

Concejal Álvaro Villavicencio Peña

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD PÚBLICA Y ATENCIÓN CIUDADANA, ECOLOGIA Y SUTENTABILIDAD, DESARROLLO SOCIAL Y OBRAS Y DESARROLLO URBANO, A FIN DE IMPLEMENTAR EL PROGRAMA “VIA RECREATIVA, LA MAGDALENA CAMBIA DE CARRIL” EN LA ALCALDIA LA MAGDALENA CONTRERAS; ASÍ COMO PARA REALIZAR LAS GESTIONES NECESARIAS CON EL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA VER LA POSIBILIDAD DE PODER CONTAR CON EL SERVICIO DE ECOBICI EN NUESTRA ALCALDÍA.

El suscrito Álvaro Villavicencio Peña, Concejal de la Alcaldía La Magdalena Contreras, con fundamento en los artículos 122, Apartado A. fracción VI de La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 53 Apartado C, numeral 3. fracciones I y XVI de la Constitución Política de la Ciudad de México; 104 fracciones I y XVII, 105 y 106 de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México; 37 y 38 del Reglamento para el Gobierno Interior del Concejo de la Alcaldía La Magdalena Contreras, presento la proposición siguiente con punto de acuerdo, con base en los siguientes:

ANTECEDENTES

La Ciudad de México es una ciudad de gran densidad con recorridos de largas e intermedias distancias, sin embargo, 40% del total de los viajes no exceden los 8 kilómetros, que se recorren en bicicleta en un promedio de 30 minutos.

Más del 50% del área total de la ciudad es suelo de conservación, bosques y áreas naturales. La infraestructura vial ciclista es una oportunidad para ayudar a conservar e incrementar el déficit de áreas verdes.

En la capital se realizan aproximadamente 252 mil 359 viajes diarios en bicicleta con 121 mil 232 personas usuarias, con una edad promedio de 37 años; mientras que según datos de la Encuesta Origen Destino 2017, se estiman más de 700 mil viajes al día en bicicleta en la zona metropolitana de la Ciudad de México.

El regreso de la bicicleta a las zonas urbanas, como la Ciudad de México, representa el cambio social y cultural más importante en materia de movilidad.

La bicicleta hace más accesibles los parques, la cultura, la educación y el comercio. Y es que, si su utilización es adecuadamente planificada, permite una movilidad sustentable basada en la interconexión con los sistemas masivos de transporte y la creación de zonas de alta densidad habitacional y usos mixtos, reduciendo, entre otras cosas, la dependencia del automóvil.

A nivel mundial, la bicicleta se convirtió en el emblema del bienestar urbano. Hoy la vemos establecida en los centros económicos, políticos y sociales más importantes de los países que la han adoptado como medio de transporte seguro, anticontaminante y saludable.

Concejal Álvaro Villavicencio Peña

La ventaja comparativa de la bicicleta es evidente en los trayectos cortos. Según la estrategia de movilidad en bicicleta realizada por la UNAM, puede sustituir entre 2.5 y 3.5 millones de viajes diarios que actualmente se realizan en otros medios, debido a que como ya mencionamos el 40 por ciento del total de viajes en la ciudad no rebasa los ocho kilómetros de distancia.

Nuestra Alcaldía La Magdalena Contreras posee una extensión de 7 km de ciclovía, que inicia en San Nicolás y concluye en San Jerónimo Lídice, además tiene una conexión con la Alcaldía Álvaro Obregón y Tlalpan, donde también es posible continuar desplazándose.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El paisaje urbano de la Ciudad de México es complejo e increíblemente vasto. Además de las 16 alcaldías, existe una estructura diversa de trazas urbanas. La infraestructura vial ciclista corresponde a una estrategia para mejorar la calidad del espacio público de forma equitativa en las distintas alcaldías de la ciudad, y sería un gran modelo de espacio público en todas las colonias.

La Alcaldía La Magdalena Contreras tiene 247 mil 622 habitantes, teniendo un total de 4.3 habitantes en promedio por hogar. Las localidades consideradas de mayor población son El Gavillero, seguido de San Nicolás Totolapan.

En 2020 en La Magdalena Contreras, el tiempo promedio de traslado del hogar al trabajo fue 52.5 minutos, 58.7% de la población tarda menos de una hora en el traslado, mientras que 29.1% tarda más de 1 hora en llegar a su trabajo.

Por otro lado, el tiempo promedio de traslado del hogar al lugar de estudios fue 32.4 minutos, 84.9% de la población tarda menos de una hora en el traslado, mientras que 13.6% tarda más de 1 hora.

CONSIDERACIONES

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Que su artículo 4to párrafo 5.- Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.

Que su artículo 4to párrafo 13.- Toda persona tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte. Corresponde al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia.

Que su artículo 4to párrafo 17.- Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Que su artículo 4to párrafo 18. - El Estado promoverá el desarrollo integral de las personas jóvenes, a través de políticas públicas con enfoque multidisciplinario, que propicien su inclusión en el ámbito político, social, económico y cultural del país. La Ley establecerá la concurrencia de la Federación,

Concejal **Álvaro Villavicencio Peña**

entidades federativas, Municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para esos efectos.

La **Asamblea General de la ONU** adoptó la **Agenda 2030** para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia. Entre los Objetivos se encuentran:

1. **Salud y Bienestar.** Garantizando una vida sana y promover el bienestar en todas las edades es esencial para el desarrollo sostenible.
2. **Ciudades y Comunidades Sostenibles.** Proporcionando acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, reducir el impacto ambiental negativo, prestando especial atención a la calidad del aire, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles. Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales.
3. **Acción por el Clima.** Incorporando medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales, mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él y la reducción de sus efectos.
4. **Vida de Ecosistemas Terrestres.** Es la respuesta coordinada a nivel mundial ante la pérdida y degradación de los hábitats centrada en desarrollar la voluntad y la capacidad política para restaurar la relación de los seres humanos con la naturaleza.

Ley General de Cambio Climático

Que en su **Artículo 8º Frac. II, inciso e.** Corresponde a las entidades federativas: Formular, regular, dirigir e instrumentar acciones de mitigación y adaptación al cambio climático, de acuerdo con la Estrategia Nacional y el Programa en materia de Infraestructura y transporte eficiente y sustentable.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Que en su **Artículo 79.-** Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado, como estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros.

Concejal Álvaro Villavicencio Peña

Que en su **Artículo 201.-** La Administración Pública impulsará la red integral de estacionamientos para bicicletas y motocicletas en edificios, espacios públicos y áreas de transferencia para el transporte.

Que en su **Artículo 203.-** Los estacionamientos públicos y privados, deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad o vehículos con placa de matrícula verde, así como de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas.

Las autoridades de las Alcaldías, podrán examinar en todo tiempo, que las instalaciones y la construcción reúnan las condiciones señaladas en los párrafos que anteceden y que tengan a su servicio personal capacitado.

Que en su **Artículo 208.-** La Secretaría determinará y autorizará los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores, para el servicio de automóviles compartidos, vehículos con placa de matrícula verde y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamiento para delimitar estos espacios se establecerán en los manuales correspondientes.

Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México

Que en su **Artículo 34 frac. I, II y VI.** establece las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, entre ellas se encuentran las siguientes:

- I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;
- II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;
- VI. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;

Que en su **Artículo 63.** Las Alcaldías y el Gobierno de la Ciudad impulsarán la creación de instancias y mecanismos de Coordinación con la Federación, los Estados y Municipios para la planeación democrática del desarrollo y la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de asentamientos humanos, gestión ambiental, movilidad, transporte, agua, saneamiento, gestión de residuos, seguridad ciudadana y

Concejal Álvaro Villavicencio Peña

demás facultades concurrentes, de conformidad con la Constitución Federal, la Constitución Local y las leyes en la materia.

Que en su **Artículo 119 frac. I, II y III**, 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.

Objetivos

Concientizar el uso del vehículo particular – fomentando la actividad física y recreativa, cuya meta sea que para traslados menores a los 8 km se realicen mediante el uso de bicicleta.

Alternativas de movilidad. Lograr sustituir el primer y tercer modo de viaje; es decir, salir de casa para ir al trabajo o la escuela y tomar la bicicleta propia para llegar a las avenidas principales buscando un desplazamiento más rápido, eficiente y ecológico, permitiendo ahorrar tiempo, acercándose al transporte público más cercano o quedar lo más cercano posible a su destino. De igual forma, salir de estos medios de transporte y tomar una bicicleta pública para llegar al destino final.

Según la Estrategia de Movilidad en Bicicleta que realizó la UNAM entre el 2008 y 2009, lograr que la población joven utilice la bicicleta para llegar a la escuela y realizar los viajes cortos al interior de las colonias, implica la creación de zonas de tránsito calmado, seguras para los peatones, con cruces adecuados y programas de mediano y largo plazo para incidir en el cambio de hábitos y adquisición de confianza y seguridad vial.

El estudio indica que actualmente el tramo de viaje que se realiza para llegar al metro en la Ciudad de México es el menos eficiente debido a la dificultad y tiempo que le toma al usuario tan sólo

Concejal Álvaro Villavicencio Peña

llegar al sistema de transporte colectivo. Paradójicamente es en este tipo de trayectos donde más usuarios de bicicleta se podrían captar.

Espacios seguros para ciclistas. La percepción de riesgo en el uso de la bicicleta por parte de la ciudadanía tiene que cambiar. Y esto se logra en la medida en que se instale la infraestructura ciclista adecuada, ya que imprime un mensaje en el usuario potencial. Al contar con caminos seguros, cicloestacionamientos, vegetación a su paso, sombra, cruces seguros, verán que no es tan riesgoso desplazarse en bicicleta.

El reporte del uso de las bicicletas públicas indica que, después de 3 millones de viajes en el sistema ECOBICI, sólo ha habido accidentes menores. Además, es el sistema de bicicletas públicas con menos vandalismo en el mundo.

Mejoramiento del espacio público y encuentros

A diferencia del siglo pasado, los gobiernos locales tienen ahora como prioridad que, por donde pase la bicicleta, se mejore el espacio público y se propicien los encuentros casuales, armoniosos y dignos. Lo anterior es visible con los distintos eventos que a lo largo de un año se realizan a través del uso de la bicicleta.

La estrategia del gobierno de la Ciudad de México de integrar la bicicleta en avenidas importantes como lo es la AV. Reforma, tiene un impacto positivo porque se envía un mensaje a la ciudadanía en el cual se muestra que el entorno social y urbano puede ser diferente. Por lo menos en un trayecto de la ciudad. Y si en ese espacio el ambiente es distinto, entonces lo puede ser en otros.

Por lo anterior, la infraestructura ciclista, además de estar en el Paseo de la Reforma y en colonias como la Condesa, Polanco o Chapultepec, debe existir también junto con ciclovías, en la periferia de la ciudad. Así se asienta en la Estrategia de Movilidad elaborada por especialistas de la UNAM. Lo anterior se debe a que el punto esencial de la bici no es solamente la movilidad sino la equidad, de tal forma que los espacios dignos que se generan lleguen a todas las alcaldías de la capital y por ende a todos los estratos sociales.

Varios especialistas en el tema, como el arquitecto paisajista Pedro Camarena, consideran que la inversión pública se debe expandir en áreas distintas o de lo contrario, el mensaje no va a ser lo suficientemente contundente para toda la ciudadanía. En cambio, si los gobiernos establecen la infraestructura para el uso de la bicicleta en diferentes áreas, la ciudadanía comenzará a creer en el cambio y por consiguiente participará en él.

Los retos

Los dos más importantes para incentivar el uso de la bicicleta en las zonas urbanas son la construcción de infraestructura ciclista de calidad, y lograr que la bicicleta se convierta en un artículo de uso cotidiano para los ciudadanos, por lo cual debe ser un trayecto seguro.

Concejal Álvaro Villavicencio Peña

Acorde a la Estrategia de Movilidad en Bicicleta elaborada por la UNAM, si se contaran con cicloestacionamientos estratégicamente ubicados, varios viajes motorizados se podrían remplazar por la bicicleta.

Para que este medio de transporte urbano crezca se debe integrar la bicicleta con otros, como el metro, tren y metrobús; es decir, contemplar la intermodalidad, utilizando la bicicleta propia y la pública.

DICTAMEN DE IMPACTO PRESUPUESTAL

El Artículo 38 del Reglamento para el Gobierno Interior del Concejo de la Alcaldía La Magdalena Contreras, establece como uno de los requisitos para presentar una propuesta con punto de acuerdo, la emisión del Dictamen de Impacto Presupuestal, esto con la finalidad de determinar la viabilidad de un instrumento jurídico, por consiguiente, es necesario considerar el recurso presupuestal con el que cuenta la Alcaldía para su ejecución.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración del honorable Concejo, la proposición con Punto de acuerdo:

UNICO. - EL CONCEJO DE LA ALCALDÍA LA MAGDALENA CONTRERAS, EXHORTA A LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD PÚBLICA Y ATENCIÓN CIUDADANA, ECOLOGIA Y SUTENTABILIDAD, DESARROLLO SOCIAL Y OBRAS Y DESARROLLO URBANO, A FIN DE IMPLEMENTAR EL PROGRAMA “VIA RECREATIVA, LA MAGDALENA CAMBIA DE CARRIL” EN LA ALCALDIA LA MAGDALENA CONTRERAS; ASÍ COMO PARA REALIZAR LAS GESTIONES NECESARIAS CON EL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA VER LA POSIBILIDAD DE PODER CONTAR CON EL SERVICIO DE ECOBICI EN NUESTRA ALCALDÍA.

Noviembre 2023

Álvaro Villavicencio Peña
Concejal en la Alcaldía La Magdalena Contreras