



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



Ciudad de México a 3 de octubre de 2019.

Oficio N°: CCDMX/IL/CVR/046/2019

**DIPUTADA ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E**

Apreciable Diputada Presidenta:

Por este conducto y de conformidad en los artículos 30, numeral I, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México, 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Congreso de la Ciudad de México, le solicito cordialmente, inscribir en el Orden del Día de la Sesión Ordinaria del día 10 de octubre de 2019, la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL SE REFORMA EL
ARTÍCULO 80 DE LA LEY DE AUSTERIDAD, TRANSPARENCIA EN
REMUNERACIONES, PRESTACIONES Y EJERCICIO DE RECURSOS DE LA
CIUDAD DE MÉXICO.**

Sin otro particular, le reitero mi agradecimiento y consideración más distinguida

Atentamente





**DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN**



**DIPUTADA ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E**

El que suscribe diputado **CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la I 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, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a) y b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción I y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I de su Reglamento someto a la consideración de este H. Congreso, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL SE REFORMA EL ARTÍCULO 80 DE LA LEY DE AUSTERIDAD, TRANSPARENCIA EN REMUNERACIONES, PRESTACIONES Y EJERCICIO DE RECURSOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la 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 al expresado en el proemio del presente instrumento parlamentario.

II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver;



**DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN**



De conformidad con los datos del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, los peatones y ciclistas enfrentan una grave situación de vulnerabilidad al no contar con infraestructura adecuada para realizar sus desplazamientos, mismo que a su vez debe ser diseñado para que los ciclistas y el transporte automotor mantengan una armonía e iniciar una transición hacia una cultura de movilidad sostenible.¹

Caminar por las calles implica un enorme reto para los capitalinos cada día, ya que se encuentran barreras urbanas derivadas de las propias vialidades debido a una mala planeación en el desarrollo urbano, así como de las vías de comunicación que en ningún momento contemplaron a los peatones o usuarios de medios alternativos de movilidad que hoy han son una realidad creciente en la capital del país, lo que a su vez hace inaccesible el acceso para las personas con movilidad reducida, así como a todos aquellos ciudadanos que requieren de condiciones propias de alguna condición física que limita el uso de manera convencional del espacio público destinado para uso exclusivo de los peatones.

Adicional a las limitaciones que presenta la propia ciudad, los capitalinos se enfrentan a las altas cifras de inseguridad que no han disminuido en el último año.

De conformidad con la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2019, se estima que durante 2018, el robo o asalto en calle o transporte público en la Ciudad de México representó una tasa de 31,045 por cada cien mil habitantes.

¹ Véase en la siguiente liga, consultada el 30 de septiembre de 2019: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>



**DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN**



El 89.2% de la población en la Ciudad de México tiene una percepción de inseguridad.² Mientras que el 68.6% de la población de la Ciudad de México considera que vivir en su colonia es insegura.

La sensación de inseguridad en lugares públicos es grave entre los capitalinos. Un 85% de la población se sintió insegura en la calle, 63% en el mercado y 67.5% en el parque o un centro recreativo.

La situación de inseguridad en la Ciudad de México ha impactado en el comportamiento de los residentes. Destaca que el 60% de la población manifestó haber dejado de salir en la noche y 44.3% salir a caminar por miedo a ser víctima de un delito.

Ante estas cifras, el Plan Estratégico de Movilidad para la Ciudad de México 2019 establece una serie de metas para mejorar la movilidad de los peatones y los ciclistas. Para tal efecto, se plantea la intervención de 32 intersecciones viales con las que se coadyuvará a mejorar el flujo peatonal y ciclista, así como el nivel de congestión del espacio público. En materia de infraestructura ciclista se plantea la ampliación de 40 kilómetros de ciclo vías a la red existente.

