

**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA,
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA.
P R E S E N T E**

Quien suscribe, DIPUTADA OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura; con fundamento en los artículos 4 fracción XXXVIII y 21 párrafos segundo y tercero de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII; 5 fracción I, 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFATURA DE GOBIERNO, A LA ALCALDÍA IZTAPALAPA Y LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, PARA QUE EN COORDINACIÓN ENTRE LAS DIVERSAS INSTITUCIONES CONSTRUYAN MÁS CICLOVÍAS EN LA ALCALDÍA IZTAPALAPA; SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE REALICE OPERATIVOS DE FORMA PERIÓDICA DE VERIFICACIÓN QUE GARANTICE EL LIBRE TRÁNSITO DE LA CICLOVÍA UBICADA EN AVENIDA GUELATAO, IZTAPALAPA.**

Antecedentes

En la Ciudad de México, la movilidad es un derecho fundamental de las y los habitantes, y para garantizar el acceso libre y seguro a las calles, la Secretaría de Movilidad de la capital ha promovido diversas políticas públicas encaminadas a fomentar el uso de medios de transporte sustentables y alternativos, como la bicicleta. A través de programas como "Muévete en Bici", el "Sistema de Bicicletas Públicas Ecobici" y diversas estrategias en materia de infraestructura, se ha

trabajado en la expansión y consolidación de una red de ciclovías que permita la circulación segura de las personas en bicicleta y, a su vez, contribuya a la reducción de la huella de carbono generada por el transporte motorizado.

Este tipo de medidas resultan especialmente beneficiosas cuando se considera que los capitalinos enfrentamos retos significativos en términos de movilidad urbana y calidad del aire y calidad de vida. La congestión vehicular, las emisiones contaminantes y la falta de infraestructura adecuada para el transporte no motorizado son problemas persistentes que afectan el bienestar de los ciudadanos.

En este contexto, numerosas ciudades han decidido impulsar la movilidad urbana a través de diversas medidas, como lo es el transporte público, pero también promoviendo el uso alternativo de medios de transporte como lo son las bicicletas, estas cobran una especial importancia cuando consideramos que según datos arrojados por la encuesta Origen-destino del INEGI, se calcula que aproximadamente 68% de los que tienen auto viajan solos, por lo tanto en muchos casos sería viable que el traslado se utilice mediante el uso de la bicicleta, medida que además de disminuir los embotellamientos también fomenta un estilo de vida más sano y menos contaminante. De ahí que en los últimos años ha cobrado especial relevancia el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en nuestra ciudad.

Ahora bien, el INEGI también calcula que la densidad poblacional de la Ciudad de México es de aproximadamente 5,967 habitantes por kilómetro cuadrado, nivel considerablemente mayor al del resto del país (61 habitantes por kilómetro cuadrado), pero en el caso de la Alcaldía Iztapalapa esta sube hasta 16,152.3 habitantes por kilómetro cuadrado, además de ser la alcaldía con mayor población de la Ciudad de México al superar los 1.8 millones de habitantes, lo que naturalmente acarrea problemas de alta demanda en términos de transporte y movilidad.

Esta alcaldía ha experimentado, en los últimos años, un aumento en el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, ya que es una opción más económica, accesible y respetuosa con el medio ambiente, sin embargo, sólo cuenta con una única ciclovía en toda la demarcación que recorre la Avenida Guelatao.

En este sentido, diversos estudios y análisis realizados por organizaciones especializadas en movilidad y seguridad vial han demostrado que la construcción de más ciclovías en áreas con alta demanda, como lo es el caso de Iztapalapa, no solo mejora la seguridad de los ciclistas, sino que también contribuye a la disminución del tráfico vehicular, reduce la contaminación ambiental, y promueve estilos de vida más saludables al incentivar el ejercicio físico. Además, en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte se alinea con el compromiso de las ciudades de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mitigar el cambio climático, lo anterior es así pues la bicicleta es un medio de transporte eficiente, económico y ecológico que contribuye a la reducción de la congestión vehicular y la contaminación del aire.

El uso regular de la bicicleta tiene beneficios significativos para la salud pública, ya que promueve la actividad física y reduce el sedentarismo, factores clave en la prevención de enfermedades crónicas. Sin embargo, para que la bicicleta sea una opción viable y segura para todos los ciudadanos, es imprescindible contar con una infraestructura adecuada que incluya ciclovías bien diseñadas y mantenidas.

