



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

^{DS}
MELS
DICTAMEN EN SENTIDO NEGATIVO A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN III AL ARTÍCULO 34 TER DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

^{DS}
mame
HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA

^{DS}
fm

^{DS}
APP

^{DS}
evp

A la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, le fue turnada para estudio y dictamen la **"INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN III AL ARTÍCULO 34 TER DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL"** presentada por el diputado Mauricio Tabe Echartea, integrante del Grupo Parlamentario del PAN.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 29, apartado D y 30, numerales 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción VI; 13 fracción LXIV y CXIX; 67; 70, fracción I; 72, segundo párrafo, fracción I; 74, fracción XXIII; 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracción VI; 85, fracción I; 221, fracción I; 222 fracciones III y VIII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, habiendo analizado el contenido de la Iniciativa de referencia, sometemos a consideración de esta Soberanía, el dictamen relativo a la Iniciativa con Proyecto de Decreto antes mencionado, al tenor de los siguientes:

^{DS}
GS

ANTECEDENTES

1. Con fecha 03 de diciembre de 2019, el Diputado Mauricio Tabe Echartea, del Grupo Parlamentario del PAN, presentó ante el Pleno del Congreso de la Ciudad de México, la Iniciativa con Proyecto de Decreto, objeto del presente dictamen.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MGS

I LEGISLATURA

DS

evp

DS

app

2. Mediante oficio número MDPPOSA/CSP/3898/2019 de fecha 05 de diciembre de 2019, signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, fue turnada la referida Iniciativa con proyecto de decreto a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.
3. Conforme a lo previsto en el apartado A, numeral 4 del Artículo 25 de la Constitución Política de la Ciudad de México; así como el tercer párrafo del Artículo 107 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, se ha cumplido con el principio de máxima publicidad, considerando que ha transcurrido el plazo de diez días hábiles que se establece para que las y los ciudadanos propongan modificaciones a la iniciativa materia del presente opinión; no habiéndose recibido propuesta alguna de modificaciones a la misma.
4. Las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable, previa convocatoria realizada en términos de ley, en Sesión vía remota realizada el día treinta de junio de dos mil veinte, se analizó y discutió la iniciativa materia del dictamen que se presenta conforme a lo siguiente:

CONTENIDO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO

DS

fm

- I. La iniciativa presentada por el Diputado Mauricio Tabe Echartea, tiene por objeto adicionar una fracción III al artículo 34 ter de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el objeto de establecer la contratación de una póliza de aseguramiento para peatones y ciclistas de la capital, a través del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, lo anterior en razón de que *“Actualmente el Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, concebido como parte fundamental del esquema de protección al nivel más vulnerable de la cadena de movilidad de la Ciudad de México –ciclistas y peatones- únicamente opera para fines de infraestructura, dejando de lado a las personas...”*.

DS

GS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

II. Entre los argumentos que expone el diputado proponente señala que: *“Cada año en todo el mundo, más de 270 mil personas pierden la vida en la vía pública, y otras tantas quedan incapacitadas como consecuencia de accidentes en las calles y avenidas”* por lo que *“La capacidad de hacer frente a la seguridad peatonal y de quienes no utilizan los vehículos motorizados, es un componente esencial de una correcta gobernanza en materia de movilidad...”*.

DS

mame

DS

app

DS

MGS

DS

evp

III. En este sentido, señala el diputado Tabe, que a pesar de que los gobiernos de las grandes metrópolis como la Ciudad de México *“...ponen a disposición de la sociedad, una importante cantidad de información que da cuenta de los riesgos para los peatones y los ciclistas y que abarcan un significativo número de factores... existen situaciones que no son posibles de prever...”* situación que se reconoce en el *“Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por tránsito”* presentado por la Organización Mundial de la Salud; dicho informe presenta, entre sus recomendaciones, la de *“Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema”*.

IV. En este marco, expone el diputado proponente, la necesidad de incorporar un enfoque que reconozca que:

“1. Existe la posibilidad del error humano, no sólo en el uso sino también, en la adecuación o colocación de infraestructura urbana;

2. Las personas como peatones y los ciclistas tienen menor rango de tolerancia a los accidentes violentos por el uso de infraestructura urbana y en muchos casos, produce lesiones o incluso la muerte;

3. Debe existir una responsabilidad compartida, entre el sector público y el usuario de la vía pública pues si bien las campañas de concientización giran en torno a la prioridad y seguridad peatonal, también el gobierno debe gestionar mecanismos de

DS

fm

DS

GS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

protección y cobertura, que permitan atender una contingencia con eficiencia y responsabilidad.

DS
mame

DS
evp

4. Un sistema de responsabilidad compartida debe incluir, de forma obligada, mecanismos con un mayor nivel de cobertura para usuarios de la vía pública, a partir de instrumentos financieros que permitan atender en las mejores condiciones posibles, una eventualidad que derive en atención hospitalaria sin que ello afecte la economía de quienes lo padecen.”

DS
MGLS

DS
app

- V. Por lo anterior, se propone a través de la iniciativa que se establezca la contratación de una póliza de seguro para cobertura médica y por muerte accidental en el uso de la infraestructura pública no atribuible a un tercero.
- VI. Con el objeto de ilustrar de mejor manera el contenido de la iniciativa en estudio, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

Se adiciona una fracción III al artículo 34 Ter de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México¹.

Texto de la Ley vigente	Texto de la iniciativa
<p>Artículo 34 Ter.- ...:</p> <p>I Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal;</p> <p>II Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas.</p>	<p>Artículo 34 Ter.- Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...; y</p> <p>III Proteger la integridad de peatones y ciclistas, a través de la suscripción de un contrato de seguro, por medio de</p>

DS
jm

¹ El 23 de abril de 2020, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, con el propósito de armonizarla con la Constitución local y con otras reformas, entre ellas, con la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, así como la reforma a su propia denominación, pasando a Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS
GS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Se adiciona una fracción III al artículo 34 Ter de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México¹.

DS

mame

DS

MGAS

Texto de la Ley vigente	Texto de la iniciativa
(Sin correlativo)	una póliza cuya cobertura deberá ser suficiente para solventar los gastos médicos y/o por fallecimiento ocasionados por accidentes derivados de la utilización de la infraestructura de la Ciudad de México.
	<p style="text-align: center;">Artículos transitorios</p> <p>PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Gobierno de la Ciudad de México.</p>

DS

APP

DS

evp

DS

jm

Establecidos los antecedentes y el contenido de la iniciativa, quienes integramos la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, exponemos las siguientes:

CONSIDERACIONES

Esta Comisión, toda vez que es competente para conocer la Iniciativa con Proyecto de Decreto en comento, procedió a realizar el estudio y análisis de los planteamientos contenidos, a fin de valorar, deliberar e integrar el presente dictamen, conforme a lo siguiente:

- I. Que los artículos 4, fracción VI y 67 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción VI del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen que las comisiones son aquellos órganos internos de organización, integrado paritariamente por las Diputadas y Diputados que tiene por objeto el estudio, análisis y elaboración de dictámenes, iniciativas, proposiciones con punto de acuerdo, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al

DS

GS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en esta ley y el reglamento.

DS

mame

DS

APP

DS

MGRS

DS

EV P

- II. Que el artículo 72, segundo párrafo, fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, señala que las comisiones ordinarias deberán desarrollar, entre otras, la tarea específica de dictaminar, atender o resolver las iniciativas, proyectos y proposiciones turnadas a las mismas en los términos de la propia Ley, el Reglamento y demás ordenamientos aplicables.
- III. Que el artículo 74, fracción XXIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México establece las comisiones ordinarias que habrán de funcionar, de manera permanente, en cada Legislatura, encontrándose entre ellas la Comisión de Movilidad Sustentable.
- IV. Que el artículo 85, fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establece como atribución de la Presidencia de la Mesa Directiva, turnar a las comisiones los asuntos para dictamen.
- V. Que el artículo 103 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, refiere que el dictamen es un instrumento legislativo colegiado escrito a través del cual, una o dos Comisiones facultadas presentan un estudio profundo y analítico que expone de forma ordenada clara y concisa las razones por las que se aprueba, desecha o modifica, iniciativas o proposiciones con punto de acuerdo.
- VI. Que en apoyo a la atribución de las comisiones ordinarias, para la emisión de dictámenes, el artículo 103 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, establece lo siguiente:

DS

fm

DS

GS

“Artículo 103. La Unidad de Estudios y Finanzas Públicas es el órgano de apoyo



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

técnico de carácter institucional y no partidista, integrado por especialistas en el análisis, organización y manejo de información relacionada con las finanzas públicas de la Ciudad de México.

DS

mame

DS

APP

DS

MGAS

La Unidad de Estudios y Finanzas Públicas se encargará de preparar y proporcionar elementos para el desarrollo de las tareas legislativas de las Comisiones, Grupos Parlamentarios y las y los Diputados.

DS

EV P

La Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas contará con una Oficina Presupuestal.

DS

jm

A la Unidad de Estudios y Finanzas Públicas le corresponderá realizar las facultades señaladas en la Constitución Política, la Constitución Local, las aplicables, la presente ley y los artículos 523, 524, 525 y 526 del Reglamento, así como los requisitos para ser la o el titular de la misma”.

DS

GS

- VII. Que el artículo 256, fracción III del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México establece que en el proceso de dictamen la Comisión, *“Podrá obtener reportes en materia regulatoria, social y de opinión pública, en aquellos asuntos que impliquen un impacto presupuestal, deberá solicitarlos. ...”*
- VIII. Que en correspondencia en la disposición antes señalada, el artículo 258, fracción VII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México establece que *“Todo dictamen será elaborado con perspectiva de género, se redactará con un lenguaje claro, preciso, incluyente y no sexista, y se compondrá...”*, entre otras cosas de la, *“...valoración de impacto presupuestal ...”*.
- IX. Que la iniciativa presentada por el diputado Mauricio Tabe Echartea, tiene por objeto adicionar una fracción III al artículo 34 ter de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el objeto de establecer la contratación de una póliza de aseguramiento para peatones y ciclistas de la capital, a través del Fondo Público de Atención al



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MGLS

I LEGISLATURA

Ciclista y al Peatón.

X. Que el artículo 1 de la Ley de Movilidad vigente, refiere que las disposiciones establecidas en la Ley, deberán asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

DS

mame

DS

APP

XI. Que el artículo 6 de la Ley de Movilidad establece que 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, atendiendo la siguiente jerarquía de movilidad:

DS

fm

DS

evp

- I. Peatones, prioritariamente 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.

DS

GS

XII. Que el artículo 18 de la Ley de Movilidad establece, entre otras instancias, al Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, como un órgano auxiliar de la Secretaría de Movilidad para la ejecución de la política en la materia.

XIII. Que en términos de los artículos 34 Bis y 34 Ter de la Ley de Movilidad, se establecen como funciones del Fondo, la de implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas. Para ello, sus recursos estarán integrados por los



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
MGS

I LEGISLATURA

recursos destinados en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México; los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos y los demás recursos que se generen por cualquier concepto.

DS
mame

DS
APP

XIV. Que conforme a lo establecido en el artículo 15 de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México, son fideicomisos públicos los que constituya el Gobierno de la Ciudad de México por conducto de la Secretaría de Administración y Finanzas, en su carácter de fideicomitente único de la Administración Pública. Los fideicomisos públicos tendrán como propósito auxiliar al Jefe de Gobierno o a los Alcaldes, mediante la realización de actividades prioritarias o de las funciones que legalmente les corresponden.

