

Ciudad de México, a 7 de diciembre de 2023.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA
PRESENTE.

El que suscribe, **FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA**, Diputado del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a), b) y c) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I del Reglamento del Congreso, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORMAR LOS ART. 12, 15 y 37 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO** al tenor de lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

I. Encabezado o título de la propuesta:

Corresponde a los términos expresados en el proemio del presente instrumento parlamentario.

II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver y Argumentos que la sustentan:

La bicicleta se ha integrado como parte esencial de la movilidad en la capital del país. Es una realidad que el parque de bicicletas en la capital ha aumentado. Cada día son más los usuarios que se pueden observar transitar, ciclo carriles, carriles Bus-bici y por calles sin carriles exclusivos para trasladarse a sus centros de trabajo, también es notorio el aumento de personas repartidoras que, por la naturaleza de su ocupación, dedican gran parte de su jornada al desplazamiento por este medio de transporte.

Al día se realizan aproximadamente 252 mil 359 viajes diarios en bicicleta con 121 mil 232 personas usuarias, por lo que el riesgo de tener un accidente es amplio por falta de infraestructura vial y señalización.¹

Fue en el año 2019 cuando el gobierno de la Ciudad de México incorporó el plan de fomento al uso de la bicicleta por parte de la Secretaría de Movilidad, con la finalidad de aumentar la infraestructura existente y ampliar la misma a más zonas de la Ciudad.

En total hay 292 vías para circular con bicicleta en las 16 alcaldías de la capital del país. Un mapa interactivo de la secretaría las presenta como carril bus bici, carril de prioridad ciclista, ciclo carril, ciclovía, ciclovía recreativa, sendero compartido y ciclovía emergente.²

¹ <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/piden-rediseño-de-ciclovías-en-cdmx-ante-alza-de-accidentes-de-transito-con-ciclistas-9757492.html>

² <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/día-mundial-de-la-bicicleta-lo-que-debes-saber-para-rodar-en-cdmx/1518402>

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos del Gobierno de la Ciudad y de presumir sus supuestos logros en materia de movilidad es una realidad que no toda la infraestructura ciclista puesta en marcha durante esta administración es funcional y útil y lo mas importante segura para el traslado de usuarios.

Hace tan solo unos días, en el marco del día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tráfico, ciclistas de la Ciudad de México, denunciaron las malas condiciones de las ciclovías de la ciudad.

Según información del proyecto “Ni una muerte vial” tan solo en 2023, 284 ciclistas han muerto en accidentes de tránsito, lo que da a entender que efectivamente la infraestructura ciclista no otorga seguridad a los usuarios. Así lo mencionó Evelyn Sánchez, fundadora de “Justicia para Todos” en entrevista para Notipress: “lamentablemente, no sirve de nada si tenemos ciclovías si en el 80% de los casos estas no cuentan con las garantías de seguridad”³

De acuerdo con cifras recolectadas en el Informe de Hechos de Tránsito de la Secretaría de Movilidad, mil 085 ciclistas sufrieron lesiones durante recorridos en la Ciudad de México en 2022.

De conformidad con una encuesta realizada por Infobae México entre 118 ciclistas, el 60% de declaró haber sufrido al menos algún incidente de tránsito, como choque o atropellamiento, provocado por la invasión de las ciclovías disponibles en la actualidad, así como por la falta de pericia de conductores de automóviles particulares, motocicletas, taxis y autobuses de transporte público.⁴

³ <https://notipress.mx/actualidad/ciclistas-denuncian-malas-condiciones-de-las-ciclovias-en-cdmx-18127>

⁴ <https://www.infobae.com/mexico/2023/04/10/seguridad-la-cuenta-pendiente-de-cdmx-con-los-ciclistas-tomar-las-calles-es-un-acto-politico/>

Es urgente una regulación a vehículos de carga y transporte público: en 2022, el 42 por ciento y 27 por ciento, respectivamente, estuvieron involucrados en atropellamientos y muertes de ciclistas.⁵

Los ciclistas se encuentran en un total estado de indefensión, ante automóviles, motocicletas, microbuses, autobuses, trolebuses que invaden el carril ciclista o peor aún con los que tienen que compartir espacio y ante las malas condiciones en que se encuentra la infraestructura ciclista, que en muchos casos es compartida con el transporte público o de uso prioritario.

Hasta el 24 de septiembre de 2023, se contabilizaron 10 muertes de ciclistas en Ciudad de México lo que implica que por lo menos una persona muere en estas condiciones cada 32 días.

Las muertes de ciclistas han incrementado 155 por ciento en los últimos cuatro años. Durante 2022 se registró una muerte cada 13 días; en 2021, la frecuencia de este tipo de casos se presentó en uno cada 17 días y en 2019 una muerte cada 33 días.⁶

Es por ellos que se debe redefinir la actual política de movilidad, con el fin de garantizar el tránsito de bicicletas y vehículos no motorizados, así como carriles exclusivos para el transporte público independientemente a las vías ciclistas, con objeto de garantizar la seguridad de los usuarios.

⁵ <https://www.reforma.com/urgen-vias-seguras-por-fallecimientos-de-ciclistas-en-cdmx/ar2531858>

⁶ <https://www.radioformula.com.mx/cdmx/2023/11/24/matan-ciclista-al-mes-en-cdmx-esta-vez-fue-tiffany-mientras-viajaba-su-trabajo-791274.html>

III. Convencionalidad y Constitucionalidad

Primero. - De acuerdo a la fracción LXIV del artículo 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, el Congreso tiene competencia para:

LXIV. Expedir y reformar las leyes aplicables a la Ciudad de México en las materias conferidas al ámbito local, por la Constitución Política, en las que se ejerzan facultades concurrentes, coincidentes o de coordinación con los poderes federales y las que no estén reservadas a la federación, así como las que deriven del cumplimiento de los tratados internacionales en materia de derechos humanos y todas aquellas que sean necesarias a objeto de hacer efectivas las facultades concedidas a las autoridades de la Ciudad, lo anterior de conformidad a lo señalado en la presente ley, su reglamento y las leyes aplicables;

Segundo. - De conformidad con el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es un derecho de los diputados:

I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;

Los diputados del Congreso de la Ciudad de México tienen la facultad expedir leyes en la Ciudad de México.

Tercero. - El artículo 13 “Ciudad Habitable” de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece que:

“...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...”

“...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.
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. ...”

Cuarto. - El artículo 16 de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece lo siguiente:

“...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

De lo anterior se colige que, la presente ley se encuentra dentro del marco legal y normativo que rige la Ciudad de México, y que los legisladores tenemos la facultad para llevar a cabo las modificaciones que consideremos pertinentes, en pro del bienestar y libre desarrollo de los capitalinos.

Texto normativo propuesto:

Por lo anteriormente expuesto se propone la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORMAR LOS ART. 12, 15 y 37 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD PARA LA CIUDAD DE MÉXICO	
VIGENTE	PROPUESTO
<p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I a LXI</p> <p>LXII.- Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue el Jefe de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p>	<p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I a LXI</p> <p>LXII.- En conjunto con la Secretaría de Obras y Servicios, desarrollar, impulsar e implementar vías ciclistas exclusivas, delimitadas y confinadas, las cuales no podrán ser de uso compartido con vehículos de transporte público (carriles de uso compartido Bus-bici) y/o con el tránsito de vehículos particulares (carriles de prioridad o uso preferente ciclista).</p> <p>LXIII.- Aquellas que, con el carácter de delegables, le otorgue el titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder</p>

	<p>Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p>
<p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Delegaciones tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>I a XIII</p> <p>XIV Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p> <p>Sin Correlativo</p>	<p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>I a XIII</p> <p>XIV Implementar en las vialidades secundarias de su territorio, ciclovías exclusivas, delimitadas y confinadas, mismas que no podrán ser compartidas con el transporte público, ni con vehículos particulares.</p> <p>XV Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p>
<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Distrito Federal, observará los siguientes criterios:</p> <p>I a XI</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad de México, observará los siguientes criterios:</p> <p>I a XI</p> <p>XII Desarrollo e implementación de carriles ciclistas exclusivos, señalizados, delimitados y confinados, las cuales no podrán ser de uso compartido con vehículos de transporte público (carriles de uso compartido Bus-bici) y/o con el tránsito de vehículos particulares (carriles de prioridad o uso preferente ciclista).</p>

PROYECTO DE DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORMAR LOS ART. 12, 15 y 37 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD PARA LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I a LXI

LXII.- En conjunto con la Secretaría de Obras y Servicios, desarrollar, impulsar e implementar vías ciclistas exclusivas, delimitadas y confinadas, las cuales no podrán ser de uso compartido con vehículos de transporte público (carriles de uso compartido Bus-bici) y/o con el tránsito de vehículos particulares (carriles de prioridad o uso preferente ciclista).

LXIII.- Aquellas que, con el carácter de delegables, le otorgue el titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:

I a XIII

XIV Implementar en las vialidades secundarias de su territorio, ciclovías exclusivas, delimitadas y confinadas, mismas que no podrán ser compartidas con el transporte público, ni con vehículos particulares.

XV Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad de México, observará los siguientes criterios:

I a XI

XII Desarrollo e implementación de carriles ciclistas exclusivos, señalizados, delimitados y confinados, las cuales no podrán ser de uso compartido con vehículos de transporte público (carriles de uso compartido Bus-bici) y/o con el tránsito de vehículos particulares (carriles de prioridad o uso preferente ciclista).

TRANSITORIOS

PRIMERO. - Remítase a la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. - El Presente decreto entrará en vigor al día natural siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. – Las autoridades correspondientes contarán con un plazo de 2 años para eliminar los carriles ciclistas de uso compartido o prioritario y sustituirlos por carriles ciclistas exclusivos, confinados y señalizados.

CUARTO. - Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente decreto.

Dado en el Recinto Legislativo, el día 7 de diciembre de 2023.

ATENTAMENTE



DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA