



II LEGISLATURA

DIPUTADO LOCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

Ciudad de México, a 13 de febrero de 2023.

Diputado Fausto Manuel Zamorano Esparza
Presidente de la Mesa Directiva del
Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura
PRESENTE

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, inciso a), y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, solicito a Usted pueda integrarse a mi nombre, en el orden del día de la Sesión Ordinaria del 14 de febrero de 2023, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA ARMONIZARLA CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ATENTAMENTE

DIP. JOSÉ MARTÍN PADILLA SÁNCHEZ
VICECOORDINADOR
ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA
ALIANZA VERDE JUNTOS POR LA CIUDAD





Ciudad de México, a 14 de febrero de 2023.

DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO
Presidente de la Mesa Directiva
Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura
P R E S E N T E

Quien suscribe **Diputado José Martín Padilla Sánchez, Vicecoordinador de la Asociación Parlamentaria Alianza Verde Juntos por la Ciudad**, en la Segunda Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, inciso a), y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Congreso la presente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA ARMONIZARLA CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

1. OBJETO DE LA INICIATIVA

Armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con la política nacional de movilidad y seguridad vial, guiada bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Garantizar el derecho a la movilidad implica la transformación de políticas públicas y leyes con el objetivo de promover y mejorar la movilidad pública.

La creación de la movilidad como un derecho humano constitucional con énfasis en la sostenibilidad, la seguridad, la accesibilidad y la inclusión, requiere fortalecer y rediseñar el marco legal e institucional para lograr una mejor gestión de la movilidad.

Alrededor del mundo los decesos por hechos de tránsito son la décima causa de muerte. Es decir, que cada año mueren alrededor del mundo cerca de 1.3





millones de personas como resultado de accidentes de tránsito¹ y el 90% de estas muertes se registran en países de ingresos bajos y medios², lo que se explica por la falta de una mayor inversión en infraestructura vial, transporte público, y sistemas para reducir el riesgo de accidentes. Por su parte, en América Latina mueren anualmente más de 154,000 personas al año, representando un 12% de todas las muertes globales por hechos de tránsito. Entre ese total, destaca que el 45% de las muertes sucedidas en accidentes de tránsito corresponden a peatones, ciclistas y motociclistas, considerados como usuarios vulnerables de las vías de tránsito³.

Por tal motivo y reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar para su solución, los gobiernos de todo el mundo proclamaron, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período, a través del “Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030”⁴ desarrollado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con entes asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas.

Dicha proclama, corre en sintonía con los Objetivos del Desarrollo Sostenible, que en su punto 11, Ciudades y Comunidades Sostenibles, se plantea lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Específicamente, en la meta 11.2 establece que “De aquí a 2030, (se deberá) proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial. Todo esto, mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las

¹ INEGI (18 de noviembre de 2018). *Estadísticas a propósito del día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico*. Disponible en:

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2018/trafico2018_Nal.pdf

² World Resources Institut (2018). *Sostenibilidad y seguridad. Visión y marco para lograr cero muertes en las vías*. Disponible en

https://wrimexico.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI_0.pdf

³ Organización Panamericana de la Salud (2016). *La seguridad vial en la región de las Américas*.

Disponible en: <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/28565/9789275319123-spa.pdf?sequence=6&isAllowed=y>

⁴ Organización Mundial de la Salud (2020). *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030*. Disponible en: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true





necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

Cabe señalar que dicho objetivo, propone que los sistemas de movilidad deben ser asequibles y accesibles para todas las personas, seguros y a su vez, deben promover la sostenibilidad. Por ende, las acciones de los gobiernos deberán estar encaminadas a garantizar la movilidad de todas las personas en condiciones de seguridad y sostenibilidad.

Al respecto, cabe destacar que tan sólo en la República Mexicana, durante 2020 ocurrieron un total de 301,678 accidentes de tránsito, de los cuales, el 95% -287,989- fueron causados por personas conductoras de vehículos automotores⁵. Dejando un saldo de 3,826 personas muertas y 71,935 heridas, lo que representa una letalidad de 1.2 fallecimientos por cada 100 accidentes de tránsito. Colocando a nuestro país en el séptimo lugar en muertes por siniestros viales a escala mundial⁶.

Cabe destacar que, pese a que en años recientes se han reducido sustancialmente el número de accidentes de tránsito, durante el año 2020 en la Ciudad de México, ocurrieron 6,549 accidentes de tránsito, lo que representa un 2.1% del total de accidentes a nivel nacional y de estos, derivaron 150 víctimas fatales.

Cabe señalar que un porcentaje considerable de las mismas, el 43.2% de las víctimas, iba afuera del vehículo que colisionó, pudiendo ser peatones, ciclistas o personas que por distintas causas estaban haciendo uso de la vía pública y que perdieron la vida como consecuencia de un accidente de tránsito.

Tipo de víctima	Frecuencia	Porcentaje
Total	150	100%
Conductor	66	44%
Pasajero	19	12.6%
Peatón	61	40.6%
Ciclista	3	2%
Otras víctimas	1	0.6%

Víctimas fatales durante 2020 en la CDMX⁷

⁵ INEGI (2021). *Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas. 2020 definitivas*. Última actualización: 30 de julio de 2021. Disponible en:

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/accidentes/doc/descripcion_cubos_atus.pdf

⁶ INSP (2020). *México, séptimo lugar mundial en siniestros viales*. Disponible en:

<https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>

⁷ INEGI (2021). *Tabulador de Accidentes de Tránsito*. Disponible en:

https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ATUS_3&bd=ATUS&idrt=168&opc=t





En este sentido, es importante hacer mención que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todo el mundo y la principal causa de muerte de jóvenes entre 15 y 29 años⁸ y, de hecho, el 85% ocurren en países en vías de desarrollo.

Adicionalmente, diversos estudios han determinado que el exceso de velocidad está asociado con el 45% de los accidentes de tránsito a nivel mundial⁹, siendo el principal factor de riesgo en los siniestros viales.

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), “la probabilidad de que una persona sufra lesiones graves durante un accidente de tránsito es menor del 20% cuando la velocidad del vehículo es de 30 km/h, pero aumenta hasta más del 80% cuando la velocidad excede los 50 km/h”.¹⁰ Asimismo, “el riesgo de muerte aumenta en grupos vulnerables como peatones, ciclistas, motociclistas, niños y niñas, personas adultas mayores y personas con discapacidad.

A raíz de lo anterior, durante 2020 fue promulgada una reforma constitucional en materia de movilidad con el fin de garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Dicha enmienda sentó las bases para el establecimiento de una Ley General de Movilidad que cumpliera con los Objetivos del Desarrollo Sostenible y con la capacidad de armonizar todas las acciones y consagrar un enfoque integrado de sistemas seguros que reconoce a la seguridad vial como “clave para salvar vidas”.

El nuevo marco regulatorio adopta un enfoque integral y sistémico para la seguridad vial y propone cambiar de enfoque, transitando hacia un modelo de sistema seguro de movilidad. Este enfoque considera seguir los siguientes criterios plasmados en el artículo 12 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

⁸ World Health Organization (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*. Disponible en: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_EN_final.pdf

⁹ Leandro Mauricio (s/f). *Exceso de Velocidad y Factor Humano*. Disponible en: http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/spicologicos_fisiologicos_fp/mauricio_leandro01.pdf

¹⁰ INSP (2020). *Exceso de velocidad en México*. Disponible en: <https://www.insp.mx/avisos/exceso-de-velocidad-en-mexico>





- “I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;*
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;*
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;*
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;*
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;*
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;*
- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación, y*
- IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio”*

Por lo tanto, podemos señalar que con dicho modelo basado en “sistemas seguros” transitaremos de un esquema que por años basó la responsabilidad de los siniestros en conductores y peatones, a un esquema que da una mayor responsabilidad a diseñadores del sistema y a las autoridades. Cobrando prioridad factores como la planificación, implementación, evaluación y monitoreo de las políticas públicas en materia de movilidad. Lo cual, incluye





identificar diversas áreas de acción sobre las cuales deberán diseñarse esquemas propicios para la seguridad vial, como son:

- Intersecciones diseñadas de tal forma que permitan a las personas cruzar de manera segura;
- Diseño de vías que respondan ante el error humano;
- Mejoramiento del transporte público, entre otras.

