



Ciudad de México, 21 de febrero el 2023

DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA

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 REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE RECONOCIMIENTO, PROMOCIÓN Y FOMENTO DEL USO DE TODO TIPO DE MEDIOS DE TRANSPORTE NO CONTAMINANTES**, al tenor del siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En los últimos años la movilidad en el mundo ha evolucionado significativamente. El concepto de **micromovilidad** hace referencia a una nueva modalidad de transportarse a través de vehículos ligeros, de propulsión humana o eléctricos, como los scooters, bicicletas, patines y patinetas.

La micromovilidad permite reemplazar, en viajes cortos, el automóvil u otros vehículos de motores de combustión interna, y, en el mediano y largo plazo, solucionar problemas cotidianos de movilidad y relacionados con el medio ambiente.¹

Algunos vehículos ligeros característicos de la micromovilidad son los patines, las patinetas y hoverboards, los scooters eléctricos, y las bicicletas. Estos medios de transporte son atractivos para la usuarios que quieren contribuir en la disminución de los contaminantes generados por los vehículos de combustión interna, así como el tráfico vehicular.

El uso de estos medios de transporte trae consigo grandes beneficios a la salud y bolsillo de sus usuarios; ayuda a recorrer distancias largas en menos tiempo, evitando el tráfico vehicular y disminuyéndolo; también, contribuye a la mejora paulatina de la calidad del aire, y, por ende, del medio ambiente.

Sin duda, la micromovilidad ha ganado popularidad en muchas ciudades del mundo, y, la capital mexicana, no es la excepción. En 2010 el programa ecobici inició a dar servicio con 84 cicloestaciones y mil 200 bicicletas. La cobertura de este se ha expandido. Se estima que, a diario, se realizan más de 35 mil viajes en ecobici.²

¹ ITDP org. (2020). ¿Qué es la micromovilidad? <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2021/09/MaximizarLaMicromovilidad-Infografias-Micromovilidad.pdf>.

² Gobierno de la Ciudad de México. (2019). 7 cosas que no sabías de ecobici. <https://www.archivo.cdmx.gob.mx/vive-cdmx/post/7-cosas-que-no-sabias-de-ecobici#:~:text=Inici%C3%B3%20a%20dar%20servicio%20el,m%C3%A1s%20de%2035%20mil%20viajes..>

La bicicleta es el transporte favorito entre la población para disfrutar de los beneficios de la micromovilidad en la Ciudad de México. Sin embargo, cada vez ocupan más terreno otros usuarios de medios de transporte no contaminantes, alternativos al automotor. Por ejemplo, los scooters o monopatines eléctricos se han erigido como uno de los medios de transporte favoritos de los capitalinos que laboran en las zonas de avenida Paseo de la Reforma y Polanco, entre otras colonias céntricas de las alcaldías Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Cuauhtémoc. Los patines y patinetas o hoverboards también han funcionado como una alternativa de movilidad para los capitalinos.

No cabe duda que la movilidad en la Ciudad de México ha evolucionado, y con ello se han sumado nuevos actores al estudio de distintas problemáticas relacionadas con este tema.

En la legislación de la Ciudad de México, por ejemplo, se reconoce la participación de los ciclistas en la movilidad urbana. Sin embargo, no es así con otros usuarios de medios de transporte no contaminantes, que legítimamente hacen uso de la infraestructura ciclista y los espacios destinados para los usuarios de las bicicletas.

En términos de técnica legislativa, existen varios criterios para la redacción de las leyes. Uno de ellos es la claridad, es decir la facilidad de comprender lo que una disposición jurídica señala.³ Con este criterio, además, no deben existir dificultades en la comprensión de la ley, asegurando que el ciudadano reciba completo el mensaje a la primera lectura.

³ Scabini, Mauro Raúl, et al, Manual de técnica legislativa, 2009. Disponible en: <http://www.diputadosmisiones.gov.ar/uploads/manual.pdf> (2-julio-2012).

La claridad evita oscuridad y ambigüedad, y se interpreta como la emisión eficiente de una información.⁴

De manera que, si la movilidad en la capital ha evolucionado de manera que nuevos actores se han involucrado en esta, vemos la necesidad de nombrarlos con claridad en nuestro marco jurídico, reconociendo que ellos también tienen participación en la movilidad urbana de la Ciudad de México.

Con excepción de los ciclistas, los usuarios de los medios de transporte no contaminantes, hasta ahora, no han sido reconocidos como participes en la movilidad urbana por las leyes de la Ciudad de México, y con ello se ha ignorado que son sujetos de derechos colectivos que, sin duda, también debemos reconocer.

¡Lo que no se nombra no existe!

Aunado a lo anterior, la actividad diaria de la ciudad genera una gran cantidad de sustancias que modifican la composición natural del aire. La quema de combustibles fósiles para el transporte y la generación de energía, tanto a nivel industrial como doméstico, produce miles de toneladas de contaminantes que diariamente son emitidos a la atmósfera. Los vehículos son la principal fuente de emisión de contaminantes.

El deterioro de la calidad del aire por la presencia de sustancias contaminantes tiene un efecto negativo en la salud humana y el medio ambiente.

⁴ Vega, A. (2017). El ABC de la Técnica Legislativa en México para la Elaboración de Leyes y Reglamentos. México: Cámara de Diputados.

Diversos estudios realizados en la Ciudad de México y otras ciudades alrededor del mundo, han demostrado que existe una relación entre el incremento en la concentración de los contaminantes del aire y el aumento de enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

Ante este problema, la micromovilidad se ha convertido en una alternativa de solución. El programa ecobici ha resultado exitoso, pero es necesario promover el uso de otros medios de transporte, para que los ciudadanos puedan elegir de entre un gran catálogo, el vehículo que mejor se adapte a sus necesidades, capacidades, condiciones y presupuesto, generando de esta manera incentivos para que la población se transporte en vehículos ligeros, de propulsión humana o eléctricos, que no sólo generen beneficios a su salud, sino también a la calidad del medio ambiente.

FUNDAMENTO LEGAL Y CONSTITUCIONAL

La Constitución Política de la Ciudad de México, señala en el apartado H del artículo 16 las obligaciones de las autoridades de la Ciudad de México, en materia de movilidad:

Artículo 16

Ordenamiento Territorial

...

H. Movilidad y accesibilidad.

1. a 2. ...

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a. Impulsar, a través de un plan de movilidad, **la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes**, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

b. ...

c. **Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;**

d. a j. ...

...

A su vez, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece:

Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Y, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, señala:

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.

Artículo 7. La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

I. a VI. ...

VII. Multimodalidad. **Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia delusor del automóvil particular;**

VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, **al incentivar el uso de transporte público y no motorizado**, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

Artículo 37. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:

I. a VII. ...

VIII. **Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;**

IX. a XI. ...

Por lo antes expuesto, en el siguiente cuadro comparativo se expone la reforma propuesta:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
Texto Vigente	Texto Propuesto
Artículo 6. ... I. ... II. Ciclistas; III. a VI.	Artículo 6. ... I. ... II. Usuarios de medios de transporte no contaminantes; III. a VI.
Artículo 9. ... I. a C. ... CI. Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad; CII. a CVI. ...	Artículo 9. ... I. a C. ... CI. Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad; CII. Usuarios de medios de transporte no contaminantes: se denominará a las personas que se transportan en bicicletas, patines, patinetas, scooters, hoverboards y todos aquellos aparatos que puedan ser utilizados como medios de

transporte alternativos al automotor, que contribuyan al cuidado del medio ambiente;

CIII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;

CIV. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;

CV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

CVI. Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y

CVII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito

Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:

I. ...

II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas.

Artículo 41. El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

I. a II. ...

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:

a) a b). ...

c) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de

eficiente y seguro de personas y vehículos;

Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:

I. ...

II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones **y usuarios de medios de transporte no contaminantes.**

Artículo 41. El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

I. a II. ...

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:

a) a b). ...

c) Fomento del uso de la bicicleta, **otros medios de transporte no contaminantes,** y de los

personas con discapacidad;

d) a k). ...

IV. a VII. ...

Artículo 208. La Secretaría determinará y autorizará los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores, para el servicio de automóviles compartidos, vehículos con placa de matrícula verde y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos.

...

Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorarlas condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr

desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;

d) a k). ...

IV. a VII. ...

Artículo 208. La Secretaría determinará y autorizará los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, **scooters, patines, patinetas, hoverboards,** bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores, para el servicio de automóviles compartidos, vehículos con placa de matrícula verde y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos.

...

Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorarlas condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr

<p>una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.</p> <p>NO TIENE CORRELATIVO</p>	<p>una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito, y fomentar el uso racional del automóvil particular, promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte no contaminantes, sensibilizar a la sociedad respecto a la violencia vial, y generar condiciones para la coexistencia de todo tipo de vehículos.</p> <p>Artículo 244 Bis. La Secretaría promoverá en la población el uso de la bicicleta y todo tipo de medios de transporte no contaminantes a fin de disfrutar las bondades de la micromovilidad en la Ciudad de México.</p>
--	---

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE RECONOCIMIENTO, PROMOCIÓN Y FOMENTO DEL USO DE TODO TIPO DE MEDIOS DE TRANSPORTE NO CONTAMINANTES**, para quedar de la siguiente manera:



Único. Se reforman y adicionan diversas disposiciones a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Artículo 6. ...

I. ...

II. Usuarios de medios de transporte no contaminantes;

III. a VI. ...

...

Artículo 9. ...

I. a C. ...

Cl. Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

CII. Usuarios de medios de transporte no contaminantes: se denominará a las personas que se transportan en bicicletas, patines, patinetas, scooters, hoverboards y todos aquellos aparatos que puedan ser utilizados como medios de transporte alternativos al automotor, que contribuyan al cuidado del medio ambiente;

CIII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;

CIV. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;

CV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

CVI. Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y

CVII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;

Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:

I. ...

II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones **y usuarios de medios de transporte no contaminantes.**

Artículo 41. El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

I. a II. ...

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:

a) a b). ...

c) Fomento del uso de la bicicleta, **otros medios de transporte no contaminantes**, y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;

d) a k). ...

IV. a VII. ...

Artículo 208. La Secretaría determinará y autorizará los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, **scooters, patines, patinetas, hoverboards**, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores, para el servicio de automóviles compartidos, vehículos con placa de matrícula verde y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos.

...

Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorarlas condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito, **y** fomentar el uso racional del automóvil particular, **promover el uso de la bicicleta y otros medios de transporte no contaminantes, sensibilizar a la sociedad respecto a la violencia vial, y generar condiciones para la coexistencia de todo tipo de vehículos.**

Artículo 244 Bis. La Secretaría promoverá en la población el uso de la bicicleta y todo tipo de medios de transporte no contaminantes a fin de disfrutar las bondades de la micromovilidad en la Ciudad de México.



TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al siguiente día de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Presentado ante el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, Recinto Legislativo de Donceles, Ciudad de México, 21 de febrero del 2023.

SUSCRIBE

Fausto Manuel Zamorano Esparza

DIPUTADO FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA