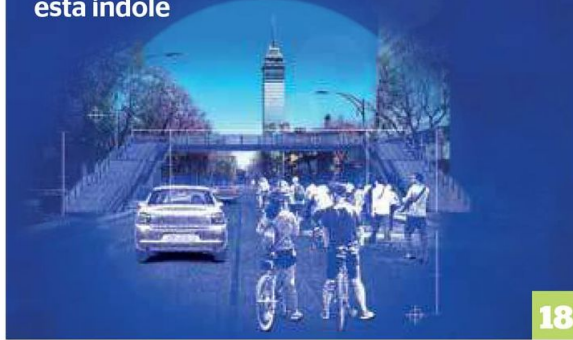


CDMX

Movilidad para todos

La infraestructura de movilidad históricamente se ha diseñado para priorizar a los automóviles, por lo que en el Congreso local buscan incluir a peatones y ciclistas en los proyectos de esta índole



18

#DerechosHumanos

MOVILIDAD PARA TODOS

La infraestructura de movilidad históricamente se ha diseñado para priorizar a los automóviles, por lo que en el Congreso local buscan incluir a peatones y ciclistas en los proyectos de esta índole

POR DAVID MARTÍNEZ

@TamarizDavid

Diputados del Congreso de la Ciudad de México (CDMX) buscan que la infraestructura vial se diseñe desde la perspectiva de los más vulnerables, es decir, peatones y ciclistas.

Lo anterior a través de una iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México que busca priorizar la visión de dichos sectores en la creación de obras como puentes vehiculares y adecuaciones a la calle, que fue presentada por la diputada local

del Partido del Trabajo (PT), Janete Guerrero Maya.

Dicha iniciativa pretende cambiar el modelo de desarrollo urbano y del espacio público que, históricamente, ha sido a favor de la movilidad motorizada y el vehículo particular.

Es importante mencionar que el “Manifiesto de la Revolución Urbana” de Greenpeace, señala que la industria automotriz y la desigualdad que existe en el sistema de transporte urbano de las ciudades ha provocado un “secuestro” del espacio público por parte de los automóviles.

“Estas circunstancias han contribuido en un progresivo secuestro del espacio público, significando empeñar nuestra salud a cambio de ciudades llenas de coches y contaminación, han ayudado a poner fecha de caducidad a nuestro planeta que se enfrenta al calentamiento global”, acusa Greenpeace.

Reducir incidentes y procurar derechos



El punto de acuerdo fue presentado el pasado 12 de noviembre ante el pleno del Congreso capitalino, y busca reformar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con el propósito de que, en los estudios de impacto de cualquier proyecto de movilidad, se evalúen los efectos externos, tanto negativos como positivos, que generarán en peatones y ciclistas, priorizando

los principios de seguridad, accesibilidad, igualdad, participación y corresponsabilidad social.

Además, la propuesta se da en el contexto en que, según el texto de la iniciativa, entre 2022 y 2023, en la CDMX al menos 150 ciclistas y peatones fallecieron en hechos de tránsito.

La diputada promotora, Jannete Guerrero Maya, refirió en entrevista con *Reporte Índigo* que, aunque la pirámide de la movilidad estipula que en las políticas públicas de esta índole se debe priorizar a los peatones y ciclistas, en la realidad, hace falta

incluir la perspectiva de estos en la construcción de infraestructura.

“El actual marco legal no prioriza a las personas ciclistas y ‘peatonas’, y que todos los proyectos de movilidad incluyan un estudio de impacto para estos grupos”, sostuvo la legisladora petista.

Guerrero Maya agregó que esto tiene la intención de favorecer la movilidad segura, así como reducir los accidentes y muertes viales.

“Se pretende que, en todos los proyectos de movilidad, se haga un análisis de impacto vial que tenga información sobre cómo puede afectar a ciclistas y peatones, recordemos que muchas de estas obras se hacen sin pensar en ellos, por ejemplo, muchas veces los ciclistas se encuentran con coladeras o los peatones con obras sin banquetas”, detalló la diputada local.

Por otra parte, indica que la iniciativa está relacionada con el punto 11 de los “Objetivos de Desarrollo Sostenibles” de la Or-

ganización de Naciones Unidas, en el que se señala que los asentamientos humanos tienen que ser seguros y sostenibles.

“Los estudios de impacto nos permiten identificar áreas donde el riesgo de accidentes de ciclistas puede incrementar por el aumento de tránsito”, añadió Guerrero.

La diputada enfatizó que en los reglamentos de tránsito ya se menciona que se debe incluir a los ciclistas y peatones en las obras de infraestructura vial; sin embargo, considera que se requiere plasmarlo en la ley. “Necesitamos un esquema de planeación que contemple a todos, no estamos en contra de los automóviles, sino buscamos un esquema que incluya a todos”, puntualizó.

Por último, la legisladora comentó, que, al momento de priorizar a los automóviles y ciclistas, se promueve la movilidad activa y el cuidado al medio ambiente. “No solamente una ciudad accesible y con movilidad, sino una ciudad sostenible”, subrayó.

El impulso a la movilidad incluyente y sustentable

Desde el año 2018, el Gobierno de la Ciudad de México ha buscado impulsar la movilidad accesible, incluyente y sostenible en la entidad por medio del fomento al transporte público y la movilidad no motorizada.

En el sitio electrónico *Agenda 2030* del Gobierno local, se menciona que la CDMX se ha planteado como objetivo un sistema de movilidad de bajas emisiones,

accesible, eficiente e incluyente, que ayude a convertir a la gran urbe en un espacio mucho más habitable, sano y seguro.

“Con 19 millones de viajes diarios, en 2020 la capital fue considerada como una de las 30 urbes con peor tráfico en el mundo al experimentar 226 días de congestión vehicular al año; esto

con base en los índices globales de tráfico, como TomTom. Paralelo a ello, el sector de la movilidad genera el 74 por de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, con consecuencias en la calidad del aire y la salud pública”, indica la web gubernamental.

Por lo cual, destaca la publicación, se ha trabajado para

integrar y optimizar la infraestructura física, operacional y la intermodalidad de los distintos sistemas de transporte público (autobuses, Metro, Metrobús, Tren Ligero, Trolebús, Cablebús y Ecobici) de la zona metropolitana y sus periferias.

Del mismo modo, en el portal del Gobierno local se asegura que

se han fortalecido proyectos de electromovilidad en la Línea 3 y 4 del Metrobús. Asimismo, las autoridades locales refieren que se ha priorizado la construcción de más 300 kilómetros de ciclovías y se ha extendido la red de Ecobici a zonas donde antes no había cobertura como Coyoacán y Álvaro Obregón.

El dato

Según cifras oficiales, entre 2022 y 2023 fallecieron 150 ciclistas y peatones en accidentes de tránsito en la Ciudad de México





En los reglamentos de tránsito ya se incluye a los ciclistas y peatones en las obras de infraestructura vial; sin embargo, los legisladores quieren plasmarlo en la ley.

El 12 de noviembre se presentó una iniciativa en el Congreso capitalino para reformar la Ley de Movilidad de la CDMX con el propósito de que, en los estudios de impacto de cualquier proyecto de este tipo, se evalúen los efectos que generarán en peatones y ciclistas



