



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Ciudad de México a 14 de mayo del 2019.
MAME/AL/034/19

LIC. ESTELA CARINA PICENO NAVARRO
COORDINADORA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E.

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en los artículos 122 apartado A fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartados A, B incisos a) y b) y E numeral 4 y 30 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 13 fracción LXIV, 26, 29 fracción XI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 5, 76, 79 fracción VI, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, solicito la inscripción en el orden del día de la sesión a celebrarse el próximo 16 de mayo, de la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se adicionan diversas disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial.**

Con este propósito, acompaño para los fines procedentes versión impresa y archivo electrónico del documento referido.

Sin otro particular, le agradezco la atención que brinde al presente.

A T E N T A M E N T E



COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
FOLIO 00004876
FECHA 14/05/19
HORA 16:56 hrs
RECIBIO A. adna



I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

*Εκπαιδεύστε τα παιδιά και δεν θα χρειαστεί να τιμωρήσετε τους άνδρες.
Πυθαγόρας.
Educa a los niños y no será necesario castigar a los hombres.
Pitágoras.*

**DIPUTADO JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
PRESENTE**

Diputado presidente, el que suscribe diputado **Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de **MORENA** en este Honorable Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en los artículos 122 apartado A fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartados A, B incisos a) y b) y E numeral 4 y 30 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 13 fracción LXIV, 26, 29 fracción XI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 5, 76, 79 fracción VI, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este Pleno la presente ***Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial***, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. La movilidad es un derecho humano y constitucional, que adquiere una dimensión más amplia si la visualizamos como un medio por el cual se ejercen otros derechos: a la salud, al trabajo, a la educación, al ocio, al deporte, a la cultura...

La organización ONU- Hábitat señala que la movilidad es una dinámica clave de la urbanización, y la infraestructura asociada a ella determina el modelo urbano de las ciudades.

“El crecimiento urbano descontrolado ha aumentado la distancia entre destinos funcionales, como locales de trabajo, escuelas, hospitales, oficinas de administración o centros comerciales, lo que ha conducido a un aumento de la dependencia de transporte motorizado privado y otros tipos de movilidad...”.¹

¹ En <https://es.unhabitat.org/tag/movilidad/> consultado el 5 de abril de 2019.



I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

Este problema va en aumento. En 2005 se realizaron aproximadamente siete mil 500 millones de viajes al día en ciudades del mundo. Para 2050 se estima triplicar o cuadruplicar en kilómetros cubiertos por pasajeros respecto al año 2000, de acuerdo a este organismo internacional².

En la Ciudad de México, la movilidad se padece en las últimas décadas, al grado de convertirse en un problema que nos ha igualado a ricos y pobres, norte y sur, jóvenes y adultos. Cada día, todos sufrimos por igual las inclemencias del tráfico y su lentitud. Sufrimos la incomodidad en el transporte público, los retrasos en nuestros deberes; pero además el tiempo para movernos reduce nuestro descanso, nuestro tiempo libre y nuestro tiempo de vida.

La realidad ha rebasado la legislación, no solo porque la forma de desplazarse ha cambiado, tendiendo hacia las nuevas tecnologías, a la micro movilidad motorizada, sino también por la complejidad de su problemática. Existen problemas comunes, como los que suceden en la vía pública y en las unidades de transporte público, pero también existen peculiaridades en cada alcaldía. La movilidad en la Ciudad de México el resultado de una dinámica poblacional y de una metrópoli con características sociales y hasta geográficas tan amplias como diversas.

2. La Ciudad de México tiene el nivel educativo más alto del país, aquí se encuentra el centro financiero más importante de América Latina, es la ciudad donde se asientan los poderes de la Unión. Es también centro político y cultural. Sus habitantes usan en mayor proporción las nuevas tecnologías y las redes sociales de mayor impacto. Aquí se ubica la mayoría de los medios de comunicación de cobertura nacional y la mayor cantidad de organizaciones sociales.

Y, sin embargo, aún estamos detrás de muchas otras ciudades en cuanto a cultura vial. En el momento de desplazarnos entramos en una lucha individual donde gana quien se impone con más fuerza, mayor velocidad; destreza o agresividad. La saturación en el transporte, en las vías públicas, la falta de señalización o el no saber leer las señales, el tiempo reducido con que cuenta cada persona, la escasez de operativos viales en caso de embotellamientos, entre otros factores, provocan que todos los días presenciemos o padezcamos conductas impropias, imprudentes, riesgosas, temerarias u ofensivas.

En el flujo vehicular, los conductores registran todo tipo de violaciones al Reglamento de Tránsito, como pasarse el alto, rebase de vehículos la velocidad

² Ob. cit.



I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

no permitida, agresión con luces, agresiones verbales, y a veces físicas, estacionamiento en doble y hasta triple fila.

Se registran conductores bajo los efectos del alcohol y/o drogas, algunos de ellos interceptados en los operativos "Conduce sin alcohol". Otros transitan en motocicleta sin casco y superando el número de personas permitidas por vehículo, donde muchas veces incluye niños. Todo ello genera un clima de inseguridad, tanto en la percepción como en la realidad.

