

LA C. DIPUTADA MARTHA TERESA DELGADO PERALTA*.- Con su venia, señor Presidente.

Compañeras diputadas, compañeros diputados:

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado C base primera fracción V inciso j) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 42 fracción XIV del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, 17 fracción IV de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y 82 fracción I del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, someto a la consideración de esta representación la iniciativa de reformas a diversos artículos de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal al tenor de la siguiente exposición de motivos

Peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, son sistemáticamente discriminados y excluidos por la falta de regulación sobre sus derechos y obligaciones dentro de la legislación en materia de transporte en el Distrito Federal.

En la ciudad de México, salvo algunas excepciones, la tendencia ha sido a quitar el espacio a los peatones para favorecer a los automóviles, llegando a extremos en los que se vuelve peligroso cruzar una avenida en los cruces o andar en las angostas banquetas, por lo que cada día resulta más adverso caminar en la ciudad.

En síntesis, el peatón carece de ciudadanía en las políticas de tránsito urbano, situación que se agrava por las lagunas legislativas en esta materia.

Actualmente, los automotores ocupan más del 80 por ciento del suelo de nuestras calles. Esta inequidad se presenta no sólo con respecto a la ocupación del suelo sino también en el trato preferencial que reciben los automovilistas en los intervalos del semáforo y en el reducido espacio de las aceras, en la pobre señalización para los peatones y en la casi nula implementación del principio que ordena conceder prioridad a los peatones en el cruce de las calles y vías por citar sólo algunos ejemplos.

A pesar de que el peatón mezcla dos fines al caminar, para trasladarse de un lugar a otro, como un medio de movilidad autónoma, evitando usar algún tipo de vehículo y el otro por gusto como una manera de percibir y de convivir en la ciudad, está registrado que los peatones son el grupo de usuarios de las vialidades con el mayor número de accidentes mortales.

Lo más grave es lo que la Ley de Transporte y Vialidad vigente deja como responsable de su propio vulnerabilidad a peatones ciclistas y a otros actores no motorizados de las vialidades.

Al conductor no puede imputársele responsabilidad objetiva o al menos presunción de responsabilidad.

En esta iniciativa de reformas incorporamos al peatón como eje de la política del transporte.

En la medida en que se incluyan las necesidades e infraestructura peatonales y se aliente la caminata en los planes de transporte y urbanismo, buscando un equilibrio entre los diferentes modos de movilidad pública, privada y autónoma, se aumentará la calidad de vida en las ciudades.

La iniciativa de reformas que hoy presentamos reconoce al peatón como el agente por excelencia del tráfico urbano, es decir, al observar una jerarquía de actores viales, el peatón y los ciclistas ocupan el primer lugar, en segundo el transporte público y en tercer lugar los automóviles particulares.

Las actuales condiciones del tráfico que exhibe nuestra ciudad no sólo hacen evidente la pérdida del carácter de las calles como espacios para el encuentro, la convivencia y la comunicación de los ciudadanos, sino que también ponen en riesgo su integridad física debido al alto índice de accidentes viales.

A pesar de que los peatones y ciclistas son los actores más vulnerables en la movilidad urbana y requieren protección contra los peligros inherentes al uso masivo de los automotores, la construcción de nuevas vías y la ampliación de las preexistentes se han hecho a expensas del espacio público.

Aún persiste en los gobiernos la idea de destinar un monto sobresaliente del presupuesto público para la construcción de nuevas y cada vez más costosas vías para los automovilistas particulares, quienes sólo representan el 20% de la población del Distrito Federal, mientras que la asignación del presupuesto para la construcción de infraestructura que privilegie el espacio público para los peatones es mínima.

Existen otras razones por las cuales el peatón y los medios no motorizados de transporte, especialmente la bicicleta, deben tener prioridad en la vía pública, su forma de movilidad es más humana, más eficiente, no contaminante y considerablemente menos costosa que los automotores.