Al respecto, debemos señalar que entre los principales comportamientos de personas conductoras de vehículos que ponen en riesgo a personas usuarias de las vías de tránsito y contribuyen con ello al aumento de defunciones y lesiones graves producto de los siniestros de tránsito son:

- Exceso de velocidad.
- Conducción bajo los efectos del alcohol.
- Fatiga de la persona conductora.
- Conducción distraída.
- No utilización de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y/o cascos.

Por tanto, el diseño de los sistemas de movilidad deberá tener en cuenta estos comportamientos y establecer en los sistemas normativos y legislaciones, así como en la infraestructura vial, una serie de mecanismos que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios.

Asimismo, y de acuerdo con especialistas, estas medidas deben de aplicarse de una “manera intuitiva y garantizar que las acciones más fáciles y obvias sean las más seguras”.

Por tanto, es necesario adecuar el marco normativo de la Ciudad de México con los requerimientos señalados en la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con base en los principios de accesibilidad, calidad, confiabilidad, diseño universal, eficiencia, equidad, habitabilidad, inclusión e igualdad, movilidad activa, multimodalidad, participación, perspectiva de género, progresividad, resiliencia, seguridad, seguridad vehicular, sostenibilidad, transparencia, transversalidad y uso prioritario de la vía o del servicio.

Esto último, implica que el espacio público y las vías se deben diseñar contemplando una infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada puedan desplazarse de manera segura. Lo cual necesariamente es un reto, pues históricamente la infraestructura urbana





ignoró a quienes les es difícil desplazarse por motivos económicos, físicos o geográficos.

De tal suerte que es necesario que el derecho a la movilidad se vincule de manera transversal con entornos y condiciones imprescindibles para el ejercicio de otros derechos como son: los derechos ambientales, el derecho a la salud, a la educación, al trabajo y en general, el derecho a la ciudad. Logrando dotar de contenido al derecho a la movilidad, trascendiendo el concepto de movilidad como el mero traslado de personas y mercancías, y dando paso a una visión integral de la movilidad, considerándola como un factor fundamental para el desarrollo humano.

3. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Reforma al artículo 4º Constitucional promulgada el 18 de diciembre de 2020, consagró como un derecho humano fundamental en la República Mexicana el derecho a la movilidad y determinó las condiciones sobre las que debe garantizarse dicho derecho. Particularmente, en el párrafo 17 contempla que:

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

Como consecuencia de la enmienda constitucional del año 2020, el pasado 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), misma que en su artículo 1º establece que:

“tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

(Y busca) “sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el





fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial”.

Además, en su artículo 5, señala que dicha normatividad, tendrá como objetivo prioritario:

“la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros”.

Cabe destacar que, de acuerdo con la Organización Panamericana de la Salud (OPS), dicha ley “marca un gran paso en los esfuerzos del país para reducir las cifras persistentemente altas de muertes ocasionadas por siniestros viales y para impulsar el acceso equitativo y sostenible a los servicios de transporte para todos”¹¹, pues los siniestros de tránsito se han convertido en una preocupación para los gobiernos de todas las naciones, por tal motivo el punto 3 de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible plasmado en La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2015, estableció “Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.” Marcando en la meta 3.6 para el año 2020 “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”.

Al respecto y aunque falta mucho por hacer, en México, entre los años 2015 y 2020 se ha podido reducir en un 17.5% el número de muertes y en 33% el número de personas heridas. Particularmente, en la Ciudad de México, pasamos de 210 muertes en 2015 a 150 para el año 2020, logrando una reducción de 28.6% para los casos fatales y una reducción de 2,899 a 1,603 casos de personas heridas o lesionadas, logrando una disminución del 45%¹².