DS
jm

DS
EVP

XV. Que con el objetivo de tener un mayor contexto del origen y funcionamiento del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, esta dictaminadora considera oportuno señalar lo siguiente:

- Con fecha 15 de diciembre de 2015, el Pleno de la entonces Asamblea Legislativa del Distrito Federal, aprobó el Dictamen de las Comisiones Unidas de Presupuesto y Cuenta Pública y de Movilidad, Transporte y Vialidad, por el que se reformó la Ley de Movilidad del Distrito Federal. El Decreto de reforma, fue publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 19 de abril de 2016, en el que se adicionaron, entre otros, los artículos 34 Bis y 34 Ter, incorporándose a la Ley el Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, mismo que actualmente se encuentra vigente.
- Con fecha 2 de diciembre de 2016, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Acuerdo por el que se sectorizó a la Secretaría de Movilidad, el fideicomiso público denominado "*Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón*".

XVI. Que en virtud de que el objetivo de la iniciativa es la contratación de un seguro a cargo del Gobierno de la Ciudad de México y toda vez que la iniciativa no especifica el monto

DS
GS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

GS

I LEGISLATURA

DS

MAME

que se debería destinar para ese fin y en concordancia con lo señalado en el considerando VI, esta Dictaminadora solicitó opinión de la Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas del Congreso de la Ciudad de México (UEFP), con el propósito de conocer las consideraciones técnico – jurídico – financieras, a efecto de valorar el posible impacto presupuestal que tendría la iniciativa de referencia.

DS

MEAS

DS

jm

Sobre el particular, mediante oficio CCMX/UEPF/IL/017/2020, signado por el M. en E. Mario Joaquín Zepeda y Martínez, Titular de la UEPF, se emitieron las consideraciones siguientes:

DS

APP

DS

EVP

Planteamiento del tema a resolver.	<p>Para cotizar y estimar el impacto presupuestal de la presente iniciativa se debe determinar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Las características principales del FONACIPE, su integración actual y criterios de operación. 2) El monto del FONACIPE aprobado en los Decretos de Egresos de la Ciudad de México para los ejercicios presupuestales 2019 y 2020. 3) El número de personas y eventos o casos fortuitos que tendría que cubrir la póliza o pólizas a contratar. 4) El tipo de seguro que se podría contratar para cubrir tanto gastos médicos y hospitalarios, como gastos por la muerte accidental e indemnización (para peatones y ciclistas en uso de la infraestructura urbana). 5) La estimación del impacto presupuestal que tendría la iniciativa, una vez que se tenga determinado el número de personas a asegurar y ya hecho el sondeo de mercado de los seguros a contratar, según su modalidad, realizando dicha estimación con distintas instituciones de seguros. 6) Estimar con los resultados de los puntos anteriores, si la iniciativa propuesta tendría un impacto presupuestal en el FONACIPE.
Estimación del costo presupuesta I.	<p>Características principales del FONACIPE, su integración actual y criterios de operación.</p> <p>El FONACIPE es un fondo de recursos públicos enfocado al mejoramiento de la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como a desarrollar acciones que reduzcan los accidentes a peatones y ciclistas en la Ciudad de México.</p> <p>Dicho fondo encuentra sustento en la Ley de Movilidad del Distrito Federal, en el reglamento de esta ley, en el Contrato de Fideicomiso Público que lo constituye y en el</p>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Manual de Integración y Funcionamiento del Comité Técnico del Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón de 2019.

Según lo establecido en el Manual de integración y funcionamiento del Comité Técnico del FONACIPE de 2019, el Comité Técnico se encargará de administrar los recursos que integran el fondo.

Con fundamento en lo dispuesto en la Cláusula Quinta del Contrato de Fideicomiso Público denominado FONACIPE, este comité estará integrado por:

Tabla de los integrantes del Comité Técnico del Fideicomiso FONACIPE

Integrante	Puesto de Estructura Orgánica.
Presidencia	El Titular de la Secretaría de Movilidad
Vocales	El Titular de la Secretaría de la Secretaría de Obras y Servicios. El Titular de la Secretaría del Medio Ambiente. El Titular de la Secretaría de Administración y Finanzas El Titular de la Subsecretaría de Egresos El Titular de la Subsecretaría de Planeación, Políticas y Regulación. El Titular de la Dirección General de Asuntos Jurídicos. El Titular de la Dirección General de Planeación y Políticas
Invitada /o Permanente	Coordinador del Fideicomiso Secretario Técnico Fiduciario Órgano de Vigilancia
Invitada /o/os	La/o/s/ que el Comité Técnico determine.

En las sesiones los integrantes de la presidencia y vocales tendrán derecho a voto; el presidente tendrá el voto de calidad en caso de empate.

El Comité Técnico sesionará por lo menos cuatro veces al año de forma ordinaria, convocando a los integrantes para estas reuniones por lo menos con cinco días hábiles de anticipación; de manera extraordinaria sesionará las veces que sean necesarias, convocando a estas reuniones por lo menos con cuarenta y ocho horas de anticipación; asimismo, las sesiones extraordinarias se celebrarán a solicitud de alguno de sus integrantes o cuando lo solicite el presidente del Comité.

Para la celebración de las sesiones se requerirá de la asistencia mínima del 50 % más 1 de los integrantes del Comité Técnico con derecho a voto. Los asuntos que se traten en las sesiones se presentarán en forma individual y serán objeto de análisis,

DS

MAME

DS

MELS

DS

fm

DS

APP

DS

EVP

DS

GS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

GS

I LEGISLATURA

DS

MAME

DS

MGAS

evaluación, deliberación y, en su caso, votación por parte de los integrantes con derecho a voto del comité. Las resoluciones con respecto a los asuntos tratados tendrán el carácter de Acuerdo.

Es preciso mencionar que las resoluciones emitidas por el Comité serán de carácter irrevocable; sólo mediante resolución del propio comité se podrá suspender, modificar o cancelar su contenido y efectos².

