



Ciudad de México a, 08 de abril del 2022

DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA.
P R E S E N T E

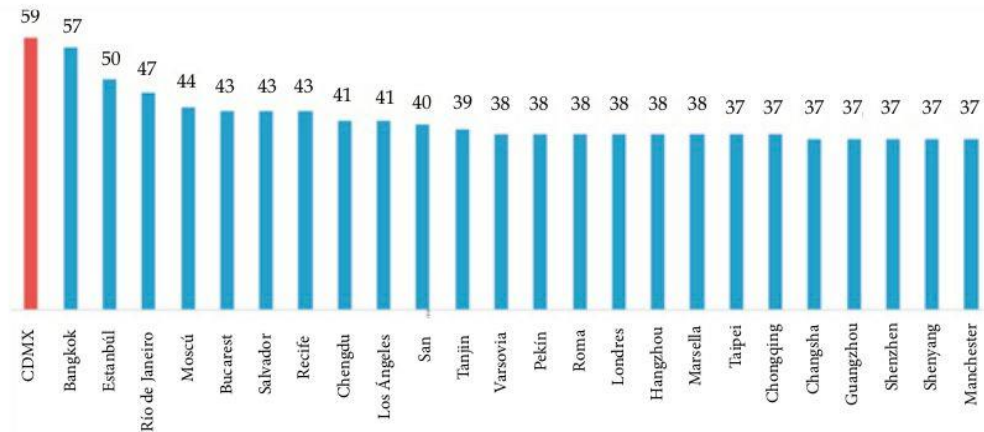
El suscrito, Diputado Fausto Manuel Zamorano Esparza, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D, inciso a); 30 numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como los artículos 2 fracción XXI, 5 fracción I, 95 fracción II, 96 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta asamblea, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor del siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En los últimos 30 años en México, el crecimiento de la población y la mala planificación urbana han provocado el congestionamiento de las grandes urbes, ocasionando que el traslado de un punto a otro dentro de la ciudad y hacia las periferias se convierta en un recorrido promedio de entre dos y tres horas, cuando son trayectos que normalmente se podrían realizar entre treinta minutos a una hora. Un ejemplo es la Ciudad de México, que, “de acuerdo con el Índice de Tráfico de Tom Tom (fabricante de sistemas GPS) en 2019 [...] obtuvo el primer lugar de 295 ciudades en congestión vehicular [...]” (IMCO, 2019: 01). En este sentido, trasladarse en la Ciudad de México implica invertir 59% más del tiempo estimado, porcentaje que aumentó considerablemente hace dos años al subir a 66%¹.

¹ Véase la Gráfica 1.

Gráfica 1



Porcentaje de tiempo (matutino y vespertino) adicional del traslado por congestión en las 25 más congestionadas del mundo.
Fuente: IMCO (2019).

Otro de los factores que han agravado los tiempos de recorrido es la saturación de las vías de acceso por la gran cantidad de automóviles que circulan, ya que estas no se encuentran diseñadas para el flujo que registran día con día. Por tal motivo, las autoridades encargadas de planificar la movilidad se han visto en la necesidad de diseñar políticas públicas encaminadas a desahogar las principales vías de acceso, mejorar los medios de transporte público, modernizar la infraestructura de las vialidades y crear una mayor accesibilidad a éstos, con el fin de mitigar la generación de gases efecto invernadero (GEI), agilizar el tiempo de traslado y proporcionarles a la población servicios de calidad.

Frente a esta circunstancia, la movilidad sostenible pasó a ser un tema de gran relevancia para planificar los sistemas de movilidad urbana, ya que es un modelo que promueve el uso de diferentes medios de transporte que son amigables con el medio ambiente, incluyentes y accesibles.



Los tres principales medios de movilidad sostenible son: los viajes a pie, el uso de la bicicleta, patines, patinetas, scooter, y el transporte público. Este último engloba el metro, metrobús, tren ligero, trolebús y teleférico. Estos medios de movilidad sostenible tienen múltiples beneficios para el ambiente al no emitir gases, no desperdiciar energía e inclusive ayudan a reducir las emisiones de dióxido de carbono.