Asimismo, en la Ciudad de México, por iniciativa de la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, se aumentaron las sanciones para aquellas personas conductoras que continuamente ponen en riesgo a la sociedad al conducir un vehículo en exceso de velocidad, luego de que durante la Primera Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, se realizara una serie de reformas al

¹¹ Organización Panamericana de la Salud (1 de mayo de 2022). *La nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México podría cambiar las reglas del juego*. Disponible en: <https://www.paho.org/es/noticias/1-5-2022-nueva-ley-general-movilidad-seguridad-vial-mexico-podria-cambiar-reglas-juego>

¹² INEGI. *Tabulador de Accidentes de Tránsito*. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ATUS_3&bd=ATUS&idrt=168&opc=t





Código Penal del Distrito Federal con el objeto de “contribuir a inhibir sobrepasar los límites de velocidad, la realización de llamadas y video llamadas, y la conducción en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicas o de cualquier otra sustancia que produzca efectos similares al conducir vehículos automotores”.

Por otro lado, en concordancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020 de las Naciones Unidas y la Nueva Agenda Urbana de ONU-Hábitat; la Nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial adopta un enfoque integral y sistémico para la seguridad vial por lo que nos propone cambiar de enfoque, transitando hacia un modelo de sistema seguro de movilidad.

Este enfoque parte de la premisa básica de que los errores humanos son inevitables, pero las muertes y los heridos graves derivados de los accidentes de tráfico no lo son. Rompiendo con la idea de que las personas usuarias viales son las culpables de los siniestros de tránsito, ya sea porque no prestan atención o porque toman riesgos innecesarios.

Los enfoques basados en sistemas seguros consideran que el entorno construido afecta de manera directa los comportamientos en la vía y traslada la responsabilidad de los siniestros a diseñadores del sistema y gobiernos.

En este sentido, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial define en su artículo 3 fracción LVIII que los Sistemas Seguros son:

“Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras.”

En este enfoque se da prioridad a factores como la planificación, implementación, evaluación y monitoreo de las políticas públicas en materia de movilidad. Lo cual incluye identificar diversas áreas de acción sobre las cuales deberán diseñarse esquemas propicios para la seguridad vial.

Debe subrayarse, además, que las áreas de acción del enfoque de Sistema Seguro están integradas en un conjunto sistematizado de fenómenos y van más allá de la persuasión individual para que las personas cambien su comportamiento por medio de la educación vial, el auto control o las sanciones.





De acuerdo con especialistas, estas áreas de acción incluyen atender los factores vinculados con la seguridad vial, como el uso del suelo y la planificación de la movilidad, para depender menos de los vehículos y promover medios de transporte seguros, saludables y amigables con el medioambiente.

De tal suerte, que un esquema basado en Sistemas Seguros reconoce la complejidad de las vías de tránsito y considera que deben ser tratadas como un sistema, esto es como un universo interrelacionado de elementos, en los cuales, cada parte se vincula con el resto, con el objetivo de reducir los riesgos.

En consecuencia, todos los elementos de la vía como son: seres humanos, vehículos e infraestructura vial, deben interactuar de manera que se garantice un alto nivel de seguridad para todas las personas. Es decir, un sistema seguro anticipa y tiene en cuenta que los errores humanos pueden suceder y de hecho suceden, por lo que¹³:

- Incorpora diseños de vías de tránsito y vehículos que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves;
- Alienta a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera;
- Persigue un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones;
- Actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos.

Adicionalmente, este modelo establece una gestión integral de las velocidades de los autos para obtener velocidades más seguras; intersecciones diseñadas de tal forma que permitan a las personas cruzar de manera segura; diseño de vías que respondan ante el error humano; mejoramiento del transporte público;

¹³ World Resources Institute (2018). *Sostenibilidad y seguridad. Visión y marco para lograr cero muertes en las vías*. Disponible en https://wrimexico.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI_0.pdf





diseño y tecnología de vehículos seguros; y una mejor coordinación y calidad de los servicios de emergencia y cuidados tras los siniestros de tránsito.