Los peatones registran diversas conductas indebidas, como cruces de calle con semáforo en rojo, transitan con bicicleta o patines en sentido contrario y con audífonos, cruzan poniendo atención al teléfono; algunos ocasionan daños directos a las unidades de transporte.

Los más pequeños también tienen conductas que pueden mejorar.

En un estudio de la Universidad de Monash, Australia, realizado en 2011 con 12 familias y un total de 25 niños, observadas en sus vehículos durante tres semanas mediante cámaras de video, persigue identificar distracciones durante la conducción causadas por la presencia de los niños.

En el 98 por ciento de los viajes se producen distracciones. De ellas, el 12 por ciento son provocadas por los niños en el asiento trasero. Las distracciones más frecuentes provocadas por los niños se producen cuando el conductor gira la cabeza hacia los asientos traseros o mira el espejo retrovisor.³

Todo usuario del transporte público en la Ciudad de México también conoce las conductas que, sin ser particularmente dañinas, ocasionan molestia a otras personas, como el empujarse, el presionar verbalmente a otros, el maquillarse, el tener conversaciones en voz muy alta de temas estridentes, el ir comiendo o la falta de higiene personal.

En el transporte público existe además un problema de inseguridad que, si bien no es tema de la presente iniciativa, incide en aspectos tan delicados como es el acoso hacia las mujeres, el perseguirlas, tocarlas, mirarles fijamente partes del cuerpo, tomarles fotografías o video, lanzarles "piropos" en una apropiación del cuerpo ajeno que determina la inseguridad de la mujer, el ambiente y la convivencia dentro de las unidades de transporte⁴.

³ Monash University Accidente Research Centre (MUARC), Australia. Referido en <https://sillasdecoche.fundacionmapfre.org/infantiles/estudios/internacionales/> consultado el 10 de abril de 2019.

⁴ Información de dominio público. En algunos casos incluso se ha llegado al secuestro, determinando la Procuraduría de Justicia que de 48 indagatorias 45 son por intento de secuestro.



I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

Hasta ahora la única medida empleada ha sido la segregación, la separación entre hombres y mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo Metro y en el Metrobús. Los otros medios de transporte, como el trolebús, el tren ligero, los camiones ordinarios, y los microbuses que aún circulan no cuentan con algún tipo de medida para proteger a las mujeres.

La igualdad entre hombres y mujeres es uno de los dogmas que garantiza la Constitución, pero es necesario enseñar esta condición para generar una convivencia con respeto en el espacio público.

3. De todas las personas que convergen en la vía pública, son los peatones quienes llevan el riesgo más alto. Los accidentes de tráfico son la causa número 8 a nivel mundial y **la primera entre los jóvenes**, de acuerdo a un informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Pero el riesgo depende de dónde vive una persona. **“El 90 por ciento de los accidentes suceden en países pobres” (sic)**, quienes solamente acumulan el 54 por ciento del parque vehicular.⁵

Etienne Krug, experto de la OMS, opina que:⁶

“Es algo que hemos creado, un desastre causado por la mano del hombre que no sabemos cómo enfrentar. Hemos decidido que vamos a pagar 1,2 millones de muertos y 50 millones de heridos por transportarnos” (7).

4. **En México**, los datos a nivel nacional indican que la mayoría de las víctimas mortales de accidentes de tráfico son los peatones, y el número va en ascenso, como se muestra en las siguientes gráficas con datos del C5. Indican una tendencia al alza desde 2014 hasta abril de 2019. La gráfica de barras muestra la cifra en miles⁸.

<https://www.proceso.com.mx/571541/en-11-dias-45-denuncias-por-intento-de-secuestro-en-el-metro-y-sus-alrededores-pgj-cdmx> consultado el 8 de abril de 2019.

⁵ <https://www.un.org/es/roadsafety/> video consultado el 5 de abril de 2019.

⁶ <https://www.un.org/es/roadsafety/> video consultado el 5 de abril de 2019.

⁷ 1.3, si tomamos el dato del Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas en <https://www.un.org/es/sg/messages/2010/roadsafetyday2010.html> Mensaje del Secretario General en el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito. 21 de noviembre de 2010.