Además de ser ambientalmente sostenible, la bicicleta es una de las formas de transporte urbano más eficientes y sanas, razón por la que esta iniciativa pretende privilegiar su uso como modo de transporte alternativo que da solución a los problemas de contaminación y circulación en la ciudad.

La bicicleta tiene como principales ventajas que la infraestructura necesaria para su uso es notablemente más barata que la requerida para los automóviles, utiliza menos espacio, no estropea las vialidades y no utiliza combustible.

En la presente iniciativa se contempla el derecho de los ciclistas a contar con una red de ciclovías y ciclopistas en el tejido vial de la ciudad, así como la disposición de estacionamientos para bicicletas.

Los beneficios que brinda la bicicleta son múltiples: estimula los sistemas circulatorio y respiratorio y es ambientalmente limpio y más democrático, pero en las grandes ciudades de Latinoamérica se argumenta que es prácticamente imposible usar la bicicleta como medio de transporte alternativo por el caos vial y el poco respeto que los automovilistas tienen hacia los ciclistas y peatones.

El tema podrá debatirse, lo cierto es que se necesita una mayor cultura cívica para usar la bicicleta como un medio de transporte alternativo y no correr tantos riesgos.

Esta iniciativa incluye el término de ciclovía, que se utiliza para referirse a calles que pueden ser cerradas para ser utilizadas completamente por

peatones y vehículos no motorizados por unas cuantas horas, en este caso se propone los domingos; implica el cierre de calles o avenidas para usar las bicicletas sólo por unas cuantas horas, en tanto que las ciclorrutas o ciclovías se refieren a la infraestructura destinada al uso exclusivo de bicicletas determinadas en rutas fijas a la ciudad.

En el caso de la Ciudad de México se ha usado el término ciclovía y ciclorruta indistintamente para denominar a las nuevas rutas que se abrieron para el uso de la bicicleta. Es importante diferenciar y utilizar correctamente los términos para evitar confusiones.

Además es importante vincular el diseño de ciclovías con el tema de seguridad y darle confianza al ciudadano de regresar y retomar las calles para que se sientan seguros realizando una actividad recreativa. El espacio público debe ser del ciudadano, la ciudad no es para el automóvil, la ciudad no es para negársela al ciudadano, la ciudad a final de cuentas es el hogar de todos los ciudadanos, es nuestra casa y por lo tanto en la medida en que garanticemos el privilegio de los ciudadanos sobre el espacio público, lograremos establecer el régimen de convivencia y confianza necesario para el sano desarrollo de la ciudad.

Por ello, el concepto de ciclovía en la presente iniciativa de reformas está planteado como un espacio de recreación que al mismo tiempo otorga a la gente la oportunidad de que a través de caminar y usar la bicicleta reconozcan que las distancias no son tan largas y que la bicicleta sí puede ser un medio alternativo de transporte.

La ciclovía pretende ser un catalizador para cambiar la percepción que se tiene de la bicicleta y de la inseguridad en la ciudad.

Para la presente iniciativa los derechos de los usuarios del transporte público también son una prioridad. La ciudad adolece de cultura cívica y de transporte que tutele las garantías de los peatones y de los usuarios del transporte, que como se ha mencionado son los grupos que representan el principal número de muertes por accidentes viales. Esto se da principalmente porque los peatones y los usuarios del transporte público no son un gremio o una colectividad que se

manifiesten públicamente por sus derechos, sin embargo somos más de 18 millones de personas las que demandamos un transporte digno.

Para los usuarios del transporte público esta iniciativa de reformas otorga una serie de derechos y obligaciones con el fin de mejorar las condiciones del transporte público en la ciudad.

Todos los habitantes del Distrito Federal tenemos el derecho de contar con la prestación segura, digna, regular, uniforme, permanente e ininterrumpida del transporte público y de este servicio.

Actualmente los operadores del servicio no satisfacen dicho perfil, lo que provoca ineficiencia, incomodidad e inseguridad a los usuarios.

Se calcula que más de 28,000 microbuses y 100,000 taxis prestan servicio a los demandantes de transporte público en unidades que en el 95 por ciento de los casos ya cumplieron su vida útil y que no cuentan con las condiciones necesarias de seguridad, higiene y confort para brindar un servicio adecuado.

Las reformas a la Ley de Transporte y Vialidad que se proponen, pretenden garantizar el acceso al Servicio Público de Transporte a las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres en etapa de gestión, niños, así como a todos los sectores de la población, principalmente a las zonas populares o aquellas a donde el servicio proporcionado por los concesionarios sea insuficiente.

Es indispensable que las autoridades de la administración pública en el ámbito de su competencia garanticen la instancia y tránsito seguro de las personas, mediante la construcción de infraestructura e instalación de señalamientos viales, así como la posibilidad de conectarse entre medios de transporte y vialidades, ya sea mediante corredores, andenes, semáforos, puentes, pasos a desnivel o a nivel y otros dispositivos y protecciones necesarias.

En esta reforma se implementa como medida de protección al peatón y al usuario el aumento de la multa de 20 a 100 salarios mínimos a quien no cumpla con la obligación de contar con una póliza de seguro que cubra daños y perjuicios que puedan causarse a terceros en su persona; de tal manera que

los conductores y propietarios de vehículos se verán obligados a contratar una póliza cuyo monto sea proporcional al monto de la sanción mencionada.

En virtud de que la presente iniciativa tiene como uno de sus principales objetivos delimitar los derechos y obligaciones de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, se contempla la creación de un consejo de atención a peatones, ciclistas y usuarios, cuyo objetivo es promover, asesorar y defender sus derechos e intereses en lo que se refiere tanto a la infraestructura vial como a la prestación del Servicio de Transporte Público, así como vigilar el estricto cumplimiento de las obligaciones de estos tres actores. También servirá para darle seguimiento a las quejas o irregularidades sobre la prestación del Servicio de Transporte Público y la infraestructura vial mediante los procedimientos establecidos por la secretaría y bajo los principios de prontitud, expedituz, imparcialidad, integridad y gratuidad que le sean resueltas por la secretaría, debiendo informar al quejoso sobre las acciones tomadas, resultados obtenidos y resolución correspondiente.

La presente iniciativa refiere la obligación de la Secretaría de Transporte para promover programas tendientes a desincentivar el uso del automóvil y promover el uso de medios de transporte alternativos. Lo anterior, en virtud de que el parque vehicular ha aumentado un 20 por ciento en la zona metropolitana del Valle de México, siendo sólo utilizado por el 20 por ciento de la población, quienes consumen aproximadamente 18 millones de litros de gasolina y 5 millones 500 mil litros de diesel todos los días.

El Sector del Transporte es el principal consumidor de energía primaria, el 40 por ciento del total. El nivel de consumo del Sector del Transporte supera al industrial o al doméstico y a diferencia de lo que sucede en estos sectores, la práctica totalidad del consumo se hace a partir de combustibles fósiles o no renovables.

El Sector del Transporte es responsable de la mayor parte de las emisiones de gases contaminantes, además del 22% de los gases de efecto invernadero y del 80% del ruido en la ciudad.

El uso excesivo del automóvil es una de las principales causas del cambio climático en la tierra, de la generación de contaminación atmosférica en las ciudades, el uso irracional de energía y de las enfermedades y muertes por afecciones respiratorias o cardíacas en las grandes ciudades. Aparte de que ha provocado, entre otras muchas cosas, que las distancias que diariamente recorre la población se incrementen, que el tiempo perdido por los habitantes de la ciudad aumente continuamente, del estrés y de la neurosis que se padece en las grandes ciudades, del deterioro del transporte colectivo, de la destrucción del ordenamiento territorial y de la baja calidad de vida en la ciudad.

Para recuperar la racionalidad del transporte urbano, es necesario desmitificar el automóvil como objeto de máximo lujo y elemento demostrativo del estatus social del propietario, el cual fomenta la diferenciación social y una dependencia física y psicológica de la población.

Cada uno de los costos sociales e impactos ambientales que causan el privilegiar a los automóviles, representa una consecuente vulneración de uno o varios derechos fundamentales y colectivos. Si seguimos privilegiando el predominio de la circulación de los carros en las calles, seguiremos sacrificando aún más el espacio público y entorno urbano, en aras del vialismo motorizado, lo que constituye una vulneración continua de los derechos a la igualdad y al espacio público de los peatones y de los ciclistas.

Resulta evidente que la legislación sobre transporte y vialidades continúa anclada en una visión que privilegia a las máquinas y excluye a los modos autónomos de movilidad, como lo son los peatones y ciclistas a quienes ignoran sus derechos y en cambio abruma de obligaciones para obstaculizar el tráfico.

Durante el foro por los derechos de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público que se realizó en agosto en esta Asamblea Legislativa, actores de la sociedad civil que durante años han dedicado su trabajo a desarrollar alternativas de transporte sustentable para hacer más humana nuestra caótica

ciudad, presentaron innumerables propuestas que fueron recogidas en esta iniciativa.

El trabajo fue de una alta participación y las coincidencias fueron significativas. Es necesario acabar con las deficiencias y ausencias jurídicas sobre los derechos de los peatones, ciclistas y usuarios y proponer los lineamientos que desde el punto de vista de los ciudadanos deberían contemplar los ordenamientos jurídicos y administrativos para garantizar tales derechos.

Tenemos derecho a vivir en ciudades pensadas y diseñadas a la medida de los seres humanos y no de los automóviles; a gozar de amplias zonas peatonales insertadas en la dinámica general de la ciudad, con una infraestructura vial que nos permita acceder a las calles y aceras con seguridad.

Tenemos derecho a un servicio de transporte público eficiente, limpio, articulado y debidamente equipado para movilizarnos libremente en la ciudad. Como ciclistas también tenemos derecho a una red de ciclovías y ciclopistas en todo el tejido social de las ciudades; a la disposición de estacionamientos para bicicletas y, en la medida de lo posible, a que el transporte público cuente con la infraestructura necesaria para transportarlas. Como peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, también debemos comprometernos a responder a estas medidas con el respeto a los reglamentos vigentes en la materia y en las disposiciones que nos permitan arribar a una cultura cívica y de vialidad.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración del pleno la siguiente iniciativa de reformas a diversos artículos de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, cuyo texto íntegro solicito se inserte en el Diario de los Debates, no sin antes agradecer a las siguientes organizaciones que nos ofrecieron sus puntos de vista y su apoyo para la elaboración de esta iniciativa:

Academia Mexicana de Derecho Ambiental, Alianza Para la Movilidad Humana, Bicitecas, Centro de Transporte Sustentable, Centro Ecológico en Defensa del Bosque del Desierto de los Leones, Centro Mexicano de Derecho Ambiental, Comité de Defensa del Usuario del Transporte Público, Comité Vecinal de Azcapotzalco, El Colegio de México, Foro Ecologista de la Cuenca de México,

Grupo Ecotécnico Belén de las Flores, Instituto Politécnico Nacional, Planeta Azul, Planeta Sustentable, Presencia Ciudadana Mexicana, Programa de Educación Vial y los Consultores de Urbanismo en Sistema de Transporte Ustran, y agradecer a mi equipo de colaboradores Isabel Bustillo, Avelina Ruiz, Francisco Fuentes, Jorge Fuentes y en especial al trabajo profesional y de gran apoyo de la maestra María Eugenia González Anaya, a quienes les agradezco su colaboración con esta Diputación.

Es cuanto, señor Presidente.

*** Iniciativa Turnada a la Comisión de Transporte y Vialidad, en proceso de dictaminación**