

Ciudad de México a 24 de agosto del 2020

**DIP. ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA COMISIÓN PERMANENTE
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
I LEGISLATURA
PRESENTE**

1

La que suscribe, Diputada Ana Cristina Hernández Trejo, del Grupo Parlamentario de Morena de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y Apartado D, inciso a); 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; así como 4, fracción XXI, 12, fracción II y 13, fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, los artículos 2, fracción XXI, 5, fracción I, 95, fracción II, 96 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIV Y SE RECORRE LA FRACCIÓN SUBSECUENTE DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 134 TER A LA LEY ORGÁNICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de los siguientes:

DS


I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Congreso de la Ciudad de México aprobó en noviembre de 2019, un punto de acuerdo por el que se exhorta de manera respetuosa a la Alcaldía de Azcapotzalco, a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de obras y servicios, todas de la Ciudad de México, a efecto de que en su conjunto materialicen una nueva visión de ciudad que garantizará un entorno seguro para ciclistas mediante la implementación de proyectos, infraestructura y equipamiento idóneos; sin que a la fecha se tenga avances importantes en la materia. En ese documento se identifica la siguiente problemática que motiva la presente Iniciativa.

Existen estudios que muestran el uso de la bicicleta como una forma de movilidad urbana que contribuye en términos de bioética y prospectiva a generar una ciudad equitativa, competitiva y sustentable. Por lo anterior se deben tomar decisiones de gobierno basadas en valores y ética, dirigidas a restaurar la conciencia, en beneficio del planeta y los que cohabitan el espacio.

El gobierno de la Ciudad de México consiente de los retos en materia de movilidad y preocupado diseñar vialidades incluyentes, pensó en la necesidad de contar con elementos técnicos que permitan planear la Ciudad. Como ejemplo de lo anterior, se tiene el registro de diversos esfuerzos para crear una red ciclista:

En el 2016 la Agencia de Movilidad y Arquitectura (AMACiudad) propuso aumentar los carriles ciclistas 288 kilómetros, con 12 rutas que unan el norte con el sur y el oriente con el poniente y se interconecten con las ciclovías de las entonces Delegaciones.

En el 2018 la Secretaría de Medio Ambiente (SEDEMA) desarrolló el Plan de Movilidad Ciclista para la Ciudad de México (Plan Bici CDMX), documento detallado sobre las necesidades de movilidad sustentable de la ciudad con miras a la continuidad de proyectos ciclistas¹.

De igual manera, respecto del crecimiento de la red de vías ciclistas, el Instituto de la UNAM analizó la probabilidad de viajes ciclistas en rutas y ejes primarios de la ciudad tomando en cuenta la edad, sexo y condición social del usuario, así como las características del entorno.

No obstante lo anterior, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) publica el documento "Infraestructura Ciclista 2019"; en el documento se reconoce la siguiente problemática al hablar de ciclovías ²:

- Crecimiento disperso de la infraestructura vial ciclista: no es una red.

¹ El "Plan Bici" puede consultarse en la siguiente dirección electrónica: <http://planbici.cdmx.gob.mx/>

² El documento "Movilidad Ciclista 2019" fue consultado en su versión electrónica, el día 15 de noviembre 2019, en la siguiente dirección:
<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Movilidad%20en%20Bicicleta%202019.pdf>

- Tramos aislados, infraestructura sin cohesión.
- La mayor infraestructura vial ciclista se localiza en zona central de la ciudad.
- Intermodalidad limitada: no conecta con biciestacionamientos masivos y semimasivos en STC Metro.
- No soluciona las barreras urbanas

3

Por lo anterior se hace patente la necesidad de redoblar los esfuerzos de gobierno, ya que son claras las carencias que se tienen en la materia. Incluso se ha detectado diversos incidentes fatales que nos hacen reflexionar que las acciones realizadas hasta el momento.



La planificación de formas sustentables de transporte que mejoren la seguridad vial debe ser una prioridad para el desarrollo de ciudades que busquen ser más prósperas y habitables. Nos debemos enfocar en la implementación efectiva de un modelo de ciudad basado en el bien común, el fortalecimiento del tejido social, la convivencia pacífica y armoniosa de los usuarios de la vialidad, la recuperación del espacio público y el establecimiento de una infraestructura que logre integrar al ciudadano con tu entorno.

Tenemos la improrrogable tarea de enfocarse en el crecimiento de la red de vías ciclistas priorizado la utilización del espacio vial y la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la jerarquía de movilidad; se requieren acciones de gobierno equiparables a las necesidades de los usuarios de la vialidad para garantizar una movilidad segura en la Ciudad.

En ese sentido se debe reconocer a los ciclistas como grupo de atención prioritaria de acuerdo a la jerarquía de movilidad y por las condiciones de vulnerabilidad por el riesgo constante e inminente que padecen.

Según datos del INEGI en el año 2017, se registraron 4 mil 963 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. En México, las muertes por hechos de tránsito representan la segunda causa de muerte en la población joven de 15 a 29

años. Además, las calles de las ciudades concentran al 93% de los choques y atropellamientos.

II. PROBLEMA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La problemática planteada anteriormente afecta a hombres y mujeres por lo que la presente iniciativa no identifica acciones de discriminación, desigualdad, o exclusión en razón de género y su eventual aprobación, beneficiará a todos los habitantes de la Ciudad.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

PRIMERO.- Que el gobierno de la Ciudad debe trabajar arduamente para lograr una ciudad más saludable y próspera, en donde todos los habitantes tengan la posibilidad de moverse de manera segura a cualquier punto de la ciudad caminando, en bicicleta o en transporte público sustentable y de alta calidad.

SEGUNDO.- Que los habitantes de la Ciudad de México tienen el derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley, en ese sentido 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.

TERCERO.- Que los espacios públicos son bienes comunes con una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa; por lo que las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por la Constitución.

CUARTO.- Que el espacio público está destinado a la generación y fomento de la interacción social y favorecer el desarrollo de las personas, mejorar su calidad de vida.

QUINTO.- Que existe la obligación de la Administración Pública para proveer de medios necesarios para que las personas elijan libremente la forma de trasladarse. Así también les corresponde diseñar e implementar las políticas, programas y acciones

públicas en materia de movilidad, deberán observar principios, entre los que se encuentran la seguridad, igualdad, resiliencia, sustentabilidad y bajo carbono, así como participación y corresponsabilidad social.

IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

PRIMERO.- Que conforme a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su Artículo 122 apartado A fracción II, atribuye al Congreso de la Ciudad de México ejercer las facultades que la Constitución Política de la Ciudad de México establece, en concordancia con el artículo 4, fracción XXI, y 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 95, fracción II, y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y demás aplicables.

5

SEGUNDO.- De acuerdo al derecho a una Ciudad habitable consagrado en el artículo 13, apartado C "Derecho a la vía pública" y D "Derecho al espacio público" numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México, en los siguientes términos:


DS

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.

D. Derecho al espacio público

1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.

Se entiende por espacio público al conjunto de bienes de uso común destinados a la generación y fomento de la interacción social, o bien, que permitan el desarrollo de las personas.

Son objetivos del espacio público:

- a) Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población.
- b) Mejorar la calidad de vida de las personas
- c) Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación
- d) Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad
- e) Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

6



TERCERO.- De conformidad con el artículo 6 de la Ley de Movilidad donde se establece la obligación de la Administración Pública para proveer de medios necesarios para que las personas elijan libremente la forma de trasladarse; así como observar que la política pública en la materia, considere el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad. Tal como se señala a continuación:

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:

I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

- II. Ciclistas;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.

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.

7

CUARTO.- Que de acuerdo al artículo 7 fracción I, IV, VI, VIII, IX de la Ley de Movilidad establece que la Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, deberán observar principios, entre los que se encuentran la seguridad, igualdad, resiliencia, sustentabilidad y bajo carbono, así como participación y corresponsabilidad social. A saber:



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.

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.

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;

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;

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

QUINTO.- De acuerdo con el artículo 10 penúltimo párrafo de la citada Ley, la Secretaría de Movilidad será la encargada de planear, diseñar, aplicar y evaluar la política de movilidad en la Ciudad, así como de realizar las acciones necesarias para lograr el objeto de la Ley de Movilidad.

SEXTO.- Con base en la competencia de las alcaldías respecto a la elaboración de planes y programas de infraestructura y movilidad, en los términos señalados en el artículo 119 de la Ley Orgánica de las Alcaldías:

Artículo 119. Las Alcaldías, en el ámbito de sus competencias y de conformidad con los términos que señale la ley de la materia:

- I. Elaborarán planes y programas para su período de gobierno, en concurrencia con los sectores social y privado, para desarrollo, inversión y operación de infraestructura hidráulica, agua y saneamiento y movilidad, en concurrencia con los sectores social y privado;
- II. Formularán planes y programas para su período de gobierno, en materia de equipamiento urbano, entendiéndose por éste los inmuebles e instalaciones para prestar a la población servicios públicos de administración, educación y cultura, abasto y comercio, salud y asistencia, deporte y recreación, movilidad, transporte y otros; y
- III. Proveerán el mobiliario urbano para la Ciudad, entendiéndose por ello los elementos complementarios al equipamiento urbano, ya sean fijos, móviles, permanentes o temporales, ubicados en la vía pública o en espacios públicos que

forman parte de la imagen de la Ciudad, de acuerdo con lo que determinen las leyes correspondientes.

SÉPTIMO.- Que las Alcaldías están dotadas de personalidad jurídica y autonomía con respecto a su administración y al ejercicio de su presupuesto, exceptuando las relaciones laborales de las personas trabajadoras al servicio de las Alcaldías y la Ciudad, de conformidad con lo estipulado en el artículo 16, párrafo segundo de la Ley Orgánica de las Alcaldías.

Que así mismo en el artículo 31 fracción V, del mismo ordenamiento, las Alcaldía deben formular el proyecto de presupuesto de la demarcación territorial y someterlo a la aprobación del Concejo;

OCTAVO.- Que De conformidad con lo establecido en el artículo 134 de la Ley Orgánica de las Alcaldías, que estable lo siguiente:

Del presupuesto que el Congreso de la Ciudad les autorice en el correspondiente Decreto de Presupuesto de Egresos, cada una de las Alcaldías deberá destinar al menos el veintidós por ciento a proyectos de inversión en infraestructura, equipamiento urbano y servicios públicos en todas las colonias, pueblos, barrios originarios y comunidades indígenas de la demarcación territorial. Dentro de este porcentaje se incluyen los recursos que la Alcaldía ejerza con cargo al Fondo Adicional de Financiamiento de las Alcaldías.

NOVENO.- De acuerdo al artículo 15 fracción I de la Ley de Movilidad, que establece que para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tiene como atribución el "Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin"

V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIV Y SE RECORRE LA FRACCIÓN SUBSECUENTE DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 134 TER A LA LEY ORGÁNICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

10

Dicho lo anterior, y para una mejor comprensión de las modificaciones que se plantea se incluye un cuadro comparativo que contiene los ordenamientos a modificarse y el texto normativo propuesto:

VI. ORDENAMIENTO A MODIFICAR Y TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Texto Vigente	Texto propuesto
<p>LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO</p>	<p>ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE MOVILIDAD</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. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</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>XV.- Destinar un porcentaje de su presupuesto a la ejecución de programas de infraestructura, equipamiento y adecuación de vialidades para uso ciclista, en coordinación con la Secretaría de Movilidad; y</p>



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

LEY ORGÁNICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
Sin correlativo	Artículo 134 TER. Del presupuesto que el Congreso de la Ciudad les autorice en el correspondiente Decreto de Presupuesto de Egresos, cada una de las Alcaldías deberá destinar al menos el 0.1% a la ejecución de proyectos de infraestructura, equipamiento y adecuación de vialidades para uso ciclista.



Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración del Pleno de este Congreso el siguiente:

VII. DECRETO

UNICO: INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIV Y SE RECORRE LA FRACCIÓN SUBSECUENTE DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 134 TER A LA LEY ORGÁNICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUEDAR EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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. (...)

XV.- Destinar un porcentaje de su presupuesto a la ejecución de programas de infraestructura, equipamiento y adecuación de vialidades para uso ciclista, en coordinación con la Secretaría de Movilidad; y

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

LEY ORGÁNICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 134 TER. Del presupuesto que el Congreso de la Ciudad les autorice en el correspondiente Decreto de Presupuesto de Egresos, cada una de las Alcaldías deberá destinar al menos el 0.1% a la ejecución de proyectos de infraestructura, equipamiento y adecuación de vialidades para uso ciclista.

12

VIII. ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. - Publíquese el presente decreto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión en la Diario Oficial de la Federación.

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

TERCERO: Para los efectos del artículo 134 TER de la Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad De México, las demarcaciones deberán considerar este concepto en su presupuesto de egresos del ejercicio 2021.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles del Congreso de la Ciudad de México a los veinticuatro días del mes de agosto del año dos mil veinte, firmando electrónicamente por validez de la misma, la suscrita Diputada Ana Cristina Hernández Trejo, integrante del Grupo Parlamentario de Morena.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:



5EF335D7EE42444...

DIP. ANA CRISTINA HERNÁNDEZ TREJO