

Ciudad de México a 1º septiembre del 2021.

DOC. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO
H. JEFA DE GOBIERNO DE LA CDMX.
P R E S E N T E.

ARQ. JOAQUÍN ÁLVAREZ ORDOÑEZ Y LIC. JOSÉ ANTONIO CABRERA MONTENEGRO, actuando de manera conjunta y/o separadamente, ambos por derecho propio, representantes comunes de “**GRUPO MOVI**” con fundamento en términos de los artículos 8º, 25 inciso “A”, 35 fracción V, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 1º, fracciones de la I a la X, 2º de la fracción I a la XII, 4º 5º , de la LEY AMBIENTAL DE PROTECCIÓN A LA TIERRA EN EL DISTRITO FEDERAL señalando domicilio para oír y recibir notificaciones el ubicado en la calle de santa margarita 518, Col. Del Valle, alcaldía de Benito Juárez, C.P. 03100, de esta ciudad de México, asimismo y debido a la contingencia sanitaria por el COVID-19, y a los decretos establecidos por el Gobierno de esta ciudad de México, señalamos para los efectos de oír y recibir todo tipo de notificaciones el correo electrónico; aldealegalcdmx1@gmail.com y el teléfono número 55-39-44-23-82, asimismo autorizando a los **CC. JOSÉ ANTONIO ÁLVAREZ GUILOCHE, JESÚS HERRERA GONZALEZ, JUAN CARLOS VÁZQUEZ LÓPEZ, JUAN CARLOS LEÓN CUEVAS, ROBERTO ENRIQUE CARRILLO BERNAL**, con números de cédulas profesionales 5407256, ante usted con el debido respeto comparecemos y exponemos:

GRUPO MOVI, preocupado por el calentamiento global, y por el incremento de las emisiones CO2, en todo el mundo, principalmente en la zona metropolitana incluida la ciudad de México, derivado del crecimiento de la explosión demográfica, en la zona metropolitana, dada su extensión territorial, exige día a día, una mayor movilidad de personas, autos, medios de trasportes personales y masivos públicos y privados, motivo por el cual, hemos desarrollados diversos programas y proyectos para la contingencia ambiental y la “MOVILIDAD MASIVA”, que se han sumado a las propuesta por este gobierno de la ciudad de México y del estado de México, desarrollando múltiples propuestas como lo es la

denominada “CICLOVIA ELEVADA”, que en combinación con las ciclovías de piso, serán necesaria en el futuro para impulsar el uso masivo de la bicicleta mecánica y eléctrica asistida, no solo de forma recreativa, también como una forma alternativa de transporte masivo, para la ciudad de México, estado de México y zona metropolitana, que sumado al Sistema Integrado de Transporte público, entre los diferentes modos de transporte (Metro, Metrobús, Tren Ligero, RTP, Corredores Cero Emisiones, Trolebús, ECOBICI y el transporte público concesionado, se pretende establecer una nueva forma de cultura de movilidad ecológica sostenible y saludable, pretendiendo disminuir la elevación constante de la contaminación en esta gran metrópoli y el tiempo de traslado en horas hombre perdida por sus traslados en su movilidad de orígenes y destinos

En la VII, Asamblea Legislativa del D.F., se realizó el Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas)

Donde se establecieron Los nuevos paradigmas de la movilidad, donde coinciden en buscar que el espacio vial sea construido y rediseñado bajo el concepto de “**CALLE PARA TODOS**”, que apunte a un 4 balance equitativo en la distribución del espacio y la infraestructura construida o por construir, de tal manera que peatones, ciclistas y usuarios del transporte público tengan condiciones preferenciales para realizar sus desplazamientos con eficiencia, accesibilidad, seguridad y comodidad.

En este diagnóstico se presenta en secciones desglosadas en el que se analizan la estructura urbana de la ciudad, los principales elementos de la infraestructura vial haciendo énfasis en las características del vehículo particular, al tiempo que se analiza la demanda de movilidad de la ciudad. En este diagnóstico se presta, por primera vez, las características de los programas de educación y cultura vial y las finanzas asociadas al transporte. 3 Para explorar el análisis y sistematización de los anteriores objetivos, en una segunda sección se integra esta información y se analizan seis líneas estratégicas identificadas por la SETRAVI como punto de partida para organizar las políticas públicas que contendrá el PITV: 1) Sistema Integrado de Transporte. 2) Calles para Todos. 3) Más movilidad con menos autos, 4) Cultura de Movilidad: Difundir información para crear conciencia entre la población sobre los beneficios de cambiar sus hábitos de movilidad. 5) Desarrollo Orientado al Transporte: Usos mixtos del suelo y densidad urbana óptima alrededor de estaciones de Metro y Metrobús.



Todo proyecto ambiental y urbano, debe de contar con los elementos y estudios necesarios para su desarrollo e implementación, las leyes internacionales, nacionales y locales, establecen los mínimos y máximos requisitos necesarios para su autorización y su la implementación, sin embargo, hoy día, las ciclovías de piso mal planeadas, banquetas, bolardos, postes, acotamientos de calles y banquetas, así como la interposición de líneas del metro bus, han reducido exponencialmente el piso de rodamiento y la circulación de millones de autos particulares, trasporte de carga del servicios público y privado, millones de personas que en algún momento de su movilidad en su calidad de peatones tienen que utilizar un medio de trasporte público, entre sus orígenes (casas) y destino (trabajo escuelas y actividades generales) en toda la zona metropolitana, pierden mucho tiempo de sus vidas en trasladarse, porque están saturando las vías primarias, cada vez más reducidas en sus espacios, según estadística y datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) más de 9 millones de automóviles de todo tipo, circulan entre la ciudad de México y zona conurbada, acumulando mas de 35 millones de viajes diarios, ocasionando más pérdidas de tiempo hombre en sus traslados, aumentando la contaminación, y la saturación del transporte público y privado, no se puede inducir a disminuir el uso del automóvil, **porque no existe alternativas de movilidad masivas cómodas, seguras, rápidas y con funciones de conexión masiva multimodal**, contrario a lo esperado, lejos de incentivar el uso de la bicicleta, se ha incentivado el uso del automóvil y el de la moto, como una forma de desplazamiento más rápida, pero más peligrosa y saturando las calles, no permitiendo una mejor movilidad unipersonal por medio del uso de la bicicleta mecánica y eléctrica en la ciudad de México y zona metropolitana de manera masiva, disminuyendo los índices de contaminación, reduciendo los tiempos de traslados y los accidentes mortales de ciclistas y peatones.

La Confederación Patronal de la República Mexicana de la Ciudad de México (COPARMEX) señaló que ante los incidentes de tránsito es necesario realizar reorientaciones presupuestales que garanticen la infraestructura necesaria para la seguridad vial plena. A través de un comunicado el organismo empresarial dijo que la Comisión de Movilidad de Coparmex capitalina ha impulsado y acompañado la agenda de diversas organizaciones de la sociedad civil, exigiendo a la autoridad garantizar condiciones presupuestales y de infraestructura que permitan la seguridad vial para todos, teniendo desde luego al peatón como prioridad. Durante pandemia, Ecobici registró un incremento de 11 mil 500 viajes: Semovi Según datos de Secretaría de Seguridad Ciudadana de la capital sobre hechos de tránsito en general, de enero a septiembre de 2019, hubo 13 mil 278 hechos de tránsito, mientras que en 2020 se redujeron a 11 mil 153 (reducción del 16 por ciento). En cuanto a las víctimas fatales, en 2019 hubo 286 víctimas y en 2020 hubo 278 (reducción del 3 por ciento) partiendo del antecedentes que durante la pandemia dejó de circular una cantidad importantes de autos. Asimismo, destacó los lamentables fallecimientos de ciclistas provocados por accidentes de tránsito y ha señalado puntualmente que debe existir una estrategia por parte del gobierno de la capital para hacer respetar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública. De acuerdo con cifras de la Secretaría de Movilidad, los viajes en bicicleta han aumentado 221 por ciento desde marzo de 2020; así, en junio de ese año el gobierno de la Ciudad de México habilitó 54 kilómetros en dos ciclovías emergentes para atender el creciente uso de este medio de transporte, como respuesta de movilidad ante la ola de contagios por covid-19. “Al aumentar el número de usuarios de la bicicleta también lo hicieron el número de siniestros” La Coparmex señaló que sólo de enero a septiembre de 2020 se registraron 685 lesionados y 16 lamentables defunciones, ocho más que en el mismo periodo de 2019. En lo que va de este año 2021 se ha registrado la muerte de 7 ciclistas, lo que pone en evidencia la falta de una estrategia que no solo impulse el uso de la bicicleta como un medio de movilidad alterna, sino que también implemente la infraestructura suficiente para garantizar la seguridad de los usuarios de este medio de transporte, así como el respeto de todos a la normatividad vial. ¹



¹ <https://www.milenio.com/politica/cdmx-aumento-ciclistas-elevo-accidentes-viales-coparmex>

Motivo por el cual, no es posible seguir destruyendo, para construir más líneas del metro bus, jardineras, elevar banquetas, acotar las calles y circunferencia, y seguir reduciendo el espacio de rodamiento de todos, incluido los peatones, sin tener estudios previos de impactos ambientales, en la ciudad de México y zona metropolitana, y dañar la salud de los habitantes de esta gran zona metropolitana, al elevar los índices de contaminación y aumentar el tiempo de traslado en pérdida de hora hombre, en sus traslados de origen y destino de decenas de millones de Mexicanos.

Por lo anteriormente expuesto, por medio del presente escrito, me permito solicitarle de manera atenta y respetuosa, con fundamento en términos de los artículos 8º, 25 inciso "A", 35 fracción V, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 1º, fracciones de la I a la X, 2º de la fracción I a la XII, 4º 5º, de la LEY AMBIENTAL DE PROTECCIÓN A LA TIERRA EN EL DISTRITO FEDERAL, nos informe si en los actuales proyectos en materia urbana y de movilidad, para los proyectos de las ciclovías de piso y nuevas líneas del metro bus, cuentan con los estudios de impacto ambiental que conforme a derecho correspondan.

Sin otro particular, y en espera de su amable respuesta, le reiteramos nuestra más distinguidas consideraciones.

A t e n t a m e n t e.

ARQ. JOAQUÍN ÁLVAREZ ORDOÑEZ.

Premio Nacional de Arquitectura 2019.

LIC. JOSÉ ANTONIO CABRERA MONTENEGRO.

Representante común.

C.C.P. GOBIERNO FEDERAL.

C.P.P. GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO.

C.C.P. SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CDMX.

C.C.P. SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CDMX.

C.C.P. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA CDMX. (A TODAS LAS COMISIONES RELATIVAS)

C.C.P. CÁMARA DE DIPUTADOS FEDERAL. (A TODAS LAS COMISIONES RELATIVAS)

C.C.P. CÁMARA DE SENADORES. (A TODAS LAS COMISIONES RELATIVAS)

C.C.P. MEDIOS DE COMUNICACIÓN, TELEVISIÓN RADIO Y PRENSA ESCRITA.