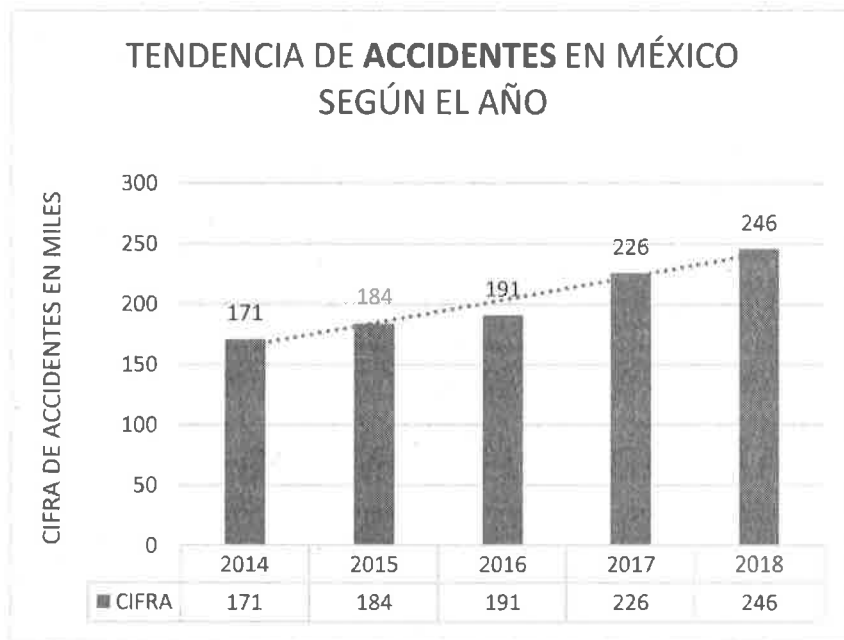
⁸ <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/incidentes-viales-c5/map/?location=10,19.33685,-99.15797> consultado el día 23 de abril de 2019. Gráficas elaboradas por Lucía Carrasco, Comisión de Movilidad Sustentable, con Datos Abiertos Ciudad de México.



I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial



AÑO	CIFRA DE ACCIDENTES en miles
2019	70
2018	246
2017	226
2016	191
2015	184
2014	171

Es de destacarse que los accidentes de transporte es la primera causa de muerte de jóvenes entre 15 y 19 años de edad (10.7 por ciento en defunciones femeninas) y la segunda causa de defunciones masculinas, solo después de las agresiones (74.5 por ciento).

Para la población masculina de 30 a 59 años, los accidentes de transporte son la tercera causa de muerte, solo después de las agresiones y de las enfermedades del hígado.⁹

5. CIUDAD DE MÉXICO

El diseño de vialidades y la infraestructura con la que cuenta la Ciudad de México, todavía privilegia el flujo de vehículos por encima del flujo peatonal, si bien esta tendencia ha cambiado en los últimos años, aún no se cuenta con una señalización suficiente que beneficie el tránsito responsable, tanto para vehículos como para peatones, ciclistas, automovilistas y personas con discapacidad.

⁹ "Estadísticas a propósito del día de muertos". INEGI. Boletín 30 de octubre de 2017, página 5 de 11. http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2017/muertos2017_Nal.pdf



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

Con esta infraestructura, al cierre del año **2018** se registraron 25 mil 36 incidentes de tránsito, de acuerdo a datos oficiales del gobierno de la Ciudad de México, con datos del C5¹⁰. La siguiente tabla muestra las cifras de acuerdo al tipo de incidente.

CIFRA	INCIDENTE C5
12,583	accidente-choque sin lesionados
6,368	accidente-choque con lesionados
3,784	lesionado-atropellado
1,484	accidente-motociclista
516	accidente-volcadura
73	accidente-persona atrapada/ desbarrancada
68	accidente-choque con prensados
58	accidente-vehículo atrapado
31	cadáver-atropellado
25	accidente-otros
15	accidente-vehículo desbarrancado
14	cadáver-accidente automovilístico
14	detención ciudadana-atropellado
2	detención ciudadana-accidente automovilístico
1	accidente-ferroviario
25,036	TOTAL

Cada año mueren en promedio 289 peatones atropellados en la Ciudad de México. De enero de 2016 a febrero de 2019 han muerto 868 personas atropelladas, según reportes oficiales de la Procuraduría General de Justicia. Esto indica un alarmante aumento en el presente año. **Casi la mitad de los casos se encuentra en Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc.**¹¹

¹⁰ Datos abiertos Ciudad de México. <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/incidentes-viales-c5/map/?refine.ano=2018&location=10,19.33901,-99.15916> consultado el 12 de abril de 2019.

¹¹ <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/incidentes-viales-c5/table/> y <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/incidentes-vialesc5/map/?refine.ano=2018&location=10,19.33901,-99.15916> consultado el 26 de abril de 2019.



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

Coincidentemente, dos de **estas tres demarcaciones territoriales registran los índices más bajos de educación** de la capital del país: Iztapalapa y Gustavo A. Madero. En la alcaldía de Iztapalapa existe un 20.5 por ciento de población de tres años y más que no asiste a la escuela, mientras que en Gustavo A. Madero un 13.7 por ciento no asiste a la escuela, haciendo el uno-dos en la tabla correspondiente.¹²

Iztapalapa reporta el 10.2 y **Gustavo A. Madero** 10.7 años de escolaridad en promedio, mientras que Cuauhtémoc se encuentra entre los niveles más altos de educación, con 11.9 años en promedio¹³. Sin embargo, esta alcaldía recibe una gran cantidad de población flotante que acude a trabajar o de visita, pues concentra el primer punto turístico de la Ciudad.¹⁴

Iztapalapa y Gustavo A. Madero hacen el 1-2 con el **mayor porcentaje de población que no asiste a la escuela**¹⁵, y el **1-2 de entre las delegaciones con mayor porcentaje de exclusión**, con 10 mil 860 niños y niñas (27.5 por ciento del total) y 5 mil 130 niños y niñas (13 por ciento del total), respectivamente.¹⁶

6. Los datos anteriores corroborarían la aseveración de ONU-Hábitat, sobre todo si tomamos en cuenta que una de las principales diferencias entre países pobres y ricos es la educación¹⁷. El organismo ha exhortado a los países miembros a presentar los proyectos para revertir esta realidad.