Con relación a los beneficios socioeconómicos, son medios de transporte colectivos e individuales que promueven una mayor inclusión y son alternativas viables para recorrer distancias largas a un bajo costo.

Por otro lado, el sector del transporte es el mayor consumidor de energía, y el mayor emisor de dióxido de carbono del mundo. El aumento de emisiones de gases contaminantes provocados por el transporte es cada vez mayor en las grandes urbes, donde los índices de contaminación atmosférica han llegado a atenderse como una cuestión de salud pública.

La relación entre el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero está sólidamente documentada. El último Inventario Nacional de Emisiones (INECC, 2021) estableció que el transporte aporta el 24.5% de las emisiones² del país, equivalentes a 171 megatoneladas anuales³ de CO₂⁴. El subsector autotransporte representó la mayor aportación con casi el 94% de las emisiones del sector (159.94 Mt/año de CO₂e). Es decir, el 22.9% de las emisiones del país lo generan los vehículos automotores, derivado de la combustión de gasolinas (65.4%) y de diesel (28.5%) en

² El total de emisiones del país fue de 700, las emisiones netas restan las emisiones directas de lo absorbido por la captación del carbono por parte de los bosques y las selvas que funcionan como sumideros de carbono.

³ Se usará Mt/año en lo sucesivo. También se usan Gg/año (gigatoneladas), la equivalencia es 1 Mt=1,000 Gg.

⁴ El CO₂e se define como la “concentración de dióxido de carbono (CO₂) que produciría el mismo forzamiento radiativo que una mezcla dada de CO₂ y otros componentes de forzamiento” y se usa como unidad de medida de la concentración de gases de efecto invernadero. En México el CO₂ aporta el 63.3% del total, el Metano (CH₄) el 26.6%, el óxido nitroso (N₂O) el 7.7% y el 2.4% restante lo aportan los Hidrofluorocarbonos (HFCs), los Perfluorocarbonos (PFCs) y el Hexafluoruro de azufre (SF₆).

los motores. Estos, por sí solos, son la mayor fuente de emisiones en el país, incluso por encima de la generación de electricidad (20.1%).

Si bien es un hecho que hay un progresivo proceso de eficiencia en los motores de los vehículos estimada, entre 3% y 4% anual⁵, este beneficio se elimina al considerar el crecimiento del parque vehicular estimado en 5% anual.

Únicamente entre 2010 y 2020 el parque vehicular en el país aumentó de 31.6 a 47.8 millones de vehículos⁶. La tendencia de introducir mejores motores, entre ellos los eléctricos, no parece compensar el hecho de que cada vez haya más automóviles circulando, en especial cuando tenemos en México casi 400 vehículos por cada 1,000 habitantes. Es decir, el escenario tendencial es de muchos automóviles más. De acuerdo con la cifra oficial se estima que para 2030 emitiremos como país 266 Mt anuales en el sector transporte⁷, si se mantiene esta tendencia hasta 2021. Cualquier esfuerzo de reducción de emisiones requiere una reducción sustancial en la compra y uso de automóviles, independientemente del esfuerzo de electrificación de motores.

El transporte es totalmente necesario para realizar actividades de la vida cotidiana. En la Ciudad de México existe un amplio catálogo de transporte que permite a los capitalinos ir al trabajo, escuela, centros comerciales, atender enfermedades, etcétera. Si bien, este catálogo ha incluido medios de transporte no contaminantes como el cablebús, sigue habiendo una preferencia por el uso excesivo de los vehículos motorizados, misma que es la principal causa del calentamiento global. Lo anterior se debe, en gran medida, a que la infraestructura vial y de movilidad es insuficiente, inadecuada e insegura, lo que no permite incentivar a las personas a utilizar medios