Los retos en materia de infraestructura peatonal y ciclista no deben centrarse de manera exclusiva en las actuaciones del Gobierno de la Ciudad de México. Es fundamental que las Alcaldías instrumenten acciones para lograr que los ciudadanos puedan desplazarse de manera segura en sus calles puesto que estas son el primer órgano de gobierno con el que todo capitalino establece un contacto directo en primer grado y que por lo tanto conoce de primera mano las exigencias sociales de los habitantes de su demarcación territorial.

² Véase en la siguiente liga, consultada el 30 de septiembre de 2019: <https://www.inegi.org.mx/temas/percepcion/>

Asimismo, la propuesta va encaminada a alcanzar el Objetivo de Desarrollo Sustentable número 11 de la Agenda 2030, mismo que contempla el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenible, el cual a la letra precisa:

“11.1 Asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

11.2 Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación de transporte público.

11.3 Para 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.

11.5 Reducir de forma significativa el número de muertes por desastres y reducir las pérdidas económicas en relación con el producto interno bruto causadas por desastres.

11.6 Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, lo que incluye prestar especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

11.7 Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la planificación del desarrollo nacional y regional.

11.b Para 2020, aumentar el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan y ponen en marcha políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Acción de Hyogo, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante la asistencia financiera y técnica, para la



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



construcción de edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.”³

De la misma manera se encuentra estrechamente relacionada con las garantías de nuestra Constitución local, que en su artículo 13, apartado E, a la letra señala:

“Artículo 13
Ciudad habitable

...

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 contaminante respetando en todo momento los derechos

...”⁴

Es por ello fundamental dotar a las Alcaldías de los recursos suficientes para desarrollar estas acciones. Para tal efecto, el Grupo Parlamentario de Acción Nacional plantea la modificación del artículo 80 de Ley De Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad De México a efecto de que cuando el “Fondo para estabilizar los recursos presupuestales de las Dependencias, Entidades, Órganos Desconcentrados y

³ Véase en la siguiente liga, consultada el 30 de septiembre de 2019 : <https://www.gob.mx/agenda2030/articulos/11-ciudades-y-comunidades-sostenibles>

⁴ Véase en la siguiente liga, consultada el 30 de septiembre de 2019: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/v_normas/69



Alcaldías” exceda el valor equivalente al 0.50% del PIB de la Ciudad de México, los excedentes de dicho fondo sean destinados a proyectos de infraestructura peatonal y ciclista en las Alcaldías en pro de una implementación de políticas en materia de movilidad encaminadas a una sostenibilidad en las mismas.

III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso;

En la presente iniciativa, no se configura formalmente una problemática desde la perspectiva de género, esto se afirma una vez que fue aplicado por analogía de razón al presente instrumento parlamentario el Protocolo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación para Juzgar con Perspectiva de Género⁵. Ya que como se menciona en líneas anteriores, el fondo de la presente iniciativa es buscar el que cuando “Fondo para estabilizar los recursos presupuestales de las Dependencias, Entidades, Órganos Desconcentrados y Alcaldías” exceda el valor equivalente al 0.50% del PIB de la Ciudad de México, los excedentes de dicho fondo sean destinados a proyectos de infraestructura peatonal y ciclista en las Alcaldías en pro de una implementación de políticas en materia de movilidad encaminadas a una sostenibilidad en las mismas.

IV. Argumentos que la sustenten;

La Ciudad de México es no solo una de las ciudades más extensas territorialmente hablando, sino, una de las más pobladas, debido a su población habitual de cerca de 9 millones de habitantes y población flotante de 2.2 millones de personas que día con día llegan a realizar sus actividades cotidianas, alcanzando a albergar alrededor de cerca de 11 millones de personas día con día, que evidentemente requieren de las diversas vías de comunicación para sus traslados,

⁵ Véase en la siguiente liga, consultada el 30 de septiembre de 2019 en:
http://archivos.diputados.gob.mx/Comisiones_LXII/Igualdad_Genero/PROTOCOLO.pdf



I LEGISLATURA

**DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN**



así como toda clase de transporte para trasladarse a lo largo del día. La necesidad de atender la movilidad en la capital es de urgente atención, puesto que los gobernantes de la ciudad han desatendido el transporte público, privilegiando de manera irresponsable las vías de comunicación para el transporte automotor particular mismo del cual hay diversas encuestas que arrojan que el 68% de los viajes realizados en este medio de transporte se realizan tan solo por una persona.

La tendencia para el uso de la bicicleta en las urbes alrededor del mundo atiende no a una condición de moda o estilo de vida, sino, a una mejora en la movilidad y que esta sea sostenible, sin embargo, debe realizarse de una manera responsable para que la convivencia entre las personas que se trasladan en transporte particular, así como de los operadores del transporte público y concesionado y ciclistas sea de seguridad y respeto.

Lamentablemente no es extraño presenciar conductas en las cuales las personas que han optado por un medio de movilidad alternativa como es lo es la bicicleta, los scooters, o sencillamente el caminar (peatones), no resultan ser los objetivos de la política pública, lo anterior, como ya se ha precisado por las condiciones en las cuales se encuentra el espacio destinado a estas opciones de movilidad, las cuales han sido acorraladas en la esquina del olvido por parte de los responsables de las administraciones locales.

Hoy vemos una disposición de la Jefa de Gobierno para comenzar a encaminar a la ciudad capital que sirve como referente hacia el mundo, en políticas de movilidad sostenible, principalmente por lo que refiere al transporte público masivo. La disposición de la Dra. Claudia Sheinbaum es sin duda un comienzo, la ejecución de los proyectos que ha anunciado en materia de movilidad dan a la Ciudad de México un rayo de esperanza en que no se colapsará de momento la movilidad de la capital, sin embargo, han sido ya tantos años que han pasado para que esto apenas comenzara, que los esfuerzos no deben ser centralizados por el



**DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN**



Gobierno de la Ciudad de México, ya que esta ha sido la razón principal por la que se han implementado políticas y proyectos con un trasfondo económico, en el cual, los únicos beneficiados han sido personas responsables de los proyectos y aquellos grandes constructores que han edificado obras de dudosa eficacia como lo es el segundo piso del periférico.

El aspecto relacionado a la transición en vías de una movilidad sostenible y que sin perjuicio o menoscabo de aquellas personas que decidan continuar con sus traslados mediante un transporte automotor, es uno de los más relevantes retos, puesto que se deben implementar diversas políticas públicas en materia de movilidad con ambos sectores de la población, y ¡quién mejor que para establecer estas políticas que las alcaldías!.

Los titulares de las alcaldías, como ya he mencionado, son los representantes del ejecutivo más cercanos a la población, quienes conocen las condiciones del espacio público destinado para el peatón o cualquier otra opción de movilidad sostenible, así como las condiciones de la vía pública para el transporte automotor, las exigencias de los vecinos, así como las particularidades de la población que habita cada demarcación territorial.

Después de lo expuesto existe solo una razón por la cual la presente propuesta no fuera aprobada, un completo desinterés hacia los 9 millones de habitantes de la Ciudad de México y los otros 13.2 millones de personas que visitan la ciudad, ya que todos en algún momento son peatones y utilizan medio alternativos de movilidad, por lo que el fomento hacia la movilidad sustentable es mas que un derecho una obligación frente al enorme reto y deuda que se tiene en la ciudad en este tópico.

V. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad;



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



PRIMERO. – La presente iniciativa atiende al fondo de lo estipulado en el artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México que privilegia la movilidad de los peatones y vehículos no motorizados, así como el fomento a una cultura de movilidad sustentable.

SEGUNDO. - Por cuanto respecta a la Agenda 2030 la presente propuesta se encuentra en armonía por lo que refiere al Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11 que atienden al Desarrollo Sostenible en Ciudades y Comunidades Sostenibles.

VI. Denominación del proyecto de ley o decreto;

A saber, es la siguiente:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN EL ARTÍCULO 80 DE LA LEY DE AUSTERIDAD, TRANSPARENCIA EN REMUNERACIONES, PRESTACIONES Y EJERCICIO DE RECURSOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

VII. Ordenamientos a modificar;

Lo es en la especie, el artículo 80 de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad De México.