En la Ciudad de México se han tomado diversas medidas, como el “Programa de mediano plazo. Programa Integral de Seguridad Vial 2016-2018 para la Ciudad de México.

¹² <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/educacion.aspx?tema=me&e=09> consultado el 9 de abril de 2019. Investigación Lucía Carrasco

¹³ El promedio nacional es de 9.2 por ciento, poco más de nivel Secundaria, mientras en la Ciudad de México el promedio es de 11.1 años, lo que equivale a segundo año de educación media superior.

¹⁴ Encuesta Intercensal 2015. Principales resultados. Distrito Federal. INEGI-CDMX, diciembre de 2015.

<https://evalua.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Archivos/Seminario%202018%20sistema%20bienestar%20social/INEGI-%20ALAIN EIC 2015 DISTRITO%20FEDERAL.pdf>

¹⁵ INEGI Anuario Estadístico y Geográfico del Distrito Federal 2015 al 12 de junio de 2010. Sección Educación. Página 189.

http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/anuarios_2015/702825076924.pdf

¹⁶ *Las exclusiones de la educación básica y media superior*. Página 22. Gobierno del Distrito Federal, 2006.

[https://www.unicef.org/mexico/spanish/mx_resources_exclusiones\(2\).pdf](https://www.unicef.org/mexico/spanish/mx_resources_exclusiones(2).pdf)

¹⁷ Los términos “países ricos” y “países pobres” son utilizados por ONU-Hábitat.



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

En la presente administración, la doctora Claudia Sheinbaum, Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, presentó en marzo pasado un decálogo con las “Reglas del buen conductor”, que pretende reducir los accidentes mortales, el congestionamiento vial, y mejorar la convivencia. Se trata de una campaña que hace el exhorto hacia quienes están frente al volante, ante el cambio de visión en las sanciones del Reglamento de Tránsito.

De forma paralela, envió a este órgano legislativo la “Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México”, que tiene por objeto lograr “la cultura de la resolución pacífica de conflictos, el respeto irrestricto a los derechos humanos en un ámbito de inclusión, de no discriminación y de convivencia que permita el desarrollo integral de las personas”.

“... se propone que la justicia cívica tenga por objeto sentar las bases de organización y funcionamiento de la cultura cívica, así como establecer la posibilidad de que las personas que habitan en la Ciudad de México puedan dirimir sus conflictos a través de mecanismos consensuados de justicia alternativa, y que las autoridades involucradas actúen con imparcialidad...”.

En este documento, como en las últimas reformas al Reglamento de Tránsito, que entraron en vigor el 22 de abril de 2019, la administración la doctora Sheinbaum plantea una nueva relación del gobierno con la sociedad. Por primera vez en la historia de la Ciudad de México, las sanciones a faltas de tránsito no serán punitivas, que históricamente han tenido una principal función recaudatoria, sino educativas, encaminadas a transformar la forma en que se circula en vehículos, cambiar el paradigma que privilegia al automóvil, y proteger a los peatones.





I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

En esta coincidencia, consideramos que podemos y debemos actuar para mejorar el marco legislativo. Una de las principales diferencias entre los “países pobres”, donde se registra el mayor índice de accidentes, y los “países ricos”, es la educación.

Diversas voces han planteado la necesidad de educar al peatón, al conductor, al pasajero o usuario, pero difícilmente se han tomado medidas para educar a la infancia, más allá de programas temporales o acciones de un solo día.

Acaso se opta por medidas inmediatas, o de mediano plazo, pero se ha dejado a un lado la formación cívica, ética; la educación que deben tener quienes, en un futuro se convertirán en conductores y en peatones.

En este sentido, conocemos la valiosa “Iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma el artículo 3º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, presentada por la entonces diputada federal Ana Gabriela Guevara (MORENA), que plantea:

“...conseguir que la conducta moral de la sociedad... que esa gran estructura conceptual definida de los derechos humanos sea promovida en y desde el aparato del Estado, y en el aspecto de la promoción formativa, mediante los recursos educativos y escolares que posee el Estado...”.

“... por ello es pretensión de esta propuesta introducir en el sistema escolarizado la formación ética, con esas cualidades, como el factor catalizador que forme las condiciones epistemológicas adecuadas para la comprensión cabal de los derechos humanos en todo su espectro de actuación...”.

“... ante la inconmensurable oferta informativa que disponen las nuevas generaciones por las tecnologías de la información... y la falta de regulación ética de la técnica, de las conductas discriminatorias, del olvido de la solidaridad... la oferta de entretenimiento, sus contenidos y mensajes, están marcando pautas de conducta, de entendimiento, de relación social, de lectura, de escritura, de creatividad, de placer, de reactividad ante diversos eventos vitales, de cultura total de forma mucho más rápida que lo puede hacer la experiencia escolar, sobre todo en generaciones jóvenes...”.