⁵ Por ejemplo, solo de 2013 a 2016 la emisión de los motores bajó casi 9%, de 166.1 a 151.6 gCO₂/km [<https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2018/03/2.-3er-Desayuno-VEH%C3%8DCULOS-EFICIENTES-YLIMPIOS-Final.pdf> y <http://iki-alliance.mx/wp-content/uploads/ITAM-NDCS-y-Transporte-Noviembre2018.pdf>] consultados oct/20

⁶ INEGI (2020) Vehículos de motor registrados en circulación disponible en <https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp?s=est?c=13158> [consultado oct/21]

⁷ Para la línea base se reportó 171 Mt/año para 2015 y 174 Mt/año para 2020.

de transporte alternativos al automotor y no contaminantes como la bicicleta, patineta, patines, scooter, entre otros. La micromovilidad es una modalidad de transporte que permite e incentiva la movilidad en este tipo de artefactos. Diversas ciudades del mundo están optando por implementar esta forma de traslado, reemplazando los vehículos de motor (por sus grandes desventajas), por otros medios de transporte que no son contaminantes y que a la vez traen beneficios a la salud del usuario. Sin embargo, la infraestructura pública que no está completamente adaptada a la micromovilidad, lo que ha traído consigo siniestros viales.

Desde hace más de una década la Ciudad de México ha impulsado y adaptado poco a poco su infraestructura para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte. El sistema ecobici se implementó el 15 de febrero del 2010, y permitió que el número de personas que se trasladaban en bicicleta aumentara progresivamente,

no obstante, la implementación de este programa, no considera la movilidad de otros usuarios de distintos tipos de medios de transporte no contaminantes, y tampoco procura la seguridad de sus beneficiarios, prueba de ello es que de enero a septiembre de 2021 se reportaron 1,043 accidentes de ciclistas en la Ciudad de México, es decir, cuatro al día en promedio, donde 14 personas perdieron la vida. En el mismo lapso, en 2020, ocurrieron 737 percances y hubo 9 fallecidos.⁸

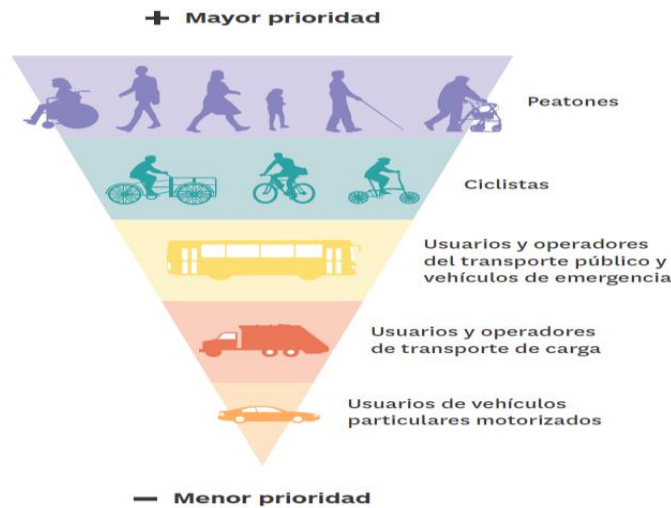
La violencia vial es un problema que parte del desconocimiento de las reglas de tránsito, y la falta de empatía con los usuarios más vulnerables dentro de la pirámide vial.⁹ Este tipo de violencia se traduce en imprudencias viales y conductas agresivas que pueden llegar a producir situaciones de riesgo, accidentes e incluso muertes.¹⁰ Después de los peatones, los usuarios de los medios de transporte no contaminantes,

⁸ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2021).

⁹ Véase la Gráfica 2.

¹⁰ Vargas, E; & Vivanco, R. (2021). Educar: diseño de video educativo para promover el cumplimiento del reglamento de tránsito y propiciar la no violencia vial. Enseñanza y aprendizaje del diseño, núm. 15, pp. 66-69.

alternativos al automotor, son lo más expuestos a sufrir este tipo de violencia. Prueba de ello son las estadísticas que se han enunciado en el párrafo anterior.