VIII. Texto normativo propuesto.

LEY DE AUSTERIDAD, TRANSPARENCIA EN REMUNERACIONES, PRESTACIONES Y EJERCICIO DE RECURSOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO NORMATIVO VIGENTE	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
Artículo 80.	Artículo 80.



I LEGISLATURA

**DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN**



De los remanentes a los que se refieren los párrafos anteriores, se destinará como mínimo una cantidad equivalente al 30% del total, a un fondo para estabilizar los recursos presupuestales de las Dependencias, Entidades, Órganos Desconcentrados y Alcaldías, el cual será destinado a la atención de contingencias y emergencias epidemiológicas y de desastres naturales; así como a mejorar el balance fiscal, de conformidad con las reglas que para tal efecto emita la Secretaría.

Una vez que el fondo alcance el valor equivalente al 0.50% del PIB de la Ciudad de México del año inmediato anterior, los excedentes del fondo podrán ser destinados a proyectos de infraestructura peatonal y ciclista en las Alcaldías.

Los proyectos deberán ser presentados por las Alcaldías para la aprobación de la Secretaría de Administración y Finanzas a efecto de que los mismos sean acordes con el Programa y se ejecutarán bajo un esquema de coinversión por medio del cual las Alcaldías aportarán un peso por cada uno que se obtenga del fondo. La ejecución del proyecto estará a cargo de la Alcaldía correspondiente.

La Secretaría de Finanzas deberá emitir las Reglas de Operación del Fondo para estabilizar los recursos presupuestales de las Dependencias, Entidades, Órganos Desconcentrados y Alcaldías dentro de los primeros



I LEGISLATURA

DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



	<p>quince días del mes de enero del respectivo ejercicio fiscal.</p> <p>En ningún caso los recursos destinados a proyectos de infraestructura peatonal y ciclista en las Alcaldías serán ejecutados por las dependencias de la Administración Pública Centralizada y Paraestatal de la Ciudad de México.</p>
--	--

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. - Se reforman el artículo 80 de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad De México para quedar como sigue:

Artículo 80. ...

- (...)
- (...)
- (...)

De los remanentes a los que se refieren los párrafos anteriores, se destinará como mínimo una cantidad equivalente al 30% del total, a un fondo para estabilizar los recursos presupuestales de las Dependencias, Entidades, Órganos Desconcentrados y Alcaldías, el cual será destinado a la atención de contingencias y emergencias epidemiológicas y de desastres naturales; así como a mejorar el balance fiscal, de conformidad con las reglas que para tal efecto emita la Secretaría.

Una vez que el fondo alcance el valor equivalente al 0.50% del PIB de la Ciudad de México del año inmediato anterior, los excedentes del fondo podrán ser destinados a proyectos de infraestructura peatonal y ciclista en las Alcaldías.



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



Los proyectos deberán ser presentados por las Alcaldías para la aprobación de la Secretaría de Administración y Finanzas a efecto de que los mismos sean acordes con el Programa y se ejecutarán bajo un esquema de coinversión por medio del cual las Alcaldías aportarán un peso por cada uno que se obtenga del fondo. La ejecución del proyecto estará a cargo de la Alcaldía correspondiente.

La Secretaría de Finanzas deberá emitir las Reglas de Operación del Fondo para estabilizar los recursos presupuestales de las Dependencias, Entidades, Órganos Desconcentrados y Alcaldías dentro de los primeros quince días del mes de enero del respectivo ejercicio fiscal.

En ningún caso los recursos destinados a proyectos de infraestructura peatonal y ciclista en las Alcaldías serán ejecutados por las dependencias de la Administración Pública Centralizada y Paraestatal de la Ciudad de México.

PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

SEGUNDO. - Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación, para su mayor difusión.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 10 días del mes de octubre del año 2019.

PROPONENTE