Figura 1.1 | Principios, elementos clave y áreas de acción del enfoque de un Sistema Seguro

PRINCIPIOS	ELEMENTOS CLAVE	ÁREAS DE ACCIÓN	
Las personas cometen errores	Análisis económico	Planificación del uso del suelo	Diseño e ingeniería vial
Las personas son vulnerables a ser heridas	Prioridades y planificación	Opciones de movilidad mejoradas	Gestión de la velocidad
La responsabilidad es compartida	Monitoreo y evaluación	Control, leyes y normatividad	Educación y desarrollo de capacidades
Ninguna muerte o lesión grave es aceptable	Gobierno y gestión integral	Diseño y tecnología vehicular	Respuesta a emergencia y asistencia médica
Proactivo vs. reactivo	Metas y datos sólidos		

Nota: los principios están en multicolores, los elementos clave en gris y las áreas de acción en naranja.

Fuente: World Resources Institute (2018). Sostenibilidad y seguridad. Visión y marco para lograr cero muertes en las vías.¹⁴

En este sentido, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece en su artículo 12 que:

“El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.”

¹⁴ Ibidem





Por ende, resulta necesario adecuar el marco normativo de la Ciudad de México para cumplir con los requerimientos establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, buscando garantizar la seguridad de todas las personas que nos movilizamos por esta ciudad.

Es importante, señalar que para 2030 se prevé que alrededor del 60% de la población mundial viva en entornos urbanos¹⁵, por lo que los sistemas de movilidad urbana requerirán importantes inversiones en sistemas de transporte público, diseño urbano y ordenamiento territorial, con el objetivo de lograr traslados más eficientes y seguros.

De modo que los sistemas de traslados seguros deberán considerar como prioridad al transporte público, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad, como punto de partida importante para aplicar un sistema de seguridad incluyente y como respuesta a una expansión de los entornos urbanos.

Finalmente, debemos subrayar que la aplicación de políticas de movilidad y seguridad vial no debe soslayar elementos como la combinación óptima de modos de transporte motorizados y no motorizados para garantizar la seguridad y el acceso equitativo a la movilidad, así como la demanda de movilidad, la elección y disponibilidad de modos de desplazamiento seguros y sostenibles para todas las personas.

Ello implica una importante inversión, no únicamente en transporte, sino en la infraestructura del espacio público que garantice la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Priorizando modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, a la par que se establecen mecanismos y acciones que propicien la reducción de muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales.

4. PERSPECTIVA DE GÉNERO.

La Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017 del INEGI¹⁶, indica que de los más de 15 millones de viajes que se realizan en la Zona Metropolitana del Valle de México, más del 50% son realizados por mujeres.

¹⁵ ONU (2019) <https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/goal-11/>

¹⁶ Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>





Asimismo, destaca que, en la Ciudad de México las mujeres realizan el 51% de los traslados de la capital, lo que deriva en que 3.5 millones de mujeres realizan al menos un viaje entre semana.

Población viajera por lugar de residencia

i De los 19.38 millones de personas de 6 años y más en la ZMVM, poco más del 80% (15.63 millones) realiza al menos un viaje entre semana. Esta proporción es del 84% en la CDMX y del 78% en los municipios conurbados.

Población de 6 años y más que realizó viajes en un día entre semana y su distribución porcentual por área geográfica de residencia según sexo

Área geográfica	Total ¹	Mujeres	%	Hombres	%
Zona metropolitana del Valle de México	15.62	7.91	50.6	7.72	49.4
Ciudad de México	6.93	3.56	51.3	3.38	48.7
Municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca	8.69	4.35	50.1	4.34	49.9

¹ Millones de personas
Fuente: INEGI. Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.