Gráfica 2

Pirámide Vial: referencia gráfica sobre la preferencia vial que tienen todos los medios de transporte que circulan.

Fuente: Universidad de Monterrey. (2019).

Lo anteriormente expuesto, evidencia la urgencia de implementar un sistema de transporte sostenible que incentive la micromovilidad y que a su vez sea seguro para todos los usuarios, y permita la coexistencia de todos los vehículos.

FUNDAMENTO LEGAL Y CONSTITUCIONAL

En este tenor, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo 4°:

Artículo 4. ...

...



Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.

...

Toda persona tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte. Corresponde al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia.

...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

...

A su vez, la Constitución Política de la Ciudad de México, señala:

Artículo 8.

...

E. Derecho al deporte

Toda persona tiene derecho pleno al deporte. El Gobierno de la Ciudad garantizará este derecho, para lo cual:

a. Promoverá la práctica del deporte individual y colectivo y de toda actividad física que ayude a promover la salud y el desarrollo integral de la persona, tanto en las escuelas como en las comunidades.

...

Artículo 13.

A. Derecho a un medio ambiente sano

1. Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.

...

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

...

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

...

Por su parte, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México define el derecho a la movilidad de los capitalinos:

Artículo 5. La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

De esta manera, es necesario un ordenamiento legal que considere la promoción y fomento de transportes no contaminantes, alternativos al automotor, así como la



seguridad de sus usuarios, lo que contribuirá a:

- El cuidado del medio ambiente; y
- Garantizar el derecho de las y los capitalinos a una movilidad segura, rápida, accesible, incluyente y sostenible.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea el siguiente proyecto de

DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Único.- Se expide la Ley de Movilidad Sostenible de la Ciudad de México, de acuerdo con lo siguiente:

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MÉXICO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés social y observancia general en la Ciudad de México, y tiene como objetivo la promoción del uso de medios de transporte no contaminantes y alternativos al automotor, así como la protección de sus usuarios y el mejoramiento de la movilidad urbana.

Artículo 2. La aplicación de la presente Ley, del Reglamento y de las demás normas jurídicas en la materia corresponde a la Jefatura de Gobierno por conducto de la Secretaría de Movilidad y de las alcaldías, en el ámbito de sus respectivas competencias, y de conformidad con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.

Artículo 3. La Jefatura de Gobierno y las alcaldías expedirán los reglamentos y programas en la materia, que deriven de la presente Ley, y tomarán las medidas presupuestales y administrativas para la instalación de la infraestructura necesaria para la circulación de bicicletas o cualquier otro medio de transporte no contaminante, alternativo al automotor.

Artículo 4. El presente ordenamiento garantizará el derecho a la movilidad en las vías públicas para los usuarios de cualquier tipo de medio de transporte no contaminante, alternativo al automotor.

Artículo 5. Para cada ejercicio fiscal, el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México deberá contener un fondo que coadyuve en la instalación de infraestructura para la circulación de todo tipo de medio de transporte no contaminante, alternativo al automotor.

Artículo 6. La presente Ley tendrá como principios rectores:

- I. La tutela del derecho de las personas a una movilidad segura, accesible, incluyente, cómoda, rápida y no contaminante;
- II. La promoción de la salud y la práctica del deporte a través del uso de la bicicleta y otros medios de transporte alternativo al automotor;
- III. La protección de los ciclistas y usuarios de otros medios de transporte alternativo al automotor;
- IV. La construcción de un sistema de transporte que sea sustentable, sostenible, eficiente, económico y moderno; e
- V. Incluir a la sociedad en el mejoramiento ambiental.