“... Podemos observar el rebase de la escolarización, la dinámica y la velocidad de ideas, de recursos y de creencias, de suposiciones, de imaginarios sociales extraordinariamente excitados y nerviosos. Todo ello pide una sedimentación y serenidad filosófica.



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

7. **Coincidimos en una educación de esta naturaleza.** En el caso que nos compete, en materia de convivencia en el espacio público y en el comportamiento y respeto de las normas viales.

Todo ello con el fin último de **salvaguardar la integridad de las personas**. Creemos que la educación, basada en el **principio pro homine**, tendrá resultados positivos a mediano plazo, y complementará las acciones que ya está realizando el Ejecutivo, de manera que la problemática se aborde con una perspectiva sostenible y sustentable, centrándonos en la integridad individual y en la convivencia social respetuosa.

Tenemos ejemplos que así lo demuestran. Conocemos **el caso de España**, que imparte educación vial en sus colegios como parte de su programa de estudios.¹⁸

“Se abordan de forma transversal, es decir, a través de otras asignaturas, o mediante programas como ‘Prevención y Educación vial en el aula...’”. Esta labor ha propiciado que desde 2013, los accidentes de tráfico ya no sean la principal causa de muerte infantil.

“Todos los partidos políticos coincidieron en que la seguridad vial como asignatura obligatoria ayuda a desarrollar actitudes preventivas y a profundizar en la importancia de respetar unas normas básicas como peatones y conductores. La educación vial en las aulas instruye en el comportamiento correcto en las diversas situaciones de tráfico, e inculca a los niños que la responsabilidad en carretera salva vidas. La enseñanza de esta materia es un factor clave para combatir las cifras de accidentalidad”...¹⁹

La anterior información fue publicada por la fundación **MAPFRE**, empresa de seguros que ha asumido también una responsabilidad. También informa que **en Europa** solo siete países han implementado la educación vial obligatoria en las escuelas: Bélgica, Dinamarca, República Checa, Alemania, Polonia, Italia, España y Letonia, mientras en Austria, Bulgaria, Finlandia, Francia, Eslovaquia, Eslovenia, Suecia y el Reino Unido tienen programas voluntarios.²⁰

“Cada país lo imparte de diferente manera. Por ejemplo, en Italia se centra en las normas de circulación; el medioambiente y la salud. En Alemania se alecciona a los niños en cómo desplazarse en bicicleta con seguridad durante dos años. En Dinamarca se aprenden actitudes responsables desde la educación infantil, lo que

¹⁸ Reformas a la Ley Orgánica de la Educación. Noviembre de 2018.

¹⁹ Fundación MAPFRE <https://sillasdecoche.fundacionmapfre.org/infantiles/noticias/por-que-seguridad-vial-asignatura-obligatoria.jsp>, consultado el 23 de abril de 2019.

²⁰ Fundación MAPFRE, ob. cit.



I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

ha contribuido a sea uno de los países con una tasa de siniestralidad vial más reducida”.²¹

En América Latina tenemos el caso de **Paraguay**, en donde el Congreso sancionó “con fuerza de Ley” cuatro artículos, en donde el primero dispone²²:

Artículo 1º. Incorpórese la enseñanza de la Educación Vial como asignatura en la malla curricular del sistema educativo nacional a cargo del Ministerio de Educación y Cultura, en todas sus modalidades de los niveles inicial, escolar básica y media, así como también en las carreras de formación docente. La Educación Vial deberá ser con énfasis en normas básicas para el peatón y el conductor, la prevención de accidentes viales, la señalización o dispositivos para el control de tránsito, los conocimientos generales de las leyes de tránsito, los primeros auxilios y la educación ambiental en relación con el tránsito de automóviles, camiones, ómnibus, motocicletas y demás vehículos automotores; adecuando el contenido de la enseñanza al nivel escolar o educativo de los alumnos.

8. Actualmente, en México nos encontramos en un momento de transformaciones, no solamente de término de un régimen de gobierno, sino del diseño urbano, la disposición del espacio público, que inició con la demanda sentida por parte de la población y tuvo su cristalización jurídica en la Constitución Política de la Ciudad de México.

Hasta ahora, las políticas públicas se han enfocado en la regulación de emisión de gases contaminantes, en el ordenamiento de cruces peatonales, el establecimiento de infraestructura para ciclistas. Se ha dado una tendencia a desincentivar el automóvil, a reducir la velocidad y a promover el transporte público; y al rescate del espacio público para redimensionar la movilidad pedestre, entre otras medidas.

Recientemente está cambiando el enfoque hacia la educación, al abrogarse las multas punitivas con sanción económica, y en su lugar imponiendo sanciones cívicas, como el trabajo comunitario o la eliminación de puntos en la licencia de conducir.

Nosotros creemos que la **educación vial** es el complemento para lograr el objetivo de reducir los accidentes de tránsito, así como el número de lesionados y de defunciones. Es un medio para aprender las conductas tendientes a una **seguridad vial**.

²¹ Ibid.

²² Sancionado el 25 de junio de 2013.



I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

9. En la Comisión de Movilidad estamos trabajando en varios frentes y con diferentes propuestas, pues todas las agresiones y los peligros a los que nos enfrentamos día a día nos coloca en estado de alerta permanente y nos obliga a vivir en un estrés constante que provoca diversos daños a la salud, entre ellos irritabilidad, insomnio, mordida apretada, dolores de cabeza y musculares hasta problemas cardiacos y de diversa índole. Al estrés fuera de la casa se suma el estrés laboral que la mayoría de las personas padece²³.

Con fecha 4 de abril de 2019, el Congreso de la Ciudad de México aprobó la propuesta con punto de acuerdo para solicitar respetuosamente a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México maximice cuanto sea posible los trabajos para la señalización vial para: vehículos, peatones, ciclistas y personas discapacitadas en diversos cruces de la Ciudad de México en las alcaldías Miguel Hidalgo, Gustavo A. Madero, Benito Juárez, Iztapalapa y Cuauhtémoc, donde se registra mayor número de incidentes viales.

También aprobó la respetuosa solicitud a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, que a través de la Dirección de Seguridad Escolar, y en conjunto con la Secretaría de Educación Pública, considere otorgar sesiones permanentes obligatorias en periodos de tiempo definidos durante el ciclo escolar, en materia de educación y cultura vial en escuelas de educación básica pública, con la finalidad de inculcar prácticas responsables, eficientes e inclusivas durante el desplazamiento de las vialidades.

Consideramos que es momento de brindar una nueva alternativa para proteger la integridad de quienes transitamos por la vía pública o el transporte público, a través de la **educación**, partiendo de la hipótesis de que, en un mediano plazo, veremos reflejada esta educación en la disminución de accidentes de tránsito, así como en una convivencia respetuosa y armónica.

Si bien hay una tendencia a la descentralización, solo por el número de personas que se mueven todos los días en la capital del país, **debemos transformar el enfoque de reacción** a problemas inmediatos, y en su lugar preparar un marco jurídico que prevea situaciones a futuro, y **un elemento para hacer sustentable la movilidad debe pasar por la educación**.

La educación vial es el proceso de adquisición, desarrollo e integración de las capacidades o competencias destinadas a promover la seguridad en el tránsito,

²³ https://www.who.int/occupational_health/publications/pwh3sp.pdf consultado el 3 de marzo de 2019. Stavroula Leka BA Msc Phd, et al. La organización del trabajo y el estrés. Serie protección de la salud de los trabajadores No 3. Instituto de Trabajo, Salud y Organizaciones. Universidad de Nottingham.



I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

mejorar las capacidades o competencias destinadas a promover la seguridad en el tránsito, mejorar las relaciones y conductas viales y prevenir los siniestros viales, evitando o minimizando los daños, cuidando el medio ambiente y salvando vidas.²⁴

10. **El propósito de la presente iniciativa, es establecer diversas disposiciones para insertar la educación vial con el propósito de revertir la tendencia que se registra en incidentes viales, en el número de lesiones y defunciones.**

El objeto jurídico a tutelar es la preservación de la vida y la integridad de las personas, y la convivencia pacífica y armónica en el espacio público.

Proponemos insertar la obligatoriedad de educación vial en la Ley de Educación del Distrito Federal, con el fin de modificar conductas desde edad temprana, que actualmente son origen de accidentes viales y/o de una convivencia rispida en el espacio público, como un elemento para encaminarnos hacia la seguridad vial. Se trata de que el alumno adquiera conocimientos, destrezas, habilidades, hábitos, valores y actitudes.

La iniciativa también **tiene por objeto el armonizar** diversas disposiciones que ya se encuentran establecidas en el **Capítulo XV De la Cultura de la Movilidad**, en la **Ley de Movilidad del Distrito Federal**, brindando facultades a la **Secretaría de Educación**, a fin de que haya una plena coordinación para alcanzar el objetivo de alcanzar la seguridad vial por medio de generar una cultura cívica:

Artículo 224.- La Secretaría promoverá en la población la **adopción de nuevos hábitos de movilidad** encaminados a mejorar las condiciones de que se realizan los desplazamientos, lograr una **sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito** y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de **educación vial** y campañas de comunicación para difundir:

- I. La **cortesía** entre los usuarios de la vía;
- II. La **promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;**

²⁴ "Educación Vial en la Era Digital: cultura vial y educación permanente", Pacheco Cortés, Carlos Manuel. *Diálogos Sobre Educación*. Guadalajara, Jalisco, 2017.



I LEGISLATURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

- III. *Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medio ambiente;*
- IV. *La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;*
- V. *El **respeto** a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;*
- VI. *Los **riesgos** que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;*
- VII. *El **respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;***
- VIII. *La **preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;***
- IX. *El significado y preservación de la **señalización vial;** y*
- X. *El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.*

Artículo 231.- *La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación Pública en el Distrito Federal, la **incorporación a los planes de estudio** de cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad, educación vial y movilidad urbana, a **niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior.***

Artículo 233.- *En materia de **seguridad vial**, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas y cursos de capacitación permanentes de **prevención de hechos de tránsito**, que tengan como propósito fundamental **proteger la vida y la integridad física** de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.*

Es por ello que planteamos reconocer el derecho a la educación vial y establecerlo como una asignatura **evaluable** en los planes de estudio en niveles preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior.

Proponemos esta educación, no solo en el contexto del aula, sino planteamos la creación de parques viales creados ex profeso para educar a los más pequeños, de preescolar y primaria. Es un complemento a la educación teórica que se impartirá en las aulas, y un método donde el alumno, además de aprender, se recrea.

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

Conocemos al menos el ejemplo de la ciudad de Asunción, Paraguay, donde la educación vial es tanto formal como informal. En la imagen vemos el Parque Infantil de Tráfico en la Plaza Olímpica de Asunción. También en Chihuahua, se han adecuando parques para la educación vial de los niños como parte de un programa.²⁵

Se puede echar mano de un recurso que existe el **Fondo Público de Movilidad**, que de acuerdo a la Ley de Movilidad en su artículo 34, indica que una de sus funciones es:

V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad;



Parque de educación vial en Asunción.



Parque de educación vial en Chihuahua.

Por lo anteriormente expuesto y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que la presente propuesta tiene fundamento en el artículo 3º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, numeral II incisos a) y b), en tanto que uno de los elementos de la democracia, como un sistema de vida, está constituida por la convivencia respetuosa, igualitaria y pacífica de la sociedad en los espacios públicos. En este caso en lo referente a la seguridad vial. Atiende también lo dispuesto

²⁵ "Inculcan a través de juegos cultura vial en pequeños". Newsweek México.

<https://newsweekspanol.com/2019/04/inculcan-a-traves-de-juegos-cultura-vial-en-pequenos/>



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

en el inciso C) en cuanto a contribuir a la mejor convivencia humana..., aterrizándolo a la convivencia en el transporte público.

SEGUNDO.- Que la Constitución Política de la Ciudad de México establece en su artículo 8. Ciudad Educadora y del Conocimiento, numeral 6, "Atendiendo al principio rector del interés superior de la niñez, las autoridades velarán por el pleno ejercicio del derecho de las niñas y de los niños a recibir educación, garantizando su acceso y respetando su pleno cumplimiento; y en su artículo 9. Ciudad solidaria, Apartado B, indica que "Toda persona tiene derecho al cuidado que sustente su vida y le otorgue los elementos materiales y simbólicos para vivir en sociedad a lo largo de toda su vida...".

TERCERO.- Que uno de los principios rectores de la Ley de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes es la progresividad de sus derechos, así como el derecho a la vida, a la supervivencia y al desarrollo. La transversalidad en la legislación, políticas públicas, actividades administrativas, económicas y culturales, el principio *pro persona*.

CUARTO.- Que la Ley de Movilidad ya contempla diversas disposiciones para lograr una cultura de la movilidad, en el Capítulo XV De la Cultura de la Movilidad artículos 224, 227, 231, 233; y sin embargo el Legislativo considera necesario otorgar facultades para que exista una plena coordinación con la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, y se logren los objetivos conducentes para que, a mediano plazo, logremos la ciudad que todos y todas queremos.

QUINTO.- Que con fecha 2 de abril de 2019, el Presidente Andrés Manuel López Obrador anunció el proyecto del Complejo Cultural del Bosque de Chapultepec, siendo éste un espacio idóneo para fomentar también la cultura vial a través de un parque vial exclusivo para la educación vial de los educandos, sin que ello excluya la apertura de otros parques, comenzando en las alcaldías que muestran un mayor índice de incidentes viales.

* * * *

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración la siguiente ***Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial*** para quedar como sigue...



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

Artículo 10.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
<p>Artículo 10.- Corresponde al Jefe de Gobierno, en su calidad de titular de la Administración Pública en los términos señalados por el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, del Estatuto de Gobierno y de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal la aplicación de la presente Ley a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> XI. La Secretaría; XII. Seguridad Pública XIII. Secretaría de Desarrollo Urbano; XIV. Secretaría de Medio Ambiente; XV. Secretaría de Obras y Servicios XVI. Instituto de Verificación Administrativa XVII. Las Delegaciones, en lo que compete a su demarcación; y XVIII. Demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad en el Distrito Federal La Secretaría será la encargada de planear, diseñar, aplicar y evaluar la política de movilidad en la Ciudad, así como de realizar las acciones necesarias para lograr el objeto de esta Ley. Podrán ser órganos auxiliares de consulta de la Administración Pública en todo lo relativo a la aplicación de la presente Ley, las Instituciones de Educación Superior y demás Institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en movilidad, transporte y/o vialidad, así como las comisiones metropolitanas que se establezcan de conformidad con las disposiciones jurídicas y 	<p>Artículo 10.- Corresponde al Jefe de Gobierno, en su calidad de titular de la Administración Pública en los términos señalados por el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, del Estatuto de Gobierno y de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal la aplicación de la presente Ley a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. ... II. ... III. ... IV. ... V. ... <p>V Bis. Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación;</p> <p>(El resto del texto queda íntegro)</p>



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

administrativas aplicables, con independencia del Consejo.	
--	--

Artículo 11.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
<p>Artículo 11.- Son atribuciones del Jefe de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:</p> <p>I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano;</p>	<p>Artículo 11.- Son atribuciones del Jefe de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:</p> <p>I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;</p>

Artículo 12.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
<p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>...</p> <p>XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;</p>	<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;</p> <p>XVII Bis. En coordinación con la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, promover la educación vial, con el objeto de preservar la vida y la integridad física, la adopción</p>



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

	<i>de nuevos hábitos de movilidad con cortesía, y respeto a los derechos humanos y combatir el sedentarismo.</i>
--	--

Artículo 34.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
<p>Artículo 34. Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:</p>	<p>V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de movilidad.</p> <p>V Bis. Coadyuvar con la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación para producir materiales didácticos, tanto en forma impresa como digital, para el acceso masivo a la educación vial.</p>

Artículo 37.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Distrito Federal, observará los siguientes criterios:</p> <p>I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;</p> <p>II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p>III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con</p>	<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Distrito Federal, observará los siguientes criterios:</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p>



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada;	
IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;	IV. ...
V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;	V. ...
VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, inobservancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte;	VI. ...
VII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;	VII. ...
VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;	VIII. ...
IX. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;	IX. ...
X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y	X. ...
XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.	XI. ...
	XII. Establecer la educación vial como un elemento prioritario en materia de seguridad vial.



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

Artículo 43.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
<p>Artículo 43.- El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir como mínimo:</p> <p>I. El diagnóstico;</p> <p>II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal;</p> <p>III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:</p> <p>a) Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito;</p> <p>b) Condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía;</p> <p>c) Intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias;</p> <p>d) Actividades de prevención de hechos de tránsito; y</p> <p>e) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.</p> <p>IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;</p> <p>V. Las responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución;</p> <p>VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; y</p> <p>VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.</p>	<p>Artículo 43.- El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir como mínimo:</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. ...</p> <p>V. ...</p> <p>VI. ...</p> <p>VII. ...</p> <p>VIII. La propuesta de contenidos para la inserción de la educación vial en los planes y</p>



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

	programas de estudio de educación básica y media superior.
--	--

Artículo 147.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
<p>Artículo 147.- De toda información, registro, folio, certificación que realice el Registro Público del Transporte, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el servidor público competente, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga el Código Fiscal del Distrito Federal.</p>	<p>Artículo 147.- De toda información, registro, folio, certificación que realice el Registro Público del Transporte, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el servidor público competente, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga el Código Fiscal del Distrito Federal.</p> <p>En el caso de la certificación de las autoescuelas, éstas deberán presentar constancia de que en su programa de enseñanza incluyen clases teóricas de educación vial.</p>

Artículo 227.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
<p>Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. La cortesía entre los usuarios de la vía;</p> <p>II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;</p> <p>III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;</p>	<p>Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. ...</p>



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

<p>IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;</p>	
<p>V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;</p>	<p>V. ...</p>
<p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</p>	<p>VI. ...</p>
<p>VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;</p>	<p>VII. ...</p>
<p>VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;</p>	<p>VIII. ...</p>
<p>IX. El significado y preservación de la señalización vial; y</p>	<p>IX. ...</p>
<p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.</p>	<p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.</p>
	<p>Las campañas con el material de educación vial producido se difundirán, como mínimo, en el Canal de televisión oficial de la Ciudad de México, así como en los sitios de internet, en redes sociales que procedan, y en los medios disponibles con que cuente el Gobierno de la Ciudad de México relacionados con la movilidad y la educación vial.</p>

Artículo 231.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
<p>Artículo 231.- La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación Pública en el Distrito Federal, la incorporación a los planes de estudio de cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad, educación vial y movilidad urbana, aniveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior.</p>	<p>Artículo 231.- La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México, incorporará en los planes de estudio los temas de Seguridad Vial, Educación Vial y Movilidad Urbana, en los niveles preescolar, primaria, secundaria y medio superior, y preparará la propuesta de contenidos a ser integrados.</p>



DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se Adicionan Diversas Disposiciones a la Ley de Movilidad del Distrito Federal en Materia de Educación Vial

I LEGISLATURA

(sic)	Asimismo, promoverá la apertura de parques de educación y seguridad vial en todas las alcaldías de la Ciudad de México.
-------	--

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- Remítase a la Jefa de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para mayor difusión.

SEGUNDO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

TERCERO.- El gobierno de la Ciudad de México, a través de las Secretarías de Educación y de Movilidad, establecerá parques viales en distintos puntos de la Ciudad, comenzando por el Bosque de Chapultepec y tomando en consideración las alcaldías con mayor índice de incidentes viales.

CUARTO.- La Secretaría de Finanzas hará la previsión necesaria, para el proyecto de Egresos 2020, y los subsecuentes ejercicios fiscales, para la creación de Parques de Educación Vial, comenzando preferentemente por el Bosque de Chapultepec y por las alcaldías de mayores índices de incidentes viales.

QUINTO.- Las Secretarías de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, y de Movilidad cuentan con un plazo de seis meses para la elaboración de material didáctico y para la capacitación de los profesores en educación vial, así como para la implementación de Parques de Educación Vial.

**DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
RECINTO LEGISLATIVO
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
A LOS 16 DÍAS DEL MES DE MAYO DE 2019.**