Es importante destacar que el 71% de las mujeres (un 11% más que los hombres) realizan al menos un viaje caminando entre semana y la mitad de ellas utilizan el transporte público para realizar sus traslados, siendo el transporte colectivo y el metro, los medios de transporte más usados por las mujeres en la Zona Metropolitana. De igual manera, es relevante destacar que tan sólo el 18% de las mujeres indican que se trasladan en transporte privado, lo que es un 8.2% menor de lo que señalan los hombres.





Población viajera por tipo y modos de transporte

Población de 6 años y más que realizó viajes en un día entre semana, por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de los tramos de su(s) viaje(s) según sexo

Tipo y modo de transporte	Total		Sexo			
	Millones de personas ¹	%	Mujeres	%	Hombres	%
Zona metropolitana del Valle de México	15.62		7.91		7.72	
Transporte público²	7.96	50.9	3.95	49.9	4.01	52.0
Colectivo	6.09	76.6	2.96	75.1	3.13	78.0
Taxi (calle, sitio o aplicación)	1.07	13.4	0.68	17.3	0.39	9.7
Metro	2.39	30.0	1.01	25.5	1.38	34.4
Metrobús o Mexibús	0.62	7.8	0.30	7.5	0.32	8.0
Otro transporte público	1.20	15.1	0.58	14.7	0.62	15.5
Transporte privado³	3.48	22.3	1.44	18.2	2.04	26.4
Automóvil	3.15	90.5	1.32	91.6	1.83	89.8
Motocicleta	0.18	5.1	0.04	3.0	0.13	6.5
Transporte escolar	0.16	4.5	0.08	5.6	0.08	3.7
Transporte personal	0.02	0.6	0.01	0.7	0.01	0.6
Caminar en la calle	10.30	65.9	5.65	71.4	4.65	60.3
Bicicleta ⁴	0.34	2.2	0.09	1.1	0.26	3.3
Otro ⁵	0.02	0.2	0.01	0.1	0.02	0.2

¹ La suma por modo de transporte utilizado, puede ser mayor que su total correspondiente, debido a que una persona puede emplear más de un modo de transporte.

² El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al total de transporte público.

³ El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al total de transporte privado.

⁴ Debido a la forma en que se captó la bicicleta, no es posible distinguir si es transporte público o privado.

⁵ En la categoría "Otro" se incluye trajinera y lancha, entre otros.

Fuente: INEGI. Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.

Además, cabe destacar que del total de accidentes de tránsito que ocurren en México, únicamente en el 13% de los casos, la persona conductora responsable fue una mujer.

Diversos datos revelan la responsabilidad de los conductores masculinos al volante, considerando que entre 2011 y 2020, en la Ciudad de México, 2,585 personas fueron enjuiciadas por provocar la muerte de otras personas en hechos de tránsito, de las cuales, 93.6% eran hombres¹⁷.

Los datos anteriores muestran la existencia de un problema en materia de género que requiere ser subsanado con una infraestructura vial y un sistema de movilidad que tienda a la reducción de los siniestros de tránsito y proteja la vida de toda la población.

5. FUNDAMENTO JURÍDICO

La **Constitución Política de la Ciudad de México** señala en su **artículo 13**:

Artículo 13. Ciudad Habitable.
(...)

¹⁷ Datos obtenidos por la Unidad de Investigaciones Periodísticas (UIP) de la UNAM a través de una solicitud de información formulada ante el Tribunal Superior de Justicia capitalino citado en Acuña, Carlos y Martínez (2020) disponible en <https://corrientealterna.unam.mx/genero/violencia-vial-en-mexico-macho-al-volante-peligro-constante/>





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.

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.

El Artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece lo siguiente:

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

(...)

LIV. Otorgar y revocar los permisos, licencias, autorizaciones y certificaciones establecidas en la presente Ley;

LV. Otorgar licencias y permisos para conducir en todas las modalidades de transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como la documentación para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes;

(...)