Artículo 7. Para efectos de la Ley, se entenderá por:

- I. Usuarios: se denominará a las personas que se transporten en cualquier tipo de medio de transporte no contaminante, alternativos al automotor;
- II. Medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor: hace referencia a las bicicletas, patines, patinetas, scooters, y todos aquellos aparatos que puedan ser utilizados como medios de transporte alternativos al automotor, que contribuyan al cuidado del medio ambiente;
- III. Área de espera: espacio destinado para que los usuarios se detengan en los cruces y esquinas de las calles en los que se marque alto total por señalamiento expreso o por semáforo; dicho espacio estará ubicado de manera posterior a los pasos peatonales y deberá estar señalado con un rectángulo en colores claramente visibles y notorios que contenga un ícono representando a la movilidad sostenible;
- IV. Infraestructura: obra pública que se construye para la promoción y el uso seguro de todo tipo de medios de transporte no contaminantes;
- V. Pirámide: es una referencia gráfica sobre la preferencia vial que tienen todos los medios de transporte que circulan en la ciudad. En la cima están los peatones, después los usuarios de medios de transporte no contaminantes, como las bicicletas, seguido de los operadores del transporte público y vehículos de emergencia, luego los operadores de transporte de carga, y, finalmente, los vehículos automotores particulares.



CAPÍTULO II

DE LAS COMPETENCIAS Y ATRIBUCIONES DE LAS AUTORIDADES

Artículo 8. Para efectos de la presente Ley, son consideradas autoridades:

- I. La Jefatura de Gobierno;
- II. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México; y
- III. Las alcaldías.

Artículo 9. A efecto de dar cumplimiento a los objetivos de la presente Ley, las autoridades tendrán las siguientes atribuciones:

- I. Implementar las políticas públicas que generen las condiciones que permitan el uso vial de la bicicleta, patines, patineta, scooter y todo tipo de vehículos no contaminantes, como medios de transporte alternativos al automotor;
- II. Coordinar las políticas de desarrollo urbano y las políticas de transporte garantizando la integración de los medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor, y crear condiciones para la coexistencia de todos los vehículos;
- III. Promover y proteger el uso de los medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor;
- IV. Armonizar los reglamentos y disposiciones administrativas de su competencia para la protección de los usuarios y el fomento del uso de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor;

- V. Generar espacios para el estacionamiento y guarda segura de todo tipo de medios de transporte no contaminantes en centros de trabajo, entretenimiento, escuelas, terminales, hospitales, etcétera; en colaboración con la iniciativa privada y a través de estímulos fiscales;
- VI. Implementar campañas dirigidas a los usuarios para un comportamiento responsable y respetuoso de la normatividad que rige el tránsito en la vialidad urbana y en las vías destinadas al tránsito de las bicicletas y otros medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor;
- VII. Ejecutar programas de sensibilización respecto a la violencia vial y respeto a la pirámide vial; e
- VIII. Impulsar jornadas permanentes de difusión, a través de los medios de comunicación, dirigidas a la sociedad para el conocimiento de la infraestructura de movilidad en bicicletas u otros medios de transporte no contaminantes.

Artículo 10. Corresponde a la Jefatura de Gobierno:

- I. Incluir en el Plan de Desarrollo políticas públicas diseñadas para la promoción del uso todo tipo de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor;
- II. Establecer en el Presupuesto de Egresos una partida para alcanzar, antes del 2030, una ciudad que disminuya considerablemente el uso de vehículos automotores contaminantes;
- III. Promover y difundir el uso de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor;

- IV. Habilitar y reparar vialidades que garanticen la seguridad de los usuarios;
- V. Proveer, en el ámbito de sus atribuciones, las condiciones de seguridad vial para el uso de todo tipo de medios de transporte no contaminantes, a través de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;
- VI. Generar condiciones que permitan a los usuarios la carga de sus vehículos alternativos al automotor, en el transporte público;
- VII. Crear condiciones para la coexistencia de todo tipo de vehículos;
- VIII. Diseñar y promover un mapa de rutas y alternativas de movilidad sostenible;
- IX. Abocetar un símbolo de movilidad sostenible que sea incluyente con otros tipos de medios de transporte no contaminantes, además de la bicicleta;
- X. Construir vialidades seguras, estacionamientos y guardas para bicicletas y todo tipo de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor, a través de colaboraciones con las alcaldías y la iniciativa privada, y tomando en cuenta estudios de impacto ambiental y consulta ciudadana; y
- XI. Ejecutar programas que permitan cubrir los daños y lesiones de los usuarios que resulten afectados por la mala calidad de las vialidades.

