

**DIP. MARIA GABRIELA SALIDO MAGOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
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 en los artículos 122, Apartado A, fracción II y Apartado B de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D inciso a), 30, numeral 1, inciso b) y numeral 2 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13, fracciones LXVII, LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 1, 2 fracción XXI, 5 fracción II, 79 fracción VI, 95 fracción II, 96, 325 y 326 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración la iniciativa de **DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 34 BIS, FRACCIÓN I y 34 TER, FRACCIÓN I DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA CONTAR CON INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y PEATONAL ACORDE CON UNA CIUDAD COMPROMETIDA CON LA MOVILIDAD SUSTENTABLE.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los desafíos que enfrenta nuestra Ciudad de México, de vanguardia, exigen que como Congreso legislemos sobre la base de una sociedad comprometida con el avance social y ambiental, reconociendo las necesidades de los habitantes adecuándolas a una movilidad cada vez más sustentable.

En ese sentido, nuestro actuar político y nuestra labor legislativa irán siempre encaminadas en proteger el tejido social, identificando las necesidades sociales y ambientales, que, en un mundo y una Ciudad tan dinámicos, nos exigen adecuar y ajustar acciones, legislación y políticas públicas acordes a nuestra realidad y objetivos.

Además, la presente iniciativa de Decreto implica un paso más en el cumplimiento de los compromisos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada por la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas, en específico el objetivo de desarrollo número 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, entre cuyas metas encontramos el proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles

y sostenibles para todos, reduciendo el impacto ambiental negativo *per capita*, prestando especial atención a la calidad del aire, con medios de transporte que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero.

I. Contexto fáctico - Movilidad en la Ciudad de México.

La Ciudad de México, como la megalópolis que es, presenta una movilidad diaria por parte de su población, tanto fija como flotante, que ciertamente pocas ciudades en el mundo pueden igualar. De conformidad con el **INEGI** existen en nuestro país en circulación 53,115,396 automóviles registrados en 2021, pudiendo anticipar que este año y el próximo, dicho número aumente.¹ Por otro lado, anualmente el Sistema de Transporte Colectivo (metro) transportó a un total de 837,473,413 usuarios durante 2021.² Lo cual, en promedio, se traduce en 2,294,448 pasajeros al día.³ Sin embargo, se han revelado datos relativos a que previo a la pandemia, se llegaron a movilizar casi el doble de pasajeros diarios de lo que se transportó en 2021, cuestión que se prevé que suceda durante este año ya que la normalidad en mayor o menor medida, ha regresado.²

Por otro lado, la cantidad de bicicletas que existen en la Ciudad de México oscila en alrededor de 2.1 millones y, aproximadamente 340 mil personas se movilizan de manera cotidiana en las mismas, es decir, son ciclistas ordinarios.³ Y si bien no se cuenta con un número diario de peatones, éste debe de ser un número considerable ya que nos encontramos en una megalópolis que tiene alrededor de 22 millones de habitantes.⁴

Las grandes urbes tienden a tener problemas severos de movilidad, y la Ciudad de México no es la excepción. De conformidad con el índice de tráfico de 2017 ocupamos por segundo año consecutivo el puesto de la “ciudad con mayor tráfico del mundo”.⁵ De

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía

<https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/> ²

<https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion> ³ Cálculo propio.

² <https://es.statista.com/estadisticas/609242/promedio-diario-de-pasajeros-del-metro-ciudad-demexico/#:~:text=En%20junio%20de%202020%2C%20el,el%20mismo%20mes%20en%202019.>

³ [https://www.gaceta.unam.mx/aumento-el-numero-de-mujeres-ciclistas-en-](https://www.gaceta.unam.mx/aumento-el-numero-de-mujeres-ciclistas-en-mexico/#:~:text=De%20los%2015.62%20millones%20de,mil%20ciclistas%20en%20dicha%20zona)

[mexico/#:~:text=De%20los%2015.62%20millones%20de,mil%20ciclistas%20en%20dicha%20zona](https://www.gaceta.unam.mx/aumento-el-numero-de-mujeres-ciclistas-en-mexico/#:~:text=De%20los%2015.62%20millones%20de,mil%20ciclistas%20en%20dicha%20zona)

⁴ <https://es.statista.com/estadisticas/1192117/ciudades-sudamericanas-mas-pobladas/>

⁵ <https://www.c3.unam.mx/boletines/boletin5.html>

conformidad con el Traffic Congestion Index, en la Ciudad de México el ciudadano promedio pasó alrededor de 87 horas en el tráfico durante 2021.⁶

Y el metro de la Ciudad de México, como pilar de la movilidad en nuestra Ciudad, tampoco está exento de problemas. Por ejemplo, en promedio hay 9.8 averías por día en el metro, lo cual se tradujo en 79.3 horas de retrasos en este medio de transporte durante 2021.⁷ Dicha cifra no contempla los atrasos que sufren los usuarios debido a que ya no hay cupo en los vagones; es bien sabido que muchas veces, los vagones van sobresaturados, con momentos en los que no es posible el ingreso de más personas, por lo que deben de esperar otro vagón que no esté tan saturado.

El Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional está consciente de los esfuerzos que se han realizado en la política pública urbana, como lo es la existencia del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, pero debemos de reconocer que aún hay un gran espacio para mejorar, y generar avances en beneficio de la movilidad de todas y todos los habitantes de la Ciudad.

Por ejemplo, actualmente se cuenta con una red de ciclovías dentro de la Ciudad de México que abarca un total aproximado de 380.72 km,⁸ cuestión que ha ido incrementando en los últimos años. Sin embargo, lo cierto es que muchas de éstas se concentran en algunas Alcaldías y, en específico, colonias de la Ciudad, mismas que se ven mayormente beneficiadas con dicha infraestructura ciclista. Por ejemplo, Cuauhtémoc concentra el 17% de las ciclovías de la Ciudad de México, mientras que Milpa Alta únicamente cuenta con el 0.2% de las mismas.⁹ En la tabla que se inserta a continuación,¹² se puede observar la inequitativa distribución de infraestructura ciclista que se encuentra distribuida en las Alcaldías de la Ciudad de México.

⁶ <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2022/9/1/cdmx-octava-megaaurbe-con-mas-trafico-en-2021capitalinos-pasan-87-horas-en-embotellamientos-al-ano-435899.html>

⁷ <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2022/05/17/metro-perdio-79-3-horas-en-retrasos-por-averiasen-2021>

⁸ <https://gobierno.cdmx.gob.mx/noticias/duplicamos-el-numero-de-ciclovias/>

⁹ <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2022/08/02/ciclovias-cdmx-2022-alcaldias-con-menosinfraestructura> ¹² Ídem.

Alcaldía	Manzanas con todas las vialidades con ciclovías	Manzanas con algunas vialidades con ciclovías	Manzanas con ninguna	Porcentaje
Álvaro Obregón	1	73	4,339	1.7%
Azcapotzalco	1	64	2,020	3.2%
Benito Juárez	1	213	1,948	10.9%
Coyoacán	0	35	2,943	1.1%
Cuajimalpa	0	9	713	1.2%
Cuauhtemoc	2	357	2,022	17.7%
Gustavo A. Madero	1	116	7,324	1.5%
Iztacalco	0	14	2,034	0.6%
Iztapalapa	0	50	9,855	0.5%
Magdalena Contreras	0	78	1,209	6.4%
Miguel Hidalgo	6	271	1,871	15.2%
Milpa Alta	0	3	1,011	0.2%
Tlalpan	1	177	3,954	4.5%
Venustiano Carranza	0	50	2,811	1.7%
Xochimilco	2	54	2,582	2.1%

Fuente: Inventario Nacional de Vivienda, INEGI

Así, es claro que el mayor problema que tiene el uso de la bicicleta como medio de transporte es la ausencia de infraestructura ciclista que permita un transporte eficiente y seguro ya que no se cuenta con suficientes ciclovías distribuidas a lo largo de todas y cada una de las Alcaldías de la Ciudad. Por ello, uno de los principales tópicos a abordar consiste en ampliar la infraestructura ciclista para lo cual la inversión económica se vuelve el tema prioritario.