Monto del FONACIPE aprobado para 2019 y 2020.

Para diciembre del año 2015, se autorizó presupuesto para la creación del FONACIPE con el objeto de implementar mejoras en la infraestructura de movilidad no motorizada y peatonal en la ciudad. Posteriormente de 2016 a 2017, el fondo recibió un presupuesto de 250 millones de pesos, se los cuales sólo se ejercieron 34.9 millones de pesos.³

Dentro del Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el ejercicio presupuestal de 2019, el monto asignado al FONACIPE fue de 51,593,076 /cincuenta y un millones, quinientos noventa y tres mil setenta y seis pesos) y dentro del Presupuesto de Egresos de 2020 el monto asignado se redujo a 45,000,000 /cuarenta y cinco millones de pesos).

Numero de ciclistas y peatones que transitan diariamente la Ciudad de México.

Según la encuesta Origen-Destino del INEGI de 2017⁴, en la Ciudad de México diariamente se realizan 240,000 (doscientos cuarenta mil) viajes en bicicleta; asimismo, diariamente se realizan 4,500,0000 (cuatro millones quinientos mil) viajes exclusivamente caminando⁵.

Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana 2017 INEGI

VIAJES REALIADOS DIARIAMENTE	NÚMERO DE VIAJES
------------------------------	------------------

² Secretaría de Movilidad. *Manual de Integración y Funcionamiento del Comité Técnico del Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón 2019*. Disponible en <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/manual%20aprobado.pdf>

³ Secretaría de Movilidad. *Transparencia FONACIPE*. Disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/blog/post/transparencia-fonacipe>

⁴ Instituto Nacional del Estadística y Geografía. *Encuesta Origen –Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017*. Disponible en https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

⁵ La encuesta se realizó tomando en cuenta los viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más, y por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de sus tramos, según área geográfica de origen del viaje. La palabra "exclusivamente" se refiere a todos los viajes que se realizan caminando sin haber usado algún medio de transporte e independientemente de su duración. Cabe aclarar que aquellos tramos caminando que duran menos de 10 minutos y que se efectúan con otros medios de transporte, son considerados como "cambios de modo", es decir, caminatas con el fin de pasar de un medio de transporte a otro. (lamina 28 de la encuesta).



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Viajes realizados en bicicleta	240,000
Viajes realizados exclusivamente caminando	4,500,000
Ver lámina 28 de la encuesta.	

Número de accidentes ocurridos a peatones y ciclistas en la Ciudad de México.

Según datos del INEGI sobre Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas⁶, durante el año 2018 ocurrieron en la Ciudad de México un total de 11,651 accidentes de tránsito, de los cuales 880 fueron colisiones contra peatones (atropellamientos); 121 fueron colisiones contra ciclistas y; 10,650 fueron accidentes de otro tipo, quedando así un total de 1,001 accidentes ocurridos tanto a peatones como a ciclistas, aunque relacionados con vehículos automotores en la ciudad.

Datos sobre accidentes de Tránsito en Zonas Urbanas y Suburbanas 2018 INEGI	
Viajes realizados por ciclistas y peatones en la Ciudad de México	4,740,000
A Total de Accidentes de Tránsito	11,651
B Colisiones contra peatones	880
C Colisiones contra ciclistas	121
D Accidentes de otro tipo	10,650
E=B+C Total de accidentes ocurridos contra peatones y ciclistas en 2018	1,001
Observación. Se utilizan los datos aquí señalados para la estimación del costo presupuestal de la iniciativa, dada la inexistencia de cifras o estadísticas sobre accidentes causados durante el uso de la infraestructura urbana de la Ciudad de México no atribuibles a un tercero.	

De esta manera se obtiene que el número de eventos que se considera razonable postular para asegurar a los peatones y ciclistas de la Ciudad de México, es el de 1,001 eventos al año, considerando que dicha cifra es la correspondiente a los accidentes de tránsito que acontecieron a peatones y ciclistas en el año 2018. Cabe señalar que de los años 2015 a 2017 la cifra oscila entre los 800 a 1,000 accidentes (ver anexo 3).

De los tipos de seguros existentes, similares a lo requerido por la iniciativa.

⁶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas 2018*. Disponible en https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
GS

I LEGISLATURA

DS
MAME

DS
MGAS

Es útil señalar que durante los años 2017 y 2018 existió el aseguramiento de ciclistas por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El programa Rueda Seguro del gobierno de la ciudad ofrecía una cobertura por gastos médicos de \$10,000 pesos por beneficiario, además de ofrecer una cobertura de \$30,000 pesos por gastos funerarios y de \$100,000 pesos en indemnización por causa de muerte⁷.

Para ser beneficiario de dicho programa, era necesario que el interesado cumpliera con los siguientes requisitos, además de hacer su registro correspondiente en el sitio web del programa:

- Nombre completo.
- Teléfono de casa.
- Dirección.
- Correo electrónico
- Ser mayor de edad o contar con la autorización de padre, madre o tutor.
- Copia de identificación oficial.
- Ser residente de la Ciudad de México.
- Comprobante de domicilio no mayor a tres meses.

Dicho programa tenía como “Contratante” a la Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales de la Oficialía Mayor de la Ciudad de México, y su administración correspondía a la Agencia de Gestión Urbana de la Administración Pública de la Ciudad de México.