De forma armónica con lo planteado, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece, en su artículo 1, que es responsabilidad del gobierno promover y garantizar el derecho a una movilidad segura, eficiente, sustentable e incluyente para todas las personas. Esta ley subraya la importancia de fomentar el uso de medios de transporte no motorizados, como la bicicleta, para lograr un sistema de movilidad más equitativo y sostenible. Asimismo, el Programa Integral de Movilidad 2019-2024 señala como uno de sus objetivos principales la ampliación de la

infraestructura ciclista en toda la ciudad, con el fin de reducir la dependencia del automóvil y mejorar la calidad del aire.

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México ha mostrado su compromiso con la expansión de la infraestructura ciclista a través del Plan de Movilidad 2021-2024, que tiene como objetivo la ampliación de la red de ciclovías en toda la ciudad, con un enfoque especial en las áreas con mayor densidad poblacional y necesidades de movilidad. A pesar de estos esfuerzos, la implementación de ciclovías en Iztapalapa ha sido insuficiente y desproporcionada en comparación con otras alcaldías, lo que refleja una falta de priorización en esta demarcación, especialmente si consideramos la enorme densidad y demanda de dicho servicio.

Por lo tanto, es urgente y necesario que la Jefa de Gobierno, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, tome las acciones necesarias para garantizar que Iztapalapa cuente con una infraestructura ciclista adecuada y segura. La construcción de nuevas ciclovías y la mejora de las existentes no solo contribuirán a la seguridad y bienestar de los ciclistas, sino que también fortalecerán los esfuerzos de la Ciudad de México para convertirse en una metrópoli más sostenible, inclusiva y equitativa en términos de movilidad.

Por lo expuesto, se considera fundamental que las autoridades correspondientes destinen recursos y coordinen esfuerzos para llevar a cabo la construcción de más ciclovías en Iztapalapa, con base en un diagnóstico técnico y en un plan de acción integral que atienda las necesidades de los habitantes de la alcaldía. Esto permitirá fomentar el uso de la bicicleta, reducir los índices de contaminación, mejorar la calidad de vida de la población y, en última instancia, lograr una Ciudad de México más inclusiva, accesible y sostenible para todos.

Planteamiento del Problema

En la Ciudad de México, la creciente necesidad de contar con sistemas de movilidad eficientes y sostenibles ha puesto en evidencia las deficiencias estructurales y la insuficiencia de la infraestructura dedicada a medios de transporte no motorizados, como la bicicleta. En este contexto, la Alcaldía Iztapalapa, que como ya se había dicho es la alcaldía más poblada de la ciudad, también es una que enfrenta una serie de retos relacionados con la seguridad vial, la calidad del aire y la movilidad cotidiana de sus habitantes proveniente de la situación de marginalidad en la que se encuentran sus habitantes, de hecho, se calcula que al menos el 43% de la población en la demarcación vive en condiciones de pobreza.

En efecto, históricamente el desarrollo en la Ciudad de México se ha concentrado en pocas alcaldías, las consideradas como “céntricas” ignorando y relegando las necesidades de las zonas más marginadas. También resulta evidente que aun con la construcción de la línea 12, y de acuerdo con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y los propios reclamos de la ciudadanía la red de transporte público es insuficiente y deficiente, lo cual genera una dependencia en modos de transporte privados adicionales, como son los carros, lo cual genera problemas adicionales como embotellamientos, contaminación y una disminución generalizada en los niveles de vida.

El uso de carro es particularmente problemático en zonas marginadas pues estos implican un mayor nivel de gastos e inversión de tiempo en los traslados, que sumados a indicadores de rezago social, fomenta el aumento de brechas económicas en la población, es por ello que medidas alternativas como ciclovías que permitan el uso seguro y eficiente de la bicicleta ayudarían a mejorar el nivel de calidad de vida, entre los habitantes de la zona.

La falta de ciclovías en Iztapalapa es preocupante e incomprensible, pues de acuerdo con el Portal de Datos Abierto de la Ciudad de México, esta demarcación

del oriente es la que más porcentaje de hogares cuyos ocupantes usan la bicicleta como medio de transporte, ascendiendo hasta aproximadamente al 20.23 por ciento, de la población Sin embargo, sólo concentran el 4 por ciento de la infraestructura ciclista de la Ciudad, lo cual se traduce a tener sólo una ciclovía en toda su demarcación ubicada en la avenida Guelatao, cuando alcaldías como Cuauhtémoc concentra el 38.9% de ciclovías de la Ciudad de México en 26 de sus 33 colonias, la Miguel Hidalgo cuenta con 26 ciclovías, y la Benito Juárez cuenta con 15, cuando todas ellas son mucho más pequeñas territorial y poblacionalmente hablando comparadas con Iztapalapa.

Como se puede ver, a pesar de que existe una altísima demanda de ciclovías la oferta es muy baja, razón por la cual se considera que se deben de redoblar los esfuerzos en términos de política pública para fomentar la utilización de la bicicleta como medio de transporte, lo cual necesariamente empieza por construir una infraestructura ciclista adecuada que permita su utilización como transporte económico, accesible, sostenible y seguro.

La falta de una red de ciclovías coherente y segura en Iztapalapa está generando situaciones de alta vulnerabilidad para los ciclistas. A pesar de que la bicicleta ha sido promovida como una alternativa para reducir el congestionamiento vehicular y la contaminación, los ciclistas en esta alcaldía deben recurrir a circular en avenidas de alta circulación sin contar con carriles exclusivos, lo que aumenta considerablemente el riesgo de accidentes. Las avenidas de Iztapalapa, muchas de ellas de alta densidad de tráfico, carecen de infraestructura adecuada para que los ciclistas puedan desplazarse de forma segura. Como consecuencia, el uso de la bicicleta sigue siendo una opción poco atractiva para muchas personas que, a pesar de la necesidad, prefieren no utilizarla por miedo a los accidentes o por la incomodidad de no contar con rutas seguras.

Resulta importante destacar que Iztapalapa, debido a su alta densidad poblacional y su ubicación geográfica, presenta una gran demanda de transporte, sin embargo,

muchas de las calles de la alcaldía no cuentan con el espacio necesario para destinarlo al tráfico vehicular tradicional o para la implementación de nuevas opciones de transporte público. Este fenómeno se ve reflejado en la saturación del transporte motorizado, con el consiguiente aumento en los niveles de contaminación ambiental, los cuales afectan la salud pública y la calidad de vida de los habitantes.,

En este contexto, la falta de infraestructura ciclista en Iztapalapa también implica una desventaja en términos de equidad social. Las personas que utilizan la bicicleta para moverse dentro de la alcaldía, en su mayoría pertenecientes a sectores populares, no tienen acceso a un espacio adecuado para circular. Esta situación crea una desigualdad en las condiciones de movilidad, favoreciendo a quienes disponen de vehículos motorizados y desplazando a quienes se ven forzados a utilizar modos de transporte más sostenibles y accesibles, como la bicicleta. La falta de políticas públicas que atiendan estas necesidades estructurales en Iztapalapa refuerza la exclusión social y la inequidad, al no ofrecer las mismas oportunidades de movilidad a toda la población, pues resulta evidente que las ciclovías se encuentran concentradas en las zonas de mayor afluencia económica.

En una ciudad como la Ciudad de México, donde el tráfico es uno de los problemas más persistentes y complejos, fomentar el uso de la bicicleta y mejorar la infraestructura para este fin debe ser una prioridad para garantizar la sostenibilidad y el bienestar de los ciudadanos. La construcción de más ciclovías en Iztapalapa no sólo resolvería un problema inmediato de movilidad y seguridad, sino que también estaría alineada con los esfuerzos de la administración de la Ciudad de México para promover una ciudad más inclusiva, resiliente y comprometida con el cuidado del medio ambiente.

A pesar de estos antecedentes, la infraestructura ciclista en Iztapalapa sigue siendo escasa e insuficiente. Aunque se han implementado algunas ciclovías en puntos específicos de la alcaldía, la red sigue siendo incompleta y no responde de manera efectiva a la demanda de la población. La falta de una red continua de ciclovías, con

la debida conexión entre las diferentes zonas de la alcaldía, limita la posibilidad de una movilidad eficiente y segura para las y los ciclistas, impidiendo que más habitantes opten por este medio de transporte.

En este contexto, se plantea que la falta de infraestructura ciclista en Iztapalapa no solo representa un desafío en términos de seguridad vial, sino que también impide avanzar hacia una ciudad más sustentable y equitativa. Ante la urgencia de mejorar las condiciones de movilidad en la alcaldía y de aprovechar el potencial que ofrece la bicicleta como un medio de transporte ecológico y accesible, es imperativo que las autoridades correspondientes tomen medidas para resolver este problema estructural. La construcción de ciclovías adicionales en Iztapalapa debe ser considerada una prioridad dentro de las políticas de movilidad pública y sustentabilidad de la Ciudad de México.

Como ya ha quedado claro, Iztapalapa cuenta con grandes carencias en materia de ciclovías al solo contar con una sola de una extensión de poco más de 9.8 kms en Avenida Guelatao, sin embargo, existen numerosos reportes de que por desgracia esta se encuentra intransitable, pues se encuentra constantemente obstruida por carros estacionados, negocios ambulantes, basura, personas caminando y hasta un tianguis, lo cual implica no únicamente que la inversión destinada en la construcción de esta ha sido desperdiciada sino que los ciclistas se han quedado sin una alternativa de transporte destinada a ellos.

Es por eso por lo que se considera necesario exhortar a la Secretaría de Seguridad Pública Ciudadana de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus atribuciones realice operativos para garantizar que las ciclovías se encuentren despejadas, y que además dichos operativos se realicen de forma periódica para inhibir que estas conductas se repitan en un futuro, y así garantizar que la actual ciclovía y las futuras sean utilizadas conforme a su propósito.

Considerandos

1. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en sus artículos 4 párrafo 20 y 115 fracción V, inciso a) lo siguiente:

Artículo 4o.- (...)

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 115. Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:

(...)

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;

2. Que la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda la promoción de medios de transporte activos, como la bicicleta, para mejorar la salud pública. Las ciudades que invierten en infraestructura ciclista suelen ver una disminución en los niveles de contaminación y una mejora en la salud general de sus ciudadanos. La construcción de ciclovías en Iztapalapa estaría alineada con estas recomendaciones, proporcionando un entorno más saludable para sus habitantes.

3. Que la promoción del uso de la bicicleta y la construcción de ciclovías están alineadas con los objetivos de desarrollo sostenible establecidos por la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

4. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, establece el derecho a la buena administración, a la información, así como a la obligación de las autoridades de utilizar tecnología que facilite la movilidad y los lugares de estacionamiento, lo anterior en relación con los artículos 7 apartado A numeral 1, 16 apartado H, fracción 3, inciso a) respectivamente, en los siguientes términos:

Artículo 7 Ciudad democrática

A. Derecho a la buena administración pública

1. Toda persona tiene derecho a una buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

(...)

Artículo 16 Ordenamiento territorial

Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos.

(...)

H. Movilidad y accesibilidad

(...)

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

5. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que es responsabilidad del gobierno promover y garantizar el derecho a una movilidad segura, eficiente, sustentable e incluyente para todas las personas. Este marco legal subraya la importancia de proporcionar infraestructuras que faciliten el uso de medios de transporte no motorizados, como la bicicleta, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y reducir la dependencia del automóvil. Que su artículo 5 establece que se debe de priorizar la protección de grupos vulnerables y el 37 VIII que se debe de priorizar la movilidad no motorizada.

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la

prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

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

VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;

6. Que el Programa Integral de Movilidad 2019-2024 de la Ciudad de México destaca la promoción de la movilidad no motorizada como una de sus prioridades. Este programa se centra en la ampliación y mejora de la infraestructura ciclista en toda la ciudad, con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo y sustentable.

7. Que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, establece en su artículo 30 fracción XIX lo siguiente:

Artículo 30.- Se prohíbe estacionar cualquier vehículo:

XIX. En vías ciclistas, como ciclovías y ciclocarriles, con excepción de los vehículos no motorizados para los cuales están destinados estos espacios;

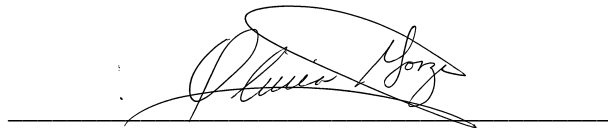
Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 15, 17 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se propone ante el pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

RESOLUTIVO

ÚNICO. PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFATURA DE GOBIERNO, A LA ALCALDÍA IZTAPALAPA Y LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, PARA QUE EN COORDINACIÓN ENTRE LAS DIVERSAS INSTITUCIONES CONSTRUYAN MÁS CICLOVÍAS EN LA ALCALDÍA IZTAPALAPA; SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE REALICE OPERATIVOS DE FORMA PERIÓDICA DE VERIFICACIÓN QUE GARANTICE EL LIBRE TRÁNSITO DE LA CICLOVÍA UBICADA EN AVENIDA GUELATAO, IZTAPALAPA.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Olivia Garza', is written over a horizontal line.

DIPUTADA OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Título	PA Bicicletas
Nombre de archivo	Punto_de_acuerdo_bicicletas_4.docx
Id. del documento	dad9c241d1134adff2d567fce9e77bf48d2ec146
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	01 / 19 / 2025 22:18:05 UTC	Enviado para firmar a Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) por olivia.garza@congresocdmx.gob.mx. IP: 201.141.101.168
 VISTO	01 / 19 / 2025 22:19:02 UTC	Visto por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.101.168
 VISTO	01 / 19 / 2025 22:19:03 UTC	Visto por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.101.168
 FIRMADO	01 / 19 / 2025 22:19:26 UTC	Firmado por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.101.168
 COMPLETADO	01 / 19 / 2025 22:19:26 UTC	Se completó el documento.