II. Ciudad Ciclista

La Ciudad de México es una urbe ejemplar, sin lugar a duda un referente mundial para diversas ciudades a lo largo del mundo. Pero en materia de infraestructura ciclista aún tenemos un largo camino por recorrer para satisfacer las necesidades de transporte de sus habitantes. Por ello, es importante observar datos acerca de los beneficios que trae aparejado el uso de infraestructura ciclista.

Para empezar, a diferencia de la construcción de vialidades para automóviles, la construcción de vialidades ciclistas tiene una incidencia positiva para todas y todos. Es decir, peatones, ciclistas y automovilistas se desplazan de una manera más segura para todas y todos. Lo que a su vez se traduce en un menor número de accidentes automovilísticos.¹⁰ De igual manera, aunque en primera instancia pareciera que el “reducir” la calle para los automovilistas al otorgar a los ciclistas un espacio de vía incrementaría el tráfico, el resultado es totalmente opuesto. Por ejemplo, en Nueva York a partir de la implementación de ciclovías, el tráfico en determinadas calles se redujo hasta en un 35% del tiempo que tomaba llegar a determinados destinos.¹¹ Así, los datos arrojados en Nueva York también demuestran que la reducción de tiempos no necesariamente es constante, sino que durante el tráfico matutino y nocturno, se redujo en un 13% en las zonas menos beneficiadas, y durante el medio día el tráfico se redujo en un 21%.¹⁵

Así podemos empezar a visualizar que el uso de bicicletas tiene una incidencia en la vida de todas y todos. El tráfico de la Ciudad de México como se mencionó anteriormente es muy severo y se encuentra dentro de los peores del mundo. También es bien sabido que estar largos tiempos en el tráfico tiene efectos adversos en la salud de los usuarios.¹² Por lo que es nuestra responsabilidad tomar medidas para continuar con la reducción del congestionamiento vial, a la par de avanzar en una movilidad más sostenible en nuestra Ciudad de México.

El uso de bicicletas no sólo tiene una incidencia dentro de la salud de los usuarios de automóviles al reducir el estrés generado por el tráfico ya que, como se demostró

¹⁰ <https://www.torhoermanlaw.com/benefits-of-improving-bicycle-infrastructure/#:~:text=Cities%20and%20suburbs%20with%20strong,their%20feet%20to%20the%20group>
[nd.](#)

¹¹ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-09-05/when-adding-bike-lanes-actually-reduces-trafficdelays> ¹⁵ Ídem.

¹² <https://www.nytimes.com/es/2019/02/07/espanol/consecuencias-trafico-salud.html>

anteriormente, se disminuye el tiempo en el mismo. También tiene una incidencia positiva dentro de los mismos ciclistas, ya que el utilizar dicho medio de transporte reduce la posibilidad de que los y las ciudadanas de esta ciudad desarrollen diabetes, enfermedades cardiovasculares, ansiedad, depresión, demencia y presión arterial alta en, al menos, un 40%.¹³

En el mismo sentido, la infraestructura de ciclovías al incentivar el uso de bicicletas aumenta la plusvalía de las propiedades que lo rodean, particularmente si las mismas no cuentan con transporte público cercano.¹⁴ El valor en lo que se menciona no solo atiende a un tema de transporte efectivo, sino que también las áreas en las que existe un uso sustancial de bicicleta el aire es más limpio, hay menos contaminación auditiva y como se demostró anteriormente, menos tráfico automovilístico. Promoviendo así no sólo ambientes urbanos más sanos, más bellos, pero también más justos, puesto que se permite que personas, sin importar su estrato social, puedan transportarse mejor y en igualdad de circunstancias, ejercitarse mejor y tener una Ciudad más bella y grata en todos los sentidos.

Además de los beneficios económicos anticipados, es relevante mencionar el caso canadiense: derivado del uso de ciclovías durante 2009 en la Ciudad de Vermont, Canadá, se reflejaron beneficios económicos en el sector inmobiliario y en el sector salud que ascendían a \$400 millones de dólares canadienses. Se generaron 1,400 empleos para la construcción de dichas ciclovías lo cual se tradujo en 41 millones de dólares canadienses en sueldos y 83 millones de dólares canadienses en ganancias en virtud de las ciclovías. Se realizaron eventos relacionados con las ciclovías y estos a su vez, atrajeron alrededor de 61 mil personas y aproximadamente 9.5 millones de dólares canadienses en ganancia de dichos eventos. Sin perder de vista que, además, hoy en día, las ciudades que dan facilidades a transporte ciclista también son un atractivo para todo tipo de turistas.¹⁵

Los beneficios económicos son claros cuando se trata de ganancias, pero también lo son cuando se trata de ahorrar y dar oportunidades equitativas a todas y todos. El costo

¹³ American College of Sports, véase:

www.exerciseismedicine.org/assets/page_documents/EIMFactSheet_2014.pdf.

¹⁴ <https://www.metro-magazine.com/10174225/hdr-sponsors-research-on-the-economics-of-equity-ininfrastructure-investments>

¹⁵ https://bikeleague.org/sites/default/files/Bicycling_and_the_Economy-Econ_Impact_Studies_web.pdf ²⁰
<https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Precio-de-los-vehiculos-repunta-por-la-escasez-desemiconductores-Consultora-J.D-Power-20220331-0069.html>

promedio de un automóvil es de 399 mil pesos,²⁰ y si eso no fuera suficiente, también es una realidad que el costo de la gasolina ha ido en aumento. Durante 2017 se estimó que, en promedio, las y los mexicanos gastan entre 10 mil y 27 mil pesos al año,¹⁶ es decir, mensualmente gastan entre \$833.00 a \$2,250.00 en gasolina, cifra que de ser actualizada al día de hoy seguramente sería mayor, derivado del aumento del precio de la gasolina en los últimos años.

Por otro lado, el costo promedio de una bicicleta en México ronda entre los \$1,800.00 a \$3,000.00.¹⁷ Su bajo costo de adquisición, y considerando que no necesitan gasolina, no solo la hacen un medio de transporte eficiente, ecológico y sano, sino también económico.

Como la Ciudad incluyente que es nuestra capital, se deben de dar oportunidades equitativas para que todas y todos los habitantes puedan desplazarse de forma eficiente, segura y económica para que puedan aprovechar al máximo los empleos y las áreas recreativas que se ofrecen. Reiterando que en el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional estamos comprometidos con el beneficio de todas las personas, siempre buscando opciones que mejoren la calidad de vida de la población.

III. Propuesta concreta – El destino de, al menos, el 0.13% del total Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el desarrollo de infraestructura ciclista y peatonal.

En el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional estamos comprometidos en atender las necesidades de las y los habitantes de la Ciudad de México. Así, conscientes de que el transporte dentro de esta Ciudad es un problema multifactorial que, por sus deficiencias, tiene incidencias negativas en varios sectores, es que se proponen soluciones integrales que no solo resuelvan el problema de movilidad, sino que también mejoren la salud y cuiden de la economía de todas y cada uno de las y los mexicanos.

Por ello, como se ha venido anticipando es necesaria la construcción de más ciclovías en diversas Alcaldías, colonias y avenidas, tanto principales como secundarias, para alcanzar los beneficios para peatones, ciclistas y automovilistas antes mencionados.

¹⁶ <https://traficozmg.com/2018/08/cuanto-gasta-el-mexicano-en-gasolina-anualmente/>

¹⁷ <https://www.informador.mx/Suplementos/El-costo-real-de-moverse-en-bicicleta-20170406-0129.html>

Con base en la información publicada en medios de comunicación este año la Ciudad de México gastó en subsidios al combustible para transportistas 269 millones de pesos mientras que solo se aportaron 10 millones de pesos al Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón.¹⁸

Según lo expresado por el Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, de 2001 a 2006 la inversión de infraestructura ciclista en la Ciudad fue de 90 millones de pesos; mientras que en el sexenio de 2007 a 2012 fue de 85 millones de pesos; de 2013 a 2018 la inversión alcanzó los 239 millones de pesos y, tan solo en 2019, fue de 271 millones de pesos.¹⁹

Por lo anterior, se propone garantizar una cifra destinada al Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, por el orden de 300 millones de pesos anuales para el desarrollo de infraestructura ciclista y peatonal, ya sea en ciclovías, biciestacionamientos, cruces, banquetas y servicios vinculados.

De esta forma, se busca establecer en la legislación que los recursos que se destinen anualmente al Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón de la Ciudad de México no sea menor al 0.13% del Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para que desarrollen más y mejores ciclovías, biciestacionamientos y, en general, infraestructura ciclista, en beneficio de ciclistas y peatones, así como mejorar las existentes.

La reforma a los artículos 34 Bis, fracción I y 34, Ter, fracción I de la Ley de Movilidad tiene como objetivos específicos:

- i. Desarrollar ciclovías, biciestacionamientos y, en general, infraestructura ciclista, de forma equitativa en todas y cada una de las Alcaldías, debiendo priorizar aquellas que cuentan con el menor número de éstas;
- ii. Dar el debido y adecuado mantenimiento a efectos de que las ciclovías existentes se encuentren en condiciones óptimas de uso y seguridad para los usuarios de las mismas; y

¹⁸ <https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/06/03/cdmx-gasta-269-mdp-gasolina-transportistas-10-mdpciclistas>

¹⁹ <https://centrourbano.com/urbanismo/ampliaran-ciclovias-con-inversion-de-271-mdp-en-cdmx/>

- iii. Promover el uso de las ciclovías de manera cotidiana, con la promoción y realización de eventos que incentiven el uso de la bicicleta en la Ciudad de México como medio de transporte diario.

Para mayor claridad, a continuación, se exponen las modificaciones propuestas a los artículos 34 Bis, fracción I y 34 Ter, fracción I de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México:

Ley de Movilidad de la Ciudad de México	
Texto vigente	Propuesta de modificación
<p>Artículo 34 Bis. Los recursos del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, estarán integrados por:</p> <p>I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México;</p> <p>...</p>	<p>Artículo 34 Bis. ...</p> <p>I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México, misimos que no serán menores al equivalente al 0.13% del total del Presupuesto de Egresos de que se trate.</p> <p>...</p>

<p>Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:</p> <p>I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal;</p> <p>...</p>	<p>Artículo 34 Ter. ...</p> <p>I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal.</p> <p>En la construcción de ciclovías y biciestacionamientos, tanto en vías primarias como secundarias de la Ciudad, se tomarán en cuenta las necesidades de movilidad en cada Alcaldía.</p> <p>La implementación de infraestructura ciclista y peatonal en vías secundarias se realizará de manera coordinada y previa aprobación de la Alcaldía de que se trate;</p> <p>...</p>
---	--

Por todas las consideraciones aquí expuestas, se propone el siguiente:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 34 BIS, FRACCIÓN I y 34 TER, FRACCIÓN I DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA CONTAR CON INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y PEATONAL ACORDE CON UNA CIUDAD COMPROMETIDA CON LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

Artículo único. - Se reforman los artículos 34 Bis, fracción I y 34 Ter, fracción I, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para quedar como sigue:

Artículo 34 Bis. Los recursos del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, estarán integrados por:

- I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México, mismos que no serán menores al equivalente al 0.13% del total del Presupuesto de Egresos de que se trate.

...

Artículo 34 Ter. ...

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal;

En la construcción de ciclovías y biciestacionamientos, tanto en vías primarias como secundarias de la Ciudad, se tomarán en cuenta las necesidades de movilidad en cada Alcaldía.

La implementación de infraestructura ciclista y peatonal en vías secundarias se realizará de manera coordinada y previa aprobación de la Alcaldía de que se trate;

...

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 7 días del mes de septiembre de 2023.

ATENTAMENTE