Artículo 11. Corresponde a la Secretaría de Movilidad:

- I. Ejecutar programas de promoción y fomento al uso de todo tipo de transportes no contaminantes, alternativos al automotor;
- II. Implementar programas de prevención de violencia vial, y respeto a la pirámide;
- III. Implementar escuelas gratuitas de capacitación para el uso de todo tipo de

transportes no contaminantes, alternativos al automotor, que, a su vez, promuevan la responsabilidad vial y expidan un documento que acredite las habilidades del usuario; y

- IV. Llevar a cabo, a través del programa “Movilidad Sostenible”, y en colaboración con las alcaldías, paseos, para niños y adultos, de mínimo dos horas, y, por las avenidas más transitadas de la ciudad, que contribuyan a la coexistencia de todo tipo de vehículos.

Artículo 12. Corresponde a las alcaldías:

- I. Colaborar con la Jefatura de Gobierno y la iniciativa privada en la construcción de vialidades seguras, estacionamientos y guardas para todo tipo de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor;
- II. Incorporar en su plan de desarrollo las estrategias y líneas de acción tendientes a contar con la infraestructura necesaria para fomentar y promover el uso de todo tipo de medios de transporte no contaminantes, procurando que dicha infraestructura sea sostenible en su diseño, construcción, selección de materiales y funcionamiento;
- III. Garantizar, con la colaboración de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, la seguridad de los medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor, en todos los estacionamientos y guardas que instale la Jefatura de Gobierno;
- IV. Implementar programas de educación vial que contemplen y fomenten el uso de todo tipo de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor; y

- V. Promover la implementación de paseos, para niños y adultos, que fomenten el uso de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor, con una duración mínima de dos horas, y, por las avenidas más transitadas de las alcaldías.

CAPÍTULO III

DE LA PROMOCIÓN Y EL FOMENTO AL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE NO CONTAMINANTES

Artículo 13. Las alcaldías, y la Jefatura de Gobierno, a través de la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Educación, la Secretaría de Medio Ambiente y las demás que considere pertinentes, promoverán programas de promoción y fomento al uso de todo tipo de medios de transporte no contaminantes, que manifieste las bondades y beneficios de utilizarlos.

Artículo 14. La Jefatura de Gobierno promoverá, a través de la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Educación el “Programa de Movilidad Sostenible y Segura”, mismo que tendrá por objetivo sensibilizar a la sociedad sobre el respeto a la pirámide y la prevención de la violencia vial.

Artículo 15. Las alcaldías promoverán programas de sensibilización respecto a la violencia vial, y respeto a la pirámide.

CAPÍTULO IV

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS DE MEDIOS DE TRANSPORTE NO CONTAMINANTES, ALTERNATIVOS AL AUTOMOTOR

Artículo 16. Son derechos de los usuarios:

- I. Que los vehículos automotores respeten las áreas exclusivas para los usuarios;
- II. Contar con una zona de espera dentro de los carriles ordinarios de tránsito que salvaguarde su integridad física;
- III. Obtener preferencia sobre el tránsito vehicular;
- IV. Conducir con tranquilidad, sin sufrir acoso sexual o vial;
- V. Acceder a los programas de estímulo al uso de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor, que implementen la Jefatura de Gobierno y las alcaldías;
- VI. Hacer uso de los estacionamientos y guardas para medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor; y
- VII. Contar con vigilancia y seguridad en los estacionamientos y guardas.