6.- ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
TÍTULO PRIMERO	TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES	DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO I	CAPÍTULO I





MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

I. La prestación de los servicios públicos de transporte en la Ciudad, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones o permisos a

Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto **garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, para ello se establecen** las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el desarrollo de la sociedad en su conjunto **y la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, y el uso o disfrute en las vías públicas de la Ciudad de México bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros.**

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes; **procurando disminuir los impactos negativos sociales de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente.**

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

I. La prestación de los servicios públicos de transporte en la Ciudad, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones o permisos a





MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

<p>particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;</p> <p>III. La señalización vial y nomenclatura;</p> <p>IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;</p> <p>V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio; y</p> <p>VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad; priorizando en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades.</p> <p>III. La señalización vial y nomenclatura;</p> <p>IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad; que garanticen accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada y operen bajo el modelo de sistemas seguros.</p> <p>V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia, accesibilidad y seguridad en la prestación del servicio; y</p> <p>VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.</p> <p>VII. La calidad de vida de las personas en la sociedad y en su relación con el medio ambiente, la cual debe procurarse sin comprometer los derechos de futuras generaciones.</p>
<p>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</p>	<p>Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en</p>





MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

<p>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.</p>	<p>condiciones de igualdad, sostenibilidad y seguridad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías; y este mismo sistema, deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.</p>
<p>Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <p>I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;</p> <p>II. Ciclistas;</p> <p>III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y</p> <p>VI. Usuarios de transporte particular automotor.</p>	<p>Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <p>I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;</p> <p>II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;</p> <p>III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros con un enfoque equitativo pero diferenciado;</p> <p>V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y</p> <p>VI. Usuarios de transporte particular automotor.</p>
<p>Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:</p>	<p>Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:</p>





MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles,

I. Seguridad. **Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;**

Para ello se implementarán sistemas seguros de movilidad que redistribuyan responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad, poniendo énfasis en las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras.

De la misma forma, se deberán privilegiar acciones de prevención del delito con el objeto de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

II Accesibilidad. **Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas,** sin discriminación de género, edad, capacidad, condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, **al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.**

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles





MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a amovilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VII. (...)
VIII. (...)

IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones

tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos **ambientales y económicos** disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

IV. **Inclusión e Igualdad. Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas**, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión **en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;**

V. Calidad. **Garantizar que los componentes sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables** para producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación **breve** de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VII. (...)
VIII. (...)

IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad **para que la sociedad se**





MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y

X. (...)

Sin correlativos

involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, brindando soluciones colectivas, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y

X. (...)

XI. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

XII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

XIII. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;





MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

XIV. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XV. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XVI. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XVIII. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial





	<p>atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y</p> <p>XIX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompañe, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.</p>
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I-CVI (...)</p> <p>Sin correlativos</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I-CVI (...)</p> <p>CVII. Sistema seguro. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;</p> <p>CVIII. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.</p>
<p>Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de</p>	<p>Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de</p>





Gobierno en materia de movilidad, las siguientes: I-VIII (...)	Gobierno en materia de movilidad, las siguientes: I-VIII (...)
Sin correlativos	IX. Integrar o designar a la persona que integrará el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial por parte de la Ciudad de México.

TÍTULO SEGUNDO DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES	TÍTULO SEGUNDO DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES
Artículo 35.- La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, el Programa desordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable. (...)	Artículo 35.- La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Sistema de Información Territorial y Urbano , el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable. (...)