De acuerdo con el contrato de la póliza E01-1-114-559 de Seguros Atlas⁸ (ver anexo 4), dicho programa era un apoyo a los usuarios que se inscribían al seguro y que utilizaban para transportarse vehículos no motorizados (bicicletas). Si éstos sufrían afectaciones ocasionadas por defectos en la infraestructura de la vía pública (colisión con baches, coladeras o socavones en la red vial de la Ciudad de México), los daños que sufrieran los hacían acreedores al otorgamiento de servicios asistenciales conforme lo definía la póliza. Durante la vigencia de mencionado seguro se registraron las siguientes incidencias:

Estadísticas	2017	2018
Registros en el padrón de usuarios	19,450	15,480

DS
JM

DS
APP

DS
EVP

⁷ AGU Rueda Seguro. Disponible en https://dgpac.aqucdmx.gob.mx/rueda_seguro/#about

⁸ Información obtenida en respuesta a la solicitud de información con número de folio 0107000007320 dirigida a la Secretaría de Obras y Servicios CDMX.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Siniestros atendidos	340	61
Cambio y o arreglo de neumáticos	23%	23%
Información general del producto	36%	66%
Orientación médica	22%	3%
Urgencia hospitalaria	2%	3%

De acuerdo con la póliza E01-1-114-559 de Seguro Atlas, de fecha de expedición 26 de abril de 2018, con una vigencia del 15 de abril al 31 de diciembre de 2018, el total a pagar por este seguro fue de \$24,471,692.25 (aplicando la actualización del precio con el INPC del 2019 en 2.83%, y el proyectado para 2020 en 3%).

Este programa ya no está vigente al día de la fecha.

Seguro idóneo para la indemnización del presupuesto de la iniciativa.

Tomando de guía lo anterior, podemos determinar que un camino para la estimación del impacto presupuestario de la presente iniciativa es calcular el gasto correspondiente por la contratación de pólizas integrales que cubran gastos médicos, así como gastos funerarios y de indemnización por fallecimiento ante accidentes personales no provocados por terceros.

Esto es – como ya se explicó-, para aproximadamente 121 Ciclistas y 880 peatones.

Estimación del Impacto Presupuestario.

La iniciativa sí genera un impacto presupuestario, pues representaría un gasto para el Gobierno de la Ciudad de México su implementación, a través de la utilización del FONACIPE y la ampliación de sus fines, toda vez que se contrataría un determinado número de seguros ante instituciones de seguros; es así como, de concretarse la iniciativa, se tendría un impacto presupuestal en el fondo mencionado.

Para el cálculo del gasto que conllevaría la implementación de la iniciativa, se realizó un sondeo de mercado y se obtuvieron dos precios distintos. Se observa que los seguros para cubrir las necesidades de esta propuesta no se manejan por todas las instituciones de seguros. En el caso del presente estudio, se gestionaron ante dos instituciones de seguros, sendas cotizaciones (ver anexo 5 y anexo 6), una para ciclistas y una para peatones por cada institución. En ambos casos (ciclistas y peatones), los seguros cubren gastos médicos, pérdidas orgánicas, gastos funerarios e indemnización por fallecimiento ante accidentes peatonales. A continuación, se muestran los productos cotizados ante las instituciones de seguros, incluyendo el costo

DS
mame

DS
MGAS

DS
jm

DS
app

DS
evp

DS
GS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
GS

I LEGISLATURA

unitario mensual, semestral y anual para cada producto.

Tabla de cotización de seguros para peatones y ciclistas de la Ciudad de México					
Institución de seguros	Rubro	Tipo de seguro	Costo unitario mensual	Costo unitario semestral	Costo unitario al pagar anualmente
1	Ciclista	Accidentes personales	\$213.12	\$535.11	\$888.07
	Peatón	personales	\$186.89	\$384.92	\$601.99
2	Ciclista	Accidentes personales	\$170.13	\$974.4	\$1,856
	Peatón	personales	\$170.13	\$974.4	\$1,856

En este sentido, asumiendo que anualmente ocurren 880 accidentes de peatones en la vía pública no provocados por terceros y que ocurren 121 accidentes de ciclistas (como ya se analizó), se hace el cálculo correspondiente multiplicando los costos mensual, semestral y anual de los productos por el número de accidentes anuales para obtener así el total de cada costo, llegando a los siguientes resultados.

Tabla de costos totales de la iniciativa, dependiendo de la institución de seguros y modalidad de pago								
Institución de seguros	Rubro	Número anual de accidentes	Costo mensual	Costo anual por pago mensual	Costo semestral	Costo anual por pago semestral	Costo anual	Costo total por pago anual
Institución no. 1	Ciclistas	121	\$213.12	\$309,450.24	\$535.11	\$129,496.62	\$888.07	\$107,456.47
	peatones	880	\$186.89	\$1,941,878.40	\$384.92	\$677,459.20	\$601.99	\$529,751.20
GASTO TOTAL				\$2,251,328.64		\$806,955.82		\$637,207.67
Institución no. 2	Ciclistas	121	170.13	\$247,028.76	\$974.4	\$235,804.8	\$1,856	\$224,576
	peatones	880	170.13	\$1,796,572.8	\$974.4	\$1,714,944	\$1,856	\$1,633,280
GASTO TOTAL				\$2,043,601.56		\$1,950,748.8		\$1,857,856

Dentro del cálculo de costo anual por pago mensual y costo anual por pago semestral, se toman en cuenta los pagos totales del seguro, es decir, se toma en cuenta el costo mensual multiplicado por 12 y el costo semestral multiplicado por 2. Eso a su vez multiplica por el total de accidentes.

Conclusiones

De esta manera se obtiene que el costo total de los seguros para peatones y ciclistas dependiendo de la manera en que se decida hacer la contratación (mensual, semestral o anual) y ante qué institución de seguros. Es así como de contratarse los seguros con la institución no. 1, el costo total de la iniciativa será de \$2,251,328.64 si se pagan de manera mensual; de \$806,955.82 si se paga de manera semestral y; de \$637,207.67 si se pagan anualmente. Asimismo, de contratar los seguros con la institución no. 2, el costo total resultará ser de \$2,043,601.56 si se paga de forma mensual; de



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
mame

DS
MGAS

\$1,950,748.8 si se paga de manera semestral y, de \$1,857,856 si se paga de manera anual.

Ante los citados costos posibles de la iniciativa, se puede observar que resulta de menor costo realizar el pago de los seguros de manera anual que realizarlos de manera semestral o mensual.

Observaciones

1. En la exposición de motivos y argumentación de la iniciativa se menciona que el seguro deberá considerar la cobertura por muerte accidental en el uso de la infraestructura pública **no atribuible a un tercero**, sin embargo, en el texto de la fracción a adicionar no se menciona esa condición.
2. En la exposición de motivos y argumentación de la iniciativa se hace mención de que el seguro correspondiente **indemnizará por causa de muerte**; si embargo, dicho rubro de indemnización no se incluye o menciona en la propuesta de adición. A pesar de ello se realizó la cotización tomando en cuenta dicha cobertura.
3. Debe observarse que la Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas no realizó una cotización formal de seguros, sino un sondeo de mercado sobre las bases antes definidas.
4. Como parte de la investigación y estudio del impacto presupuestario que tendría la presente iniciativa, se presentaron dos solicitudes de información pública gubernamental a través del sistema en línea del Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México⁹. En la primer solicitud se requirió lo siguiente: a la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, se le solicitó copia de la póliza integral del seguro que maneja la Secretaría de Obras, misma que protege la infraestructura urbana, indemnizando a los ciudadanos que sufran daños en su persona o bienes por la utilización de dicha infraestructura. La solicitud aún sigue sin contestación; asimismo se realizó a la Secretaría de Obras y Servicios de la ciudad, una segunda solicitud de información, misma que sí fue contestada.
5. En declaraciones ante algunos medios de noticias, el diputado promovente refirió que la iniciativa aquí analizada tendría un costo estimado de entre 80 y 100 millones de pesos. Asimismo, en dichas notas periodísticas se mencionó que la cobertura

DS
jm

DS
app

DS
evp

⁹ Solicitudes de información con folios: 0106000016420 y 0107000007320.

DS
GS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

	de los seguros incluiría los accidentes provocados por terceros ¹⁰ .
<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 2px; width: fit-content;">DS <i>mame</i></div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 2px; width: fit-content; margin-top: 10px;">DS <i>MGS</i></div>	<p>Referencias</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Secretaría de Movilidad. (2019). Manual de Integración y Funcionamiento del Comité Técnico del Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón 2019. Disponible en: https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/manual%20aprobado.pdf 2. Secretaría de Movilidad. (2020) Transparencia FONACIPE. Disponible en: https://semovi.cdmx.gob.mx/blog/post/transparencia-fonacipe 3. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2017). Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf 4. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2018). Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas 2018. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c= 5. AGU Rueda Seguro (2019). Disponible en: https://dgpac.agucdmx.gob.mx/rueda_seguro#about 6. El Universal. (2020). Va Pan por seguro médico para peatones. Disponible en: https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/va-pan-por-seguro-medico-para-peatones

DS
*GS*DS
*JM*DS
*APP*DS
EVF

XVII. Que en razón de la opinión emitida por la UEFP, esta dictaminadora destaca lo siguiente:

- Si bien el marco jurídico que regula al Congreso de la Ciudad de México no establece la obligación de las y los diputados para que las iniciativas de ley que pudieran incidir en las finanzas públicas, se acompañen de un estudio de impacto presupuestal, de haberse presentado en la iniciativa que nos ocupa, hubiera permitido identificar con mayor precisión el monto que, según el promovente, se debiera destinar al FONACIPE, así como un promedio de personas a las que

¹⁰ El Universal. Va Pan por seguro médico para peatones. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/va-pan-por-seguro-medico-para-peatones>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

podría cubrirse y, eventualmente, considerarse y discutirse en la elaboración del paquete económico correspondiente. Lo anterior, tomando como base, la obligación que tienen la persona titular de la Jefatura de Gobierno¹¹, a efecto de que toda iniciativa de ley, decreto, o proyecto de reglamento y acuerdo que presente, deberá contar con una evaluación del impacto presupuestario realizada por la Secretaría de Administración y Finanzas, cuando éstas impliquen afectaciones a la Hacienda Pública y en el caso de que dichas iniciativas impliquen erogaciones adicionales y con el propósito de guardar el equilibrio presupuestal, se deberá señalar su fuente de financiamiento ya sea mediante la cancelación o suspensión de programas; la creación de nuevas contribuciones o bien, por eficiencia recaudatoria.

DS
MAME

DS
MGAS

DS
JM

DS
APP

DS
EVP

- *“La iniciativa sí genera un impacto presupuestario, pues representaría un gasto para el Gobierno de la Ciudad su implementación”,* aunque del análisis realizado por la UEFP, se identifican tres supuestos, los cuales no son coincidentes entre sí, conforme a lo siguiente:

- I. La iniciativa aun y cuando destaca algunas cifras relacionadas con accidentes en los que lamentablemente se han visto afectados peatones y ciclistas, se refiere a la cantidad de *“personas que transitan cotidianamente en la zona metropolitana”*, es decir, no hay una cifra precisa que se refiera exclusivamente a la Ciudad de México, lo cual deja muy abiertos los datos sobre los cuales se podría calcular el promedio de personas a asegurar y en consecuencia el impacto financiero que ello representaría.

Como antecedente del objetivo planteado en la iniciativa en estudio, la UEFP refiere que en los años 2017 y 2018 existió un programa de aseguramiento por parte del Gobierno de la Ciudad de México, dirigido a personas que utilizaban vehículos no motorizados para transportarse (bicicletas),

¹¹ Artículo 21 de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
GS

I LEGISLATURA

denominado “*Rueda Seguro*”, los cuales previamente debían registrarse, mismo que ofrecía una cobertura para gastos médicos, así como para gastos funerarios e indemnizaciones por causas de muerte, cuando las afectaciones fueran a causa de defectos en la infraestructura de la vía pública (baches, coladeras o socavones en la red vial).

DS

MAME

DS

MGLS

DS

JM

DS

APP

DS

EVF

Dicho seguro, tuvo un costo de \$24,993,360 millones de pesos, para el periodo del 15 de abril al 31 de diciembre de 2018. Bajo ese supuesto, de que el Gobierno de la Ciudad hiciera la contratación de un seguro similar al que anteriormente se señaló, **la UEFP calculó que para el 2020, dicho seguro tendría un costo estimado de \$26,471,692.25 millones de pesos**, tomando en cuenta el Índice Nacional de Precios al Consumidos en 3%.

- II. Adicionalmente, la UEFP realizó un sondeo de mercado (no cotización), con el propósito de hacer un cálculo del gasto que tendría la implementación de la iniciativa, el cual tomó como base 1,001 casos (121 ciclistas y 880 peatones) que posiblemente se pudiera ver afectados, según datos del INEGI sobre Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas durante el 2018. Es preciso destacar, que la UEFP señala claramente que se utilizaron esos datos, toda vez que no hay cifras o estadísticas sobre accidentes causados durante el uso de infraestructura urbana en la Ciudad no atribuibles a un tercero, aunque la cifra es aproximada a años anteriores, conforme a lo siguiente:

Datos sobre Accidentes de Tránsito en Zonas Urbanas y Suburbanas 2015 – 2018 INEGI				
Año de ocurrencia	2015	2016	2017	2018
Total de Accidentes de Tránsito	12,337	11,449	12,321	11,651
Colisiones contra peatones (atropellamientos)	748	836	763	880
Colisiones contra ciclistas	132	124	103	121
Total de accidentes ocurridos contra peatones y ciclistas en la Ciudad de México	880	960	866	1,001

De los dos sondeos de mercado realizados, se obtuvo que en supuesto



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

de que el Gobierno de la Ciudad de México contratara una póliza de aseguramiento para peatones y ciclistas, lo más conveniente para las finanzas públicas de la Ciudad, sería la realización del pago anual, a diferencia de realizar pagos mensuales o semestrales. Sin embargo, existe una amplia diferencia del costo entre las dos aseguradoras con las que se realizó el sondeo, ya que una de ellas lo calcula en \$637,207.67 y la otra por \$1,857,856, es decir, una diferencia de más de 1 millón de pesos.

DS

MAME

DS

MGS

DS

JM

DS

APP

DS

ESP

- III. Por otra parte, según lo señalado en la opinión, en entrevista a medios de comunicación, **el promovente de la iniciativa señaló que el seguro podría tener un costo de entre 80 a 100 millones de pesos.**

Sobre el particular, es preciso destacar que para el presente ejercicio fiscal, esta Congreso aprobó un presupuesto de 45 millones de pesos para el funcionamiento del FONACIPE, cifra que, de acuerdo a lo proyectado por el promovente, prácticamente representa la mitad de recursos de lo que se pretende destinar para la contratación de un seguro.

XVIII. Que el diputado Tabe Echartea señala en su iniciativa que “... *la Organización Mundial de la Salud, el Banco Mundial, así como la Alianza Mundial para la Seguridad Vial han colaborado ... para elaborar manuales, instrumentos de consulta y documentos de buenas prácticas, entre ellos, el “Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito” en el cual se recomienda “4. Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema”, sin embargo, no se advierte que precisamente se especifique la contratación de una póliza de aseguramiento para la atención de la problemática de accidentes viales.*”

XIX. Que atendiendo lo dispuesto a la fracción II del artículo 34 Ter de la Ley de Movilidad vigente, una función del FONACIPE es desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas, por lo que esta dictaminadora considera que, en su

DS

GS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

GS

I LEGISLATURA

caso, los recursos que se pretenden destinar a la contratación de una póliza de seguro, se pudieran orientar con mayor presupuesto para dicho Fondo, a efecto de incrementar dichas acciones de prevención de accidentes. Con lo anterior, a juicio de esta dictaminadora, se podría fortalecer el objetivo planteado por el diputado Tabe, el cual busca generar mejores condiciones de movilidad, específicamente para peatones y ciclistas, al tiempo de que se podría alcanzar el objetivo trazado por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, a través del Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019 para la Ciudad de México, el cual se planteó reducir en 30% las muertes por hechos viales para el año 2024.¹²

DS

MAME

DS

MGAS

DS

JM

DS

APP

DS

EVP

En concordancia con lo anterior, es preciso destacar que dicho Plan establece los ejes siguientes:

EJE	ESTRATEGIA
INSTITUCIONALIZAR	1.1 Creación de un Sistema de Seguridad Vial
	1.2 Transparencia y rendición de cuentas
	1.3 Regulación de nuevas formas de movilidad
	1.4 Operativos de verificación
CONSTRUIR	2.1 Vías seguras
	2.2 Infraestructura ciclista
	2.3 Zonas escolares seguras
	2.4 Servicios de emergencia
EDUCAR	3.1 Fotocívicas
	3.2 Apoyo vial para la seguridad ciclista
	3.3 Concientización a operadores de transporte público
	3.4 Comunicación de seguridad vial

¹² <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/plan-estrategico-de-convivencia-vial-2019-para-la-ciudad-de-mexico-200619.pdf> . p.5



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

META 2019

DS
mame

Consolidación de un Sistema de Información de Seguridad Vial para el análisis de hechos de tránsito y la elaboración de política pública e intervenciones basadas en evidencia empírica.

DS
MGAS

Creación de una área de seguridad vial en SEMOVI, constitución del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial en la Ciudad de México y en las Alcaldías así como de la Comisión de Clasificación de Vialidades.

Regulación de los nuevos sistemas compartidos de bicicleta sin anclaje y monopatín eléctrico con criterios de seguridad vial.

Implementar operativos continuos de verificación al transporte público e individual concesionado y unidades de STPPEC, que mejoren la seguridad de las personas.

DS
jm

Identificación e intervención de 100 cruces conflictivos de alta siniestralidad, 15 cruces peatonales seguros 24 horas y actualización del manual de dispositivos de tránsito.

Construcción de 85 kilómetros infraestructura ciclista segura para complementar la red vial existente e integrarla a la red de transporte público masivo.

DS
app

Campañas de pacificación de tránsito en zonas escolares.

Fortalecimiento de los protocolos de atención y la cobertura de los servicios de emergencia.

DS
evp

Implementación del sistema de Fococívicas.

Campaña permanente para evitar invasión de infraestructura ciclista en colaboración con SSC.

840 operadores de Metrobús, Transportes Eléctricos y RTP acuden a cursos de concientización de seguridad vial.

Implementación del programa de comunicación del Decálogo del buen conductor.

Particularmente en el eje denominado “Construir”, se establece lo siguiente:

Eje 2. Construir

Estrategia 2.1 Vías seguras:

Situación actual:

Al no contar con infraestructura vial segura para realizar sus traslados, en particular las personas que se mueven a pie se encuentran en una situación de mayor vulnerabilidad. De todos los incidentes mortales, casi la mitad de las víctimas correspondió a peatones y ciclistas (ST-CONAPRA, 2017). Muchas veces estos incidentes se deben a una infraestructura que favorece el desplazamiento de vehículos motorizados y que no cuenta con cruces seguros para peatones, correctamente diseñados, señalizados y accesibles.

Meta:

Intervención de 100 cruces conflictivos de alta siniestralidad, 15 cruces peatonales seguros 24 horas.

Líneas de acción:

Rediseño de 100 cruces conflictivos.

Apertura de 15 cruces seguros peatonales 24 horas utilizando la infraestructura del metro.

Actualización del manual de dispositivos de control de tránsito.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
GS

I LEGISLATURA

José María Pino Suárez - José María Izazaga

DS

mame

DS

MGS



Antes



Después

Fotografía aérea: Patricio Ruiz

DS

JM

DS

APP

DS

evp

José María Pino Suárez - Venustiano Carranza



Antes



Después

Fotografía aérea: Patricio Ruiz

Respecto a la infraestructura segura, de acuerdo al Primer Informe Anual de la Secretaría de Movilidad, el cual fue remitido, en septiembre de 2019, a esta Soberanía en el marco del Primer Informe de Gobierno de la Ciudad de México, se reportó que se habían intervenido 37 intersecciones cuya obra ya estaba concluida y se encontraban en proceso de incorporación de la señalización horizontal y vertical, al tiempo de que se encontraban en construcción otras 45 intersecciones clasificadas como conflictivas.

- Por otra parte, es preciso destacar que adicional a los recursos con los que actualmente cuenta el FONACIPE para el cumplimiento de sus objetivos, el Presupuesto de Egresos para la Ciudad de México para el ejercicio fiscal en curso



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

aprobado por esta Soberanía, consideró un presupuesto de 19,425.12 millones de pesos para la Secretaría de Obras y Servicios, que atenderá en materia de movilidad, obras de infraestructura ciclista, puentes peatonales, cruceos conflictivos, así como rehabilitación de la carpeta asfáltica y banquetas en diversas alcaldías de la Ciudad, entre otros, mismos que permitirán garantizar el derecho a la movilidad, priorizando en todo momento a las personas más vulnerables y en cabal observancia a la jerarquía de movilidad.

DS
mame

DS
MELS

DS
jm

DS
app

DS
evp

- XIX. Finalmente, como consideración ante el contexto generado ante la contingencia de salud ocasionada por el COVID-19, sin demérito de la genuina intención del diputado promovente, así como de las acciones que las autoridades competentes deban realizar para garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, esta dictaminadora considera que en este momento estamos obligados a priorizar, entre las diversas necesidades, la orientación de los recursos de la Ciudad a acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de cuidado de la salud, así como aquellas que permitan la reactivación económica que beneficie a la mayoría de la ciudadanía.

Por las consideraciones antes expuestas, las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, emitimos el siguiente:

ACUERDO

PRIMERO. – Se desecha la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona una fracción III al artículo 34 Ter de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por el diputado Mauricio Tabe Echartea, integrante del Grupo Parlamentario del PAN.

SEGUNDO. – Archívese el expediente como asunto total y definitivamente concluido

Palacio Legislativo de Donceles, a los treinta días de junio del dos mil veinte.

DS
GS



















COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

LISTA DE VOTACIÓN

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DIPUTADA / DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <p>Miguel Ángel Macedo Escartín Presidente morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>Miguel Angel Macedo Escartin</i> 5E618B153F32475...</p>		
 <p>Sandra Esther Vaca Cortés Vicepresidenta </p>			
 <p>Ana Patricia Báez Guerrero Secretaria </p>			
 <p>Ma. Guadalupe Aguilar Solache Integrante morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE</i> 9D72A15E4878474...</p>		
 <p>María Guadalupe Chavira de la Rosa Integrante morena</p>			
 <p>Jorge Gaviño Ambriz Integrante </p>			
 <p>Jannete Elizabeth Guerrero Maya Integrante </p>	<p>DocuSigned by: <i>Jannete</i> 82BB44A0CA1D40D...</p>		
 <p>María de Lourdes Paz Reyes Integrante morena</p>			
 <p>Alfredo Pérez Paredes Integrante morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>Alfredo Pérez Paredes</i> 24C4B0CE30A349E...</p>		
 <p>María Gabriela Salido Magos Integrante </p>		<p>DocuSigned by: <i>Gaby Salido</i> 433288B74A5A4CF...</p>	
 <p>Esperanza Villalobos Pérez Integrante morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>Esperanza Villalobos Pérez</i> AF636C5DF7DE435...</p>		

Palacio Legislativo de Donceles, a los treinta días de junio del dos mil veinte.

DICTAMEN EN SENTIDO NEGATIVO A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN III AL ARTÍCULO 34 TER DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.