Artículo 17. Son obligaciones de los usuarios:

- I. Conocer y respetar las leyes, reglamentos y señales de tránsito;
- II. Obedecer las indicaciones del personal de tránsito y vialidad;
- III. No conducir en la banqueta o calles peatonales;
- IV. Circular en el sentido correcto de las vías;
- V. Respetar los espacios públicos y privados para peatones y personas con

- discapacidad;
- VI. Evitar sujetarse de un vehículo automotor cuando éste circule por la vía;
 - VII. No circular con objetos o personas extra si esto pudiera poner en riesgo la estabilidad del medio de transporte;
 - VIII. Los menores de edad deberán usar casco y protección;
 - IX. No circular en estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes ni de manera imprudente;
 - X. Usar bandas o casacas reflejantes para el uso nocturno, así como una luz adecuada para iluminación;
 - XI. Compartir de manera responsable con los vehículos y el transporte público la circulación de carriles de extrema derecha;
 - XII. No conducir con cargas que impidan el correcto manejo de la bicicleta; e
 - XIII. Indicar con las manos el cambio de dirección o carril.

Artículo 18. La Jefatura de Gobierno señalará en el reglamento correspondiente las sanciones a que se harán acreedores los usuarios que incumplan con sus obligaciones, y las sanciones de quienes no respeten sus derechos, así como los medios de impugnación ordinarios procedentes para tales efectos.

CAPÍTULO V

OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Artículo 19. Quienes conduzcan un vehículo de motor por la vía pública están obligados a cumplir con lo siguiente:

- I. Respetar los derechos e integridad de los peatones y usuarios de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor, dándoles prelación en la vía;
- II. Ceder el derecho de paso a todo usuario que esté cruzando un punto dónde no haya semáforos o éstos estén fuera de servicio, reduciendo la velocidad o deteniéndose de ser necesario;
- III. Dejar un espacio de por lo menos dos metros entre el lado derecho de su vehículo y el usuario, cuando éste se encuentre en movimiento o detenido;
- IV. Todo conductor de un vehículo automotor que pretenda rebasar a un usuario por la derecha, tiene que verificar que existan por lo menos tres metros entre la parte posterior de su vehículo y el usuario, antes de retomar el carril. Siempre debe asumir que el usuario continuará transitando en línea recta, a menos que éste presente señales de lo contrario. Cuando vaya a realizar un viraje a la izquierda, todo conductor de vehículo tiene que ceder el paso al usuario que esté en tránsito, al igual que lo haría con otros vehículos;
- V. Todo conductor de vehículo de motor deberá tomar las precauciones necesarias para no arrollar o causar accidentes a los usuarios, debiendo tomar precauciones especiales cuando las condiciones del tiempo no sean favorables. Además, deberá ser paciente con ellos y permitirles el espacio

necesario para transitar, al igual que lo haría con otros vehículos lentos;

- VI. Todo conductor de vehículo automotor evitará tocar súbitamente su bocina al aproximarse a un ciclista. En las carreteras estrechas, en casos de emergencia y a una distancia prudente, deberá alertar de su proximidad con un breve toque de su bocina; y
- VII. Todo conductor de vehículo tomará todas las precauciones necesarias antes de abrir las puertas de su vehículo para no causar accidentes a los usuarios;

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor al siguiente día de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. La Presente Ley es complementaria a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

TERCERO. La Jefatura de Gobierno expedirá el Reglamento que refiere la presente Ley, dentro de los trescientos sesenta y cinco días siguientes a la entrada en vigor de ésta.

CUARTO. En lo relativo a los Programas que refiere la presente Ley, las autoridades iniciarán su proceso de elaboración dentro de los trescientos sesenta y cinco días naturales siguientes al inicio de vigencia de la presente Ley.

QUINTO. Las modificaciones que deban realizarse a los ordenamientos administrativos y la creación de manuales, lineamientos y demás dispositivos legales, deberán expedirse y publicarse a más tardar, en trescientos sesenta y cinco días naturales a la entrada en vigor de esta Ley.



SEXTO. Las autoridades competentes en la materia deberán cumplir con los objetivos establecidos en la presente Ley, antes del año 2030.

Presentado ante el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, Recinto
Legislativo de Donceles, Ciudad de México, 8 de abril del 2022.

Suscribe

DIPUTADO FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA