dirección norte hasta la calle Claudio Bernard.

En la calle Claudio Bernard el circuito gira en dirección norponiente hasta la avenida Niños Héroes, tomando dirección sur hasta la calle Dr. Pasteur, en donde sigue con rumbo sur poniente hasta avenida Cuauhtémoc.

El último tramo del circuito retoma dirección al poniente sobre la calle Coahuila en la colonia Roma Sur hasta llegar a la calle de Jalapa, en donde gira en dirección sur y terminar en frente a la primaria y kínder Benito Juárez.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición de **punto de acuerdo de urgente y obvia resolución**, misma que se sustenta bajo los siguientes:

## RESOLUTIVOS

**ÚNICO. – SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO AL GOBIERNO DE LA ALCALDÍA CUAUHTÉMOC, PARA QUE DE FORMA COORDINADA IMPLEMENTEN LAS ACCIONES NECESARIAS Y PRESUPUESTALES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CICLOVAS EN VIALIDADES ESPECÍFICAS PARA CREAR EL CORREDOR CICLISTA “ROMA-DOCTORES-OBRAERA”, CON LA FINALIDAD DE MEJORAR LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DE LA ZONA, EN BENEFICIO DE LAS Y LOS HABITANTES DE LA ALCALDÍA CUAUHTÉMOC.**

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 25 días del mes de mayo de 2023.

