

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LOS GOBIERNOS MUNICIPALES QUE INTEGRAN LAS 74 ZONAS METROPOLITANAS DEL PAÍS, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, PROMUEVAN EL USO DE LA BICICLETA Y LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOVÍAS TEMPORALES COMO PARTE DE LAS ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD RESILIENTE FRENTE A LA EMERGENCIA SANITARIA GENERADA POR EL COVID-19.

La suscrita **Diputada Pilar Lozano Mac Donald**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo señalado en los artículos 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 116 y 122, numeral 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a la consideración de esta Comisión Permanente la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo, mediante el cual exhorta a los gobiernos municipales que integran las 74 zonas metropolitanas del país, para que en el ámbito de sus atribuciones, promuevan el uso de la bicicleta y la implementación de ciclovías temporales como parte de las estrategias para la movilidad resiliente frente a la emergencia sanitaria generada por el COVID-19, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El coronavirus SARS-COV2 apareció en China en diciembre de 2019, provoca una enfermedad conocida como COVID-19 que se ha extendido por todo el mundo, por lo que ha sido declarada por la Organización Mundial de la Salud como pandemia global. El COVID-19 se transmite de una persona infectada a otras a través de las gotículas que expulsa un enfermo al toser y estornudar, al tocar o estrechar la mano de una persona enferma, objeto o superficie contaminada con el virus y luego llevarse las manos sucias a boca, nariz u ojos. El virus se contagia con mayor facilidad cuando una persona infectada presenta síntomas, sin embargo es posible



contagiar el virus antes de que haya síntomas¹, por lo que las principales medidas de prevención son el aislamiento físico y la sana distancia.

A pesar de ello, persiste la necesidad de la gente por moverse principalmente por motivos de empleo, abasto o cuidados. El transporte público es el medio principal de traslado de los mexicanos, *a nivel nacional se realizan diariamente unos 130 millones de viajes, de los cuales, cerca del 80 por ciento se efectúa en transporte público, y a medida que disminuye el ingreso de los mexicanos, aumenta la probabilidad de utilizarlo*².

Una de las principales acciones a tomar para evitar la propagación del virus es reducir la cantidad de pasajeros en horas pico dentro del transporte público, puesto que en estos sistemas se crea un entorno propicio para la transmisión de virus. Por lo que el transporte público deberá operar al 30% de su capacidad, requiriendo que el resto de los usuarios migre hacia otros medios de transporte, preferentemente de modelo individual.

Si bien la demanda del transporte público ha disminuido derivado de la declaratoria de emergencia sanitaria, los gobiernos locales se enfrentan a un reto importante a fin de conservar la sana distancia y evitar la propagación del COVID-19 en este medio. Durante la fase 3, las restricciones en el transporte público se intensifican, por lo que la gente trata de moverse a pie, en bicicleta, taxi o auto particular, sin embargo esto no es suficiente, pues las aglomeraciones persisten. La actual emergencia sanitaria expone: la carencia de una infraestructura adecuada para moverse en medios distintos a los automotores, la persistente centralidad laboral en las metrópolis, así como las desigualdades sociales, económicas y territoriales.

El uso de la bicicleta como medio de transporte proporciona el distanciamiento físico necesario, ayuda a estimular la salud al permitir

¹ Gobierno de México (2020), página electrónica oficial, recuperado el 05/05/2020 de: <https://coronavirus.gob.mx/>

² UNAM-DGCS (2017), En México 80% de los traslados se hacen en transporte público, 1 de junio de 2017, Boletín UNAM-DGCS-384, Ciudad Universitaria, recuperado el 05/05/2020 de: https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2017_384.html

mantener la actividad física, que puede ser más difícil debido a las limitantes en el uso de espacios sociales, además de que beneficia la salud mental al ayudar a disminuir el estrés, ansiedad y depresión e incluso apoya la economía de las familias al reducir los gastos del transporte. Es ideal para realizar viajes de 5 a 8 kilómetros, por lo que permite satisfacer las necesidades diarias básicas. De esta manera, su uso permitiría descongestionar el transporte público sin saturar las vías, pues la bici permite mover más gente con menos espacio y recursos.

Ante este escenario de pandemia y la necesidad de continuar realizando viajes esenciales, la ONU ha recomendado promover el ciclismo y los desplazamientos a pie como una alternativa al transporte público para reducir la propagación del virus. De esta manera en ciudades de todo el mundo como Alemania, Nueva Zelanda, China, Colombia, Estados Unidos, Francia, Reino Unido y Bogotá se han implementado ciclovías temporales, que suman ya miles de kilómetros; tan solo en Bogotá se tienen 117 km en funcionamiento y en Francia se anunció que en mayo se implementarán 650 kilómetros.

Lograr que los gobiernos locales de nuestro país, particularmente los de las zonas metropolitanas, implementen ciclovías temporales, permitiría a los ciudadanos moverse para satisfacer sus viajes obligados de forma más segura sin necesidad de exponerse y a un costo bajo de ejecución, pues solo se requiere pintura y barreras temporales; además de que en muchos de los casos pueden retomarse los planes de movilidad en bicicleta que no han sido puestos en marcha o no han sido completados en su totalidad.

Asimismo, este tipo de iniciativas de ciclovías temporales y el impulso del uso de la bicicleta durante esta contingencia han sido solicitadas por organizaciones de la sociedad civil en varias ciudades del país, como Bicitekas en Ciudad de México y Pueblo bicicletero en Monterrey. Esto permite una mayor viabilidad para poder llevar a cabo estos proyectos

implementando soluciones coordinadas y concertadas entre gobierno, sociedad civil, academia e iniciativa privada.

Dadas las condiciones a las que nos enfrentamos: se lograría promover la economía al aminorar el gasto familiar del transporte, daría soporte a quienes necesitan moverse durante la emergencia, beneficiaría a las personas que trabajan en servicios esenciales o que necesitan realizar desplazamientos cortos, a quienes ya utilizan la bicicleta como medio de transporte o de trabajo y a los usuarios del transporte público al evitar su saturación.

Puesto que en las metrópolis es donde se realizan mayor número de viajes, crear rutas temporales a nivel metropolitano para dar continuidad a los trayectos entre territorios, conectando puntos de origen y destino intermetropolitanos, brindaría un gran alivio a los sistemas de transporte y apoyaría a la ciudadanía, pues hay casos como en la Zona Metropolitana del Valle de México, donde se han presentado saturaciones en varias de las terminales del metro (como Pantitlán, Observatorio, Indios Verdes) que son las que dan conectividad con el Estado de México.

Como se ha observado en otros países, sabemos que en algún momento las restricciones para permanecer en casa van a reducirse, sin embargo habrá que continuar con el distanciamiento físico y las medidas de higiene durante mucho más tiempo; por lo que promover el uso de la bicicleta y realizar ciclovías temporales se vuelve una cuestión de gran relevancia para mantener la salud de los habitantes.

La ejecución de ciclovías temporales puede ser monitoreada, modificada si se requiere y evaluada con el fin de lograr que muchas de estas ciclorutas se vuelvan permanentes en un futuro. Estas acciones temporales se pueden convertir en estrategias de corto, mediano y largo plazo, que nos permitan al momento contener la contingencia y prevenir contagios, pero manteniendo el funcionamiento de la ciudad en sus servicios esenciales.

Ante la situación de contingencia sanitaria se ha presentado una reducción de hasta el 80% del tráfico vehicular en las vialidades principales del país. Esto ha dado muestra de la gran cantidad de espacio vial que se le ha concedido únicamente a la circulación de automotores, evidenciando que lo que hace falta en las ciudades no es más espacios para el auto, sino esquemas distintos para la movilidad y el espacio público. Si bien esta reducción en el número de autos ha generado la disminución de hechos de tránsito en lo general, aunque no de manera importante, se tiene casi el mismo número de muertos que se tenía cuando había más accidentes y las volcaduras aumentaron (dato indicador de exceso de velocidad), esto muestra que las fatalidades de los hechos de tránsito han aumentado al existir una menor cantidad de vehículos, carriles anchos y poca vigilancia del tránsito.

Mejorar la condiciones de seguridad que se presentan en este momento por la contingencia, permitirá liberar recursos médicos ante la contingencia a través de la reducción de las muertes y lesiones por hechos de tránsito durante este periodo, a fin de no ocupar espacios en camas y atención médica de urgencia. Asimismo permitirá generar condiciones óptimas para el uso de la bicicleta y la implementación temporal de su infraestructura.

La bicicleta es un vehículo altamente resiliente³ ante los distintos riesgos que padecen las ciudades por fenómenos naturales, crisis de combustibles, pandemias, entre otros. Lo cual pudo ser constatado en México durante el terremoto de 2017, cuando la bicicleta fue el vehículo clave para generar comunicación y distribución de enseres y alimentos de la manera más eficiente posible durante el periodo de emergencia.

La bicicleta tiene la capacidad de conservar la movilidad ante las contingencias, mantiene a la sociedad conectada, permite realizar movilidad de cuidados, viajes al trabajo, compra y distribución de víveres,

³ La resiliencia urbana es la capacidad que tienen las ciudades para hacer frente a situaciones extraordinarias.

enseres y medicamentos, permitiéndonos llegar a prácticamente cualquier destino. Ante la emergencia del COVID, nos permite conservarnos físicamente distantes, además que como actividad física fortalece la salud y el sistema inmunológico.

Además la bici es un medio de transporte sustentable amigable con el entorno y el bienestar personal, caben más personas en el espacio vial al moverse en bicicleta, se acortan distancias, no genera ruido ni emisiones, es más cómodo y barato que el transporte público y no causa riesgo para los demás.

Ante los desastres naturales derivados del cambio climático y la recurrencia de crisis económicas, sociales y sanitarias, las ciudades requieren de estar preparadas para tener capacidad de reacción rápida y eficaz frente a las situaciones de emergencia que se harán cada vez más frecuentes. Sin embargo la oferta de movilidad y la distribución territorial actuales en las ciudades mexicanas no lo permiten; pues la resiliencia urbana está relacionada con la capacidad de accesibilidad, es decir tener cercanía entre la vivienda, el trabajo y el acceso a bienes y servicios, con una oferta diversa de medios de transporte, cuestiones de las que carecen nuestras ciudades.

La situación de emergencia que vivimos actualmente nos muestra la necesidad de crear ciudades distintas a partir de una nueva planificación urbana que deberá contemplar la resiliencia al centro sus estrategias para prevenir, recuperar, adaptar y transformar las ciudad a través de la creación de infraestructuras, fortalecimiento de sistemas económicos y sociales, gestión sustentable de los recursos, entre otros.

En materia de movilidad la resiliencia deberá buscar la reducción de las emisiones contaminantes y la no dependencia de los combustibles fósiles. *Las ciudades que aprovechen este momento para hacer más fácil que la gente pueda caminar, andar en bici o transporte público, podrán prosperar*

después de esta pandemia y no simplemente recobrase de ella⁴. De manera que impulsar ciudades más resilientes, equitativas y sostenibles para afrontar la crisis del COVID y la temporada post-pandemia permitirá una mejor recuperación de sus efectos a corto, mediano y largo plazo.

Hay que considerar que existe evidencia de que la contaminación ambiental es una de las causas de acentuación de enfermedades virales similares al coronavirus, como la influenza, debido a que las partículas contaminantes del aire, derivadas del uso de automotores, pueden facilitar su propagación al coadyuvar en la dispersión viral de largo alcance. Asimismo, los gases de combustión, especialmente los humos, suprimen significativamente los niveles naturales de UV-B provenientes de la luz solar, la cual tiene efectos germicidas. *Este supuesto se respalda con una reciente publicación que muestra una correlación entre el incremento de la mortalidad por CoVid-19 y los niveles de contaminación ambiental con partículas PM2.5 en Estados Unidos.⁵*

El espacio de circulación se ha priorizado durante décadas al vehículo automotor, por lo que ante la situación de la pandemia se corre el riesgo de volver a ello, sin embargo no hay que olvidar los impactos negativos de su uso (contaminación, accidentes, congestión). Hay que crear medidas que permitan preservar la salud, mejorar la movilidad, la calidad de los desplazamientos y el derecho al medio ambiente, por lo que es indispensable reducir la dependencia a la movilidad motorizada, promover el caminar y andar en bicicleta como medio transporte sano, los espacios públicos para la cohesión social, la seguridad y la sostenibilidad. Habría que tomar esta crisis como una oportunidad de crear movilidad segura, sostenible y saludable.

⁴ Sadik-Khan

⁵ Salvatierra, J. M.; Dockweiler A. M. (2020), Ciudades en tiempos de coronavirus: estrategias urbanas ante la pandemia, 29/04/2020, FONPLATA Banco de Desarrollo, recuperado de: <https://www.fonplata.org/es/noticias/29-04-2020/ciudades-en-tiempos-de-coronavirus-estrategias-urbanas-ante-la-pandemia>

En este sentido, la ejecución de ciclovías temporales y el impulso del uso de la bicicleta durante esta contingencia, en congruencia con el respeto de los protocolos de salud implementados por los municipios, como el uso de cubrebocas, resulta vital para preservar la salud de los habitantes de nuestras ciudades, particularmente en las zonas metropolitanas del país en donde las interacciones sociales y económicas promueven un mayor número de contagios.

En ese tenor, se hace indispensable que esta Honorable Asamblea exhorte a los gobiernos municipales que integran las 74 zonas metropolitanas del país, para que en el ámbito de sus atribuciones, promuevan el uso de la bicicleta y la implementación de ciclovías temporales como parte de las estrategias para la movilidad resiliente frente a la emergencia sanitaria generada por el COVID-19.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a la consideración del pleno de esta Comisión Permanente, la aprobación la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta a los gobiernos municipales que integran las 74 zonas metropolitanas del país, para que en el ámbito de sus atribuciones, promuevan el uso de la bicicleta y la implementación de ciclovías temporales como parte de las estrategias para la movilidad resiliente frente a la emergencia sanitaria generada por el COVID-19.

Dado en la sede de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, a los 12 días del mes de mayo de 2020.

ATENTAMENTE



Diputada Pilar Lozano Mac Donald