TÍTULO SEGUNDO DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES	TÍTULO SEGUNDO DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES
Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:	Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:





<p>(...)</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>(...)</p> <p>XII. La utilización de un enfoque Sistémico y de Sistemas seguros que tenga como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, buscando la reducción de los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves. Por tanto, los sistemas de movilidad de la Ciudad de México deben estar diseñados para tolerar el error humano, bajo el criterio de que la integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte.</p>
<p>Artículo 39.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:</p> <p>I. Programa Integral de Movilidad;</p> <p>II. Programa Integral de Seguridad Vial;</p> <p>y</p> <p>III. Programas específicos.</p> <p>Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.</p>	<p>Artículo 39.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará acorde con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y a través de los siguientes instrumentos:</p> <p>I. Programa Integral de Movilidad;</p> <p>II. Programa Integral de Seguridad Vial;</p> <p>y</p> <p>III. Programas específicos.</p> <p>Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arroje el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.</p>

En mérito de lo anteriormente expuesto, quien suscribe somete a consideración de esta Soberanía, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA**





LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA ARMONIZARLA CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto **garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, para ello se establecen** las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el desarrollo de la sociedad en su conjunto **y la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, y el uso o disfrute en las vías públicas de la Ciudad de México bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros.**

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes; **procurando disminuir los impactos negativos sociales de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente.**

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

I. La prestación de los servicios públicos de transporte en la Ciudad, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones o permisos a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad; **priorizando en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades.**

III. La señalización vial y nomenclatura;

IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad; **que garanticen accesibilidad de**





personas con discapacidad y movilidad limitada y operen bajo el modelo de sistemas seguros.

V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia, **accesibilidad y seguridad** en la prestación del servicio; y

VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas **en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades**, a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

VII. La calidad de vida de las personas en la sociedad y en su relación con el medio ambiente, la cual debe procurarse sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a **trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad, sostenibilidad y seguridad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías; y este mismo sistema, deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.**

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo **con** la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros **con un enfoque equitativo pero diferenciado;**

V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

VI. Usuarios de transporte particular automotor.





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

I. Seguridad. **Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;**

Para ello se implementarán sistemas seguros de movilidad que redistribuyan responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad, poniendo énfasis en las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras.

De la misma forma, se deberán privilegiar acciones de prevención del delito con el objeto de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

II Accesibilidad. **Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas**, sin discriminación de género, edad, capacidad, condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, **al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.**

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles **tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías**, optimizando los recursos **ambientales y económicos** disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

IV. **Inclusión e Igualdad. Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas**, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión **en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;**

V. Calidad. **Garantizar que los componentes sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los**





requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación **breve** de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VII. (...)

VIII. (...)

IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad **para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, brindando** soluciones colectivas, **en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación** que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y

X. (...)

XI. **Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;**

XII. **Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;**

XIII. **Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;**

XIV. **Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la**





jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XV. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XVI. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

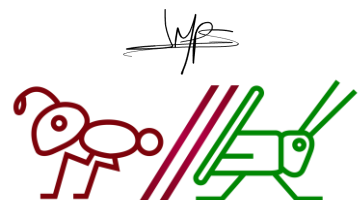
XVIII. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XIX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompañe, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I-CVI (...)

CVII. Sistema seguro. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;





CVIII. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:

I-VIII (...)

IX. Integrar o designar a la persona que integrará el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial por parte de la Ciudad de México.

Artículo 35.- La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, **la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Sistema de Información Territorial y Urbano, el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.**

(...)

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

(...)

XII. La utilización de un enfoque Sistémico y de Sistemas seguros que tenga como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, buscando la reducción de los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves. Por tanto, los sistemas de movilidad de la Ciudad de México deben estar diseñados para tolerar el error humano, bajo el criterio de que la integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte.





Artículo 39.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará **acorde con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial** y a través de los siguientes instrumentos:

- I. Programa Integral de Movilidad;
- II. Programa Integral de Seguridad Vial; y
- III. Programas específicos.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arroje **el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**, y los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

ÚNICO: El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

Dado en el Recinto Legislativo de la Ciudad de México de Donceles y Allende a los catorce días del mes de febrero de dos mil veintitrés.

ATENTAMENTE

DIP. JOSÉ MARTÍN PADILLA SÁNCHEZ
VICECOORDINADOR DE LA ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA
ALIANZA VERDE JUNTOS POR LA CIUDAD

