



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

DS

MAME

HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

I LEGISLATURA

A la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, le fueron turnadas para estudio y dictamen, diversas **iniciativas con Proyecto de Decreto por el que se reforma la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 29, apartado D y 30, numerales 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracciones VI y XLV Bis; 5 Bis; 13, fracción LXIV y CXIX; 67; 70, fracción I; 72, segundo párrafo, fracción I; 74, fracción XXIII; 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracciones VI y XLV Bis; 56; 57; 57 Bis; 57 Ter; 85, fracción I; 221, fracción I; 222 fracciones III y VIII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, habiendo analizado el contenido de las Iniciativas objeto de este dictamen, sometemos a consideración de esta Soberanía, el siguiente dictamen, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

A la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, le fueron turnadas para estudio y dictamen las iniciativas siguientes:

1. Con fecha 10 de junio de 2020, la diputada María Guadalupe Morales Rubio, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción III y se adiciona una fracción LXIII al artículo 12 y se reforma el artículo 204, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Mediante oficio MDSRSA/CSP/0146/2020, signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

2. Con fecha 10 de junio de 2020, el diputado Nazario Norberto Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona una fracción VI al artículo 67 y se recorre en su numeración la subsecuente; se adiciona un tercer párrafo al artículo 80; se adiciona la fracción XII al artículo 15 y se recorre en su numeración la subsecuente; y se adiciona la fracción VII al artículo 31, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México”*.

Mediante oficio MDSRSA/CSP/0130/2020 signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

3. Con fecha 29 de julio de 2020, el diputado Efraín Morales Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó la *“Iniciativa por el que se adicionan los artículos 12 bis y 61 ter; y se modifica el párrafo segundo del artículo 61, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de cromática.*

Mediante oficio MDSRSA/CSP/0950/2020 signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

4. Con fecha 5 de agosto de 2020, la diputada Ana Cristina Hernández Trejo, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 80, 251, 254 y se adiciona el artículo 73 bis de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Mediante oficio MDSRSA/CSP/1072/2020 signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

5. Con fecha 19 de agosto de 2020, la diputada María Guadalupe Aguilar Solache, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona una fracción al artículo 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDSRSA/CSP/1453/2020, signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

6. Con fecha 19 de agosto de 2020, el diputado Eleazar Rubio Aldarán, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó la *“Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDSRSA/CSP/1441/2020, signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen y a la Comisión de Igualdad de Género para opinión.

7. Con fecha 26 de agosto de 2020, el diputado José de Jesús Martín del Campo Castañeda, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 35 y 36 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Mediante oficio MDSRSA/CSP/1619/2020, signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

8. Con fecha 20 de octubre de 2020, la diputada Leonor Gómez Otegui, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman el artículo 21 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México”*.

Mediante oficio MDPPOTA/CSP/1309/2020, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

Posteriormente, mediante oficio MDPPOTA/CSP/1454/2020, la Presidencia de la Mesa Directiva comunicó que a petición de la Comisión de Igualdad de Género, en Sesión de fecha 27 de octubre de 2020, se aprobó la ampliación del turno, turnándose a la Comisión de Movilidad Sustentable para dictamen y a la Comisión de Igualdad de Género para opinión.

9. Con fecha 20 de octubre de 2020, la diputada Paula Adriana Soto Maldonado, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDPPOTA/CSP/1293/2020, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

10. Con fecha 03 de noviembre de 2020, la diputada Ma. Guadalupe Aguilar Solache,



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 233 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDPPOTA/CSP/1867/2020, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

11. Con fecha 17 de noviembre de 2020, el diputado José de Jesús Martín del Campo Castañeda presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 68 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDPPOTA/CSP/2159/2020, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

12. Con fecha 19 de noviembre de 2020, la diputada Leonor Gómez Otegui, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona una fracción XXIX bis al artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDPPOTA/CSP/2141/2020, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

13. Con fecha 19 de noviembre de 2020, el diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 90 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Mediante oficio MDPPOTA/CSP/2153/2020, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

14. Con fecha 26 de noviembre de 2020, la diputada Leonor Gómez Otegui, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 5, 37 y 40 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDPPOTA/CSP/2500/2020, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

Posteriormente, con fecha 3 de diciembre de 2020, mediante oficio MDPPOTA/CSP/2702/2020, la Presidencia de la Mesa Directiva informó que a solicitud de la Comisión de Igualdad de Género, se autorizó la ampliación del turno, quedando turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable para análisis y dictamen y a la Comisión de Igualdad de Género para opinión.

15. Con fecha 25 de febrero de 2021, el diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDSPOTA/CSP/0678/2021, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

16. Con fecha 2 de marzo de 2021, la diputada Paula Adriana Soto Maldonado, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”

DS

NAME

Mediante oficio MDPSPOTA/CSP/0736/2021, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, entonces Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

17. Con fecha 27 de abril de 2021, la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDSPOTA/CSP/2335/2021, signado por la Diputada Ana Patricia Báez Guerrero, Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

18. Con fecha 29 de abril de 2021, la diputada Marisela Zúñiga Cerón, presentó la *“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción III del artículo 13 y la fracción II del artículo 15 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”*

Mediante oficio MDSPOTA/CSP/2464/2021, signado por la Diputada Ana Patricia Báez Guerrero, Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

19. Conforme a lo previsto en el apartado A, numeral 4 del Artículo 25 de la Constitución Política de la Ciudad de México; así como el tercer párrafo del Artículo 107 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, se ha cumplido con el principio de máxima publicidad, al haber transcurrido el plazo de diez días hábiles que se establece para que las y los ciudadanos propongan modificaciones a la iniciativa



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

materia del presente dictamen, no habiéndose recibido propuesta alguna de modificaciones a la misma.

DS

MAME

20. Las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable, previa convocatoria realizada en términos de lo establecido en los artículos 4, fracción XLV BIS y 5 BIS de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción XLV BIS; 56; 57; 57 BIS y 57 TER del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, con fecha 24 de mayo de 2021, celebramos sesión ordinaria en su modalidad vía remota, para el análisis y la discusión de la iniciativa materia del presente dictamen que se presenta conforme a lo siguiente:

CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO

- I. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción III y se adiciona una fracción LXIII al artículo 12 y se reforma el artículo 204 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la diputada María Guadalupe Morales Rubio, en su apartado expositivo, refiere lo siguiente:

1. Que derivado de la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de enero de 2016, se “...implementó una Reforma Política al entonces llamado Distrito Federal, ahora Ciudad de México, creándose con ella la instalación de una Asamblea Constituyente como responsable de discutir, modificar y aprobar la Constitución Política de la Ciudad de México.

Constitución que establece para el caso del poder legislativo la competencia de expedir y reformar las leyes aplicables a la Ciudad de México en las materias conferidas al ámbito local, en las que se ejerzan facultades concurrentes, coincidentes o de coordinación con los poderes federales y las que no estén reservadas a la Federación, así como las que deriven del cumplimiento de los tratados internacionales en materia de derechos humanos y todas aquellas que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades concedidas a las



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

autoridades de la Ciudad.

DS
MAME

En ese sentido debe de realizarse una modificación total o parcial a los ordenamientos legales que regulaban el Distrito Federal para emitir unos acorde a la nueva Constitución que dan pauta a la Ciudad de México, razón suficiente para atender entre otros temas el de estacionamientos, los cuales se regulan a través de un Reglamento casi obsoleto emitido por la entonces “I Asamblea de Representantes del Distrito Federal”, ...”.

Continua señalando la promovente, en virtud de que de dicho Reglamento “...se desprende que antes existía una Comisión la cual se encargaba entre otras cosas de presentar un estudio al entonces Jefa de Departamento ahora Jefe de Gobierno en el que se analizaba la situación de los estacionamientos, realizar propuestas y recomendaciones así como para fijar las tarifas, estando facultado el Departamento del Distrito Federal precisamente para fijar las tarifas de los estacionamientos así como desalentar la utilización del automóvil privado mediante el otorgamiento de tarifas preferenciales a sus usuarios o a través de otras medidas que considere convenientes, mientras que los titulares de los estacionamientos públicos deberán solicitar a la autoridad competente del Departamento del Distrito Federal la tarifa autorizada correspondiente.

Sin embargo, al ser un reglamento casi obsoleto es necesario hacer las reformas correspondientes más aún si hoy en día se han emitido nuevos ordenamientos que resultan en ocasiones contradictorios, o en su caso poco claros entre sí, razón por la que se propone la presente iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.”

2. Como parte de las consideraciones en los que la diputada Morales Rubio sustenta dicha iniciativa, se refieren las siguientes:
 - Que el tema de los estacionamientos se encuentra hoy en día regulado



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MANE

principalmente por el Reglamento de Estacionamientos Públicos del Distrito Federal, emitido por la entonces I Asamblea de Representantes del Distrito Federal, siendo prácticamente obsoleto en su aplicación, de igual manera se encuentra regulado en ordenamientos secundarios como lo son la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, Ley Orgánica de Alcaldías, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, y la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal.

- En el caso de la presente iniciativa, el tema que nos interesa es precisamente el de la autorización de tarifas de los estacionamientos públicos la cual de conformidad con lo establecido en Comisión hoy en día inexistente el presentar un estudio al entonces Jefe de Departamento ahora Jefe de Gobierno en el que se analizaba la situación de los estacionamientos, realizar propuestas y recomendaciones así como para fijar las tarifas, facultado al Departamento del Distrito Federal a fijar las tarifas así como desalentar la utilización del automóvil privado mediante el otorgamiento de tarifas preferenciales a sus usuarios o a través de otras medidas que considere convenientes, mientras que los titulares de los estacionamientos públicos deberán solicitar a la autoridad competente del Departamento del Distrito Federal la tarifa autorizada correspondiente.
- Que actualmente existen diversos ordenamientos legales que complementan la regulación de las tarifas con lo que se corrobora lo obsoleto del Reglamento citado respecto del tema en específico, tal es el caso de la propia Constitución Política de la Ciudad de México, la cual establece en su artículo 53 apartado B, inciso a) fracción XXI, como una atribución exclusiva de las Alcaldías en materia de Obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, la de autorizar la ubicación, el funcionamiento y las tarifas que se aplicarán para los estacionamientos públicos de la demarcación territorial.
- Que el artículo 31 fracción VII de la Ley Orgánica de Alcaldías establece como una de las atribuciones exclusivas de los Alcaldes el autorizar la ubicación, el funcionamiento y las tarifas que se aplicarán para los



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

estacionamientos públicos de la demarcación territorial, dejando así obsoleto lo establecido en el artículo 14 del Reglamento de Estacionamientos públicos, el cual establece que los estacionamientos públicos deberán solicitar a la autoridad competente del Departamento del Distrito Federal la tarifa autorizada que les corresponda, es decir, ahora le corresponde esa atribución a las Alcaldías el autorizar a los estacionamientos dichas tarifas.

- Que la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal establece en su artículo 49 que el Gobierno del Distrito Federal, a través de la Secretaría de Transportes y Vialidad y Delegación, autorizará las tarifas de estacionamientos públicos y emitirá las normas técnicas para regular su operación.

Se resalta que ahora será la Secretaría de Transportes y Vialidad actualmente Secretaría de Movilidad y las Delegaciones ahora Alcaldías las que autorizarán las tarifas de los estacionamientos públicos.

- Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece en sus artículos 12 fracción III y 204 lo siguiente:

“Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

III. Proponer al Jefe de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, las tarifas de los estacionamientos públicos y del servicio público de transporte de pasajeros;

Artículo 204.- La Secretaría propondrá al Jefe de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, las tarifas para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada zona de la Ciudad, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.”

De los preceptos legales invocados se desprende que ya no es la Comisión inexistente que establece el Reglamento de estacionamientos públicos casi



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

obsoleto, la que realice el estudio para las tarifas del cobro del servicio, así como desalentar el uso del automóvil privado, sino que le corresponde ahora a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México realizar dichas funciones.

Sin embargo, se resalta que será la Secretaría de Movilidad la que propondrá a la Jefatura de Gobierno el estudio correspondiente para que ésta a su vez sea quien autorice las tarifas de los estacionamientos públicos, situación que claramente se contrapone con lo establecido en la Ley de Establecimientos Mercantiles en su artículo 49 el cual establece que el Gobierno del Distrito Federal, a través de la Secretaría de Transportes y Vialidad y Delegación, autorizará las tarifas de estacionamientos públicos y emitirá las normas técnicas para regular su operación, toda vez que no es necesario que la Secretaría de Movilidad envíe a la Jefatura de Gobierno el estudio correspondiente para que ésta apruebe las tarifas, más bien basta con que sea la Secretaría de Movilidad la que apruebe las tarifas apoyada del estudio que deba realizar para ello, sin necesidad de enviarlo al Ejecutivo.

- Asimismo, se refiere que el artículo 11 de la Ley de Movilidad establece las atribuciones de la persona titular de la jefatura de gobierno, en materia de movilidad, de las que *“No se desprende atribución alguna a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México que establezca la autorización de tarifas de estacionamientos”*.
- Por lo que se refiere a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, la promovente señala que en el artículo 10 de dicha Ley, se enlistan las atribuciones de la persona titular de la jefatura de gobierno, de las cuales *“Tampoco se desprende que la Jefatura de Gobierno tenga como atribución la de autorizar las tarifas para los estacionamientos públicos”*.
- Finalmente, se señala lo establecido en el artículo 36, fracción V de la misma Ley, el cual se refiere a las atribuciones de la Secretaría de



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Movilidad, entre las que se encuentran la de *“Establecer, con base en los estudios pertinentes, las normas generales para que las Alcaldías puedan determinar la ubicación, construcción y el funcionamiento y tarifas de los estacionamientos públicos en su demarcación territorial, así como vigilar el cumplimiento de dicha normatividad”*.

3. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma la fracción III y se adiciona una fracción LXIII al artículo 12 y se reforma el artículo 204 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.¹

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I – II. ...</p> <p>III. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, las tarifas de los estacionamientos públicos y del servicio público de transporte de pasajeros;</p> <p>IV – LX. ...</p> <p>LXI. Disponer un centro de atención al usuario que se encuentra en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información;</p> <p>LXII. En coordinación con la Secretaría de Educación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover e impulsar la educación vial, con el objetivo de preservar la vida y la integridad física; y</p> | <p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I – II. ...</p> <p>III. Proponer con base en los estudios correspondientes, las tarifas de los estacionamientos públicos;</p> <p>IV – LX. ...</p> <p>LXI. Disponer de un centro de atención al usuario que se encuentra en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información;</p> |

¹ El 23 de abril de 2020, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, con el propósito de armonizarla con la Constitución local y con otras reformas, entre ellas, con la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, así como la reforma a su propia denominación, pasando a Ley de Movilidad de la Ciudad de México.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma la fracción III y se adiciona una fracción LXIII al artículo 12 y se reforma el artículo 204 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.¹

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>LXIII. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> | <p>LXII. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue el Jefe de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; y</p> <p>LXIII. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros;</p> |
| <p>Artículo 204.- La Secretaría propondrá a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, las tarifas para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada zona de la Ciudad, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.</p> | <p>Artículo 204.- La Secretaría autorizará con base en los estudios correspondientes, las tarifas para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada zona de la Ciudad, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.</p> |
| | <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>PRIMERO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>TERCERO. Se derogan todas aquellas disposiciones que contravengan el presente decreto.</p> |

II. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 67, 80, 115



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

y 131 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por el diputado Nazario Norberto Sánchez, en su apartado expositivo, se refiere lo siguiente:

DS
MAME

1. El diputado promovente, como parte del *“planteamiento del problema que se pretende resolver”*, expone que *“A consecuencia de la declaración de emergencia sanitaria por la entrada de la pandemia por el COVID-19 a nuestro país médicos, enfermeras, estudiantes de medicina y a todas aquellas personas que laboran o se dedican a la atención de la salud en hospitales y clínicas o cualquier lugar en donde se lleve a cabo la atención del servicio médico han sido víctimas de diversas formas de discriminación.*

Desafortunadamente la Ciudad de México se ha convertido en una de las entidades en donde más casos se han presentado por estas conductas.

Y aunque diversas son las formas de agresiones que el personal médico ha sufrido, una de ellas es también aquellas ocurridas en los diferentes medios de transporte.

Derivado de ello, se han tenido que tomar acciones como ser transportados en autobuses para evitar que sean agredidos por parte de gente que los señala por su trabajo², esto con el fin de prevenir al personal del sector salud de agresiones en las calles.”

2. Continua señalando el promovente que *“...de acuerdo con lo informado por medios de comunicación³:*

...Algunos gobiernos estatales e incluso empresas privadas y concesionarios del transporte público se han sumado a la iniciativa para proteger al personal médico

² Daniela Vega. (24 de abril de 2020). Por agresiones, trasladan en autobuses a personal médico en CDMX. 1 de junio 2020, de UNO TV.COM Sitio web: <https://www.unotv.com/noticias/estados/distrito-federal/detalle/cdmx-trasladan-a-personal-medico-en-autobuses-por-agresiones-673418/>

³ INFOBAE. (15 de abril de 2020). Coronavirus en México: tras agresiones, trasladan a personal médico en camiones custodiados por la policía. 1 de junio 2020, de Infobae Sitio web: <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/04/15/coronavirus-en-mexico-tras-agresiones-trasladan-a-personal-medico-en-camiones-custodiados-por-la-policia/>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

que lucha día a día contra la pandemia del Covid-19.

DS

MAME

Debido a las múltiples agresiones de las que han sido víctimas el personal médico en todo el país, algunos gobiernos estatales comenzaron a otorgar el servicio privado de transporte para ayudar a médicos, médicas, así como a enfermeros y enfermeras.

Otros gobiernos como el de Nayarit, también ha puesto en marcha la operación de servicio exclusivo gratuito para el personal de los principales hospitales públicos como FOVISSSTE, IMSS no.1, Hospital Civil, ISSSTE, IMSS no.24 y la clínica Juan Escutia.

Otro ejemplo es el gobierno de Tamaulipas, el cual habilitó 16 unidades de transporte que estarán trasladado al personal de diferentes hospitales de los municipios de Altamira, Nuevo Laredo, Tampico, Madero, Victoria, Reynosa y Matamoros.

Además, a través del programa Pensando en Ti y Winner Coffee, el Sistema DIF Tamaulipas, ofrece alimentos gratuitos a 650 personas del sistema de salud en Ciudad Victoria

La iniciativa para otorgar un transporte seguro al personal médico también ha sido replicada por algunas empresas privadas y concesionarios del transporte público. Es el caso de la empresa mexicana de seguros GNP, la cual a través de un comunicado, dio a conocer que puso a disposición de los Centros COVID de la zona sur de la Ciudad de México, “Las Rutas de Héroe y Heroínas”, la cual dará servicio de transporte gratuito, seguro y confortable, para el trayecto hacia el inicio de su gran labor y del mismo modo, para regresar a casa al final de su jornada.

De acuerdo con lo informado por la empresa, “Las Rutas de Héroe y Heroínas”, contarán con tres trayectos y tres turnos para personal médico del: Instituto



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

Nacional de Enfermedades Respiratorias (INER), Instituto Nacional de Ciencias Médicas y Nutrición Salvador Zubirán, Hospital General Gea González y del Instituto de Cardiología, ubicados en la Ciudad de México.

La empresa detalló que las rutas parten de San Pedro Mártir, Xochimilco y Taxqueña en distintos horarios y precisó que lo único que pedirá el personal del transporte antes de abordar, será la identificación como personal médico o de enfermería de esos hospitales.

En Oaxaca, la empresa privada “Choferes del Sur” destinó unidades exclusivas para transporte de personal médico del Hospital del ISSSTE, la Fuente de las 8 Regiones, Fonapas, y Central de Abastos.

Mientras que en Tijuana, cuatro de las empresas que cubren rutas en zonas alejadas, anunciaron que sus autobuses ofrecen transportación gratuita a todo el personal que labora en el Instituto Mexicano del Seguro Social...”

3. *Sostiene el promovente que “A raíz de esta flagelante situación el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación⁴ señaló que las denuncias se han hecho en 26 entidades, en donde la mayor proporción se han documentado en la Ciudad de México, seguida del Estado de México, Nuevo León, Puebla y Guanajuato, Veracruz, Coahuila, Hidalgo, Jalisco, Morelos, Querétaro, Quintana Roo Sinaloa, Tabasco y Tamaulipas.*

Ante este problema el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (COPRED) emitió a través de su página de internet el día 20 de abril de 2020, un pronunciamiento condenando dichas agresiones y trato discriminatorio contra personal de la salud:

⁴ INFOBAE. (19 de abril de 2020). Discriminación y coronavirus en México: Conapred ya recibió 140 denuncias, incluidas las agresiones contra personal médico. 1 de junio 2020, de Infobae Sitio web:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

“...El COPRED condena agresiones y trato discriminatorio contra personal de la salud

A partir de la declaratoria de la pandemia COVID-19 como emergencia por causa de fuerza mayor, la población ha tenido que adoptar medidas de resguardo y alejamiento social que tienen impactos graves en las vidas, empleos, educación y economía de las personas.

El personal de salud, que de manera ordinaria se compromete con su labor en jornadas extenuantes en instancias públicas y privadas, está expuesto no solamente a muchas más horas de trabajo intenso y trágico, sino también a la incertidumbre de un virus del que poco se sabe, pero es muy contagioso y en algunos casos, letal.

Ante este escenario, el personal médico y de enfermería se encuentra en primera línea atendiendo, ayudando y cumpliendo con su juramento de salvar vidas. Cada mañana salen a laborar, a diferencia de quienes cuentan con el privilegio de realizar teletrabajo. Todos los días las personas trabajadoras de la salud exponen su bienestar y el de sus seres queridos para cumplir con la labor más difícil en una pandemia.

Es increíble que mientras nuestra vida y salud están en manos de personas médicas y enfermeras, existan brotes de violencia y discriminación en su contra. A través de testimonios en redes sociales y noticias en medios de comunicación, pero también por denuncias presentadas ante el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (COPRED) o el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED), hemos conocido de estos lamentables episodios.

Entre las acciones denunciadas, están la negativa de venta de alimentos en comercios o del acceso a servicios de transporte, así como agresiones directas por parte de personas de su vecindario o transeúntes en la vía pública, que van



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

desde amenazas e insultos hasta daños físicos a su persona o propiedad.

DS

MAME

Desde el COPRED hacemos un llamado enérgico a la población en la Ciudad de México a respetar al personal de salud y detener las agresiones en su contra. Son quienes atenderán nuestra salud y la de nuestros seres queridos. No solamente merecen respeto, como cualquier otra persona, sino que requieren de nuestra solidaridad. En lugar de violencia e insultos, merecerían trato preferente en las filas del supermercado y en el acceso al transporte, así como respeto y gratitud en vecindarios y al pasar por las calles.

Estas actitudes discriminatorias son contrarias a la ley y a los derechos humanos, valores que rigen las relaciones entre particulares: los principios de dignidad, de igualdad y no discriminación, pero además, en algunos casos constituyen conductas delictivas consignadas en el Código Penal de la Ciudad de México.

Son ampliamente conocidas las muestras de solidaridad y apoyo de buena parte de la población al personal médico, de enfermería y personas que desempeñan actividades relacionadas con los servicios de salud, pero no podemos dejar de señalar las acciones denunciadas, motivadas por estigmas, prejuicios y falta de información. Estas perjudican a la sociedad en su conjunto, principalmente en un contexto que exige calma, solidaridad y respeto absoluto entre las personas.

Desde el inicio de la Jornada de Sana Distancia, el COPRED ha implementado estrategias para continuar atendiendo a quienes refieren ser víctimas de conductas discriminatorias. Este trabajo se realiza en conjunto con otras dependencias, como la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México o CONAPRED, cuando se requieren acciones urgentes o medidas precautorias o cautelares.

Además, el Consejo trabaja con diversas autoridades, como la Secretaría de Seguridad Ciudadana, la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México y la Secretaría de Movilidad, así como en estrecha comunicación con autoridades del



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

Estado de México, para tomar las medidas necesarias y pertinentes en cada caso, que garanticen la seguridad del personal médico y de sus familias, así como la posibilidad de continuar realizando su trabajo de manera segura. Por ejemplo, medidas precautorias para que los transportistas se abstengan de negar el servicio al personal médico, sanciones derivadas de la Ley de Justicia Cívica, medidas de protección en términos de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, entre otras.

Las vías de atención del COPRED están a disposición de todas las personas que laboran en el sector salud, tanto en el ámbito público como privado, que hayan sido víctimas de una conducta discriminatoria: quejas.copred@gmail.com y los teléfonos 56581111 (línea contra la discriminación), 5533 5533 (línea de seguridad y chat de confianza del Consejo Ciudadano de la Ciudad de México) o 53413010, así como el celular 5546008233 para casos graves y de urgencia.

En el COPRED estamos seguras de que éste es un buen momento para generar lazos de empatía y respeto. La Ciudad de México siempre ha demostrado su capacidad de resiliencia y solidaridad; no nos defraudemos...”

4. En ese sentido, el diputado Nazario Sánchez refiere que la iniciativa tiene como objetivo principal:
 - *Que los permisionarios o concesionarios que por sí mismos o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio público encomendado, discrimine, prohíba, niegue, excluya o distinga servicio público de transporte a: médicos, enfermeras, estudiantes de medicina y a todas aquellas personas que laboren o se dedique a la atención de la salud en hospitales, clínicas o cualquier lugar en donde se lleve a cabo la atención dicha atención, le sea revocado su permiso o concesión;*
 - *Prohibir a los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga de la Ciudad de México el prohibir, negar, excluir o distinguir el*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MANE

acceso o prestación del servicio a médicos, enfermeras, estudiantes de medicina y a todas aquellas personas que laboren en hospitales, clínicas o cualquier lugar en donde se lleve a cabo la atención de la salud de las personas y cualquier persona que se dedique a la atención de la salud, y

- *Cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir, Cuando el titular discrimine, prohíba, niegue, excluya o distinga el acceso al vehículo automotor cuya tenencia, posesión o uso tenga a: médicos, enfermeras, estudiantes de medicina y a todas aquellas personas que laboren o se dedique a la atención de la salud en hospitales, clínicas o cualquier lugar en donde se lleve a cabo la atención dicha atención.*

Lo anterior, con el propósito de que quienes se dedican a la atención de la salud cuenten con la seguridad de que en la sociedad deben ser tratados una manera digna, y con reconocimiento de su loable labor.

5. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, se presenta el cuadro comparativo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 67, 80, 115 y 131 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 67.- La Secretaría está facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I. – V. ...</p> | <p>Artículo 67.- ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III.</p> <p>IV.</p> <p>V. ...</p> <p>VI. Cuando el titular discrimine, prohíba, niegue, excluya o distinga el acceso al</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 67, 80, 115 y 131 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>VI. Cuando por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad, el titular cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios.</p> | <p>vehículo automotor a médicos, enfermeras, estudiantes de medicina y a todas aquellas personas que laboren o se dedique a la atención de la salud en hospitales, clínicas o cualquier lugar en donde se lleve a cabo la atención. Lo anterior sin perjuicio de lo establecido en el artículo 251 de la presente Ley, y</p> <p>VII. Cuando por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad, el titular cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios.</p> |
| <p>Artículo 80.- La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.</p> <p>La Administración Pública debe realizar las acciones necesarias que permitan que en los sistemas de transporte público existan las condiciones de diseño universal y se eviten actos de discriminación.</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están</p> | <p>Artículo 80.- ...</p> <p>...</p> <p>Queda prohibido a los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga de la Ciudad de México prohibir, negar, excluir o distinguir el acceso o prestación del servicio a médicos, enfermeras, estudiantes de medicina y a todas aquellas personas que laboren en hospitales, clínicas o cualquier lugar en donde se lleve a cabo la atención de la salud.</p> <p>...</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 67, 80, 115 y 131 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.</p> | |
| <p>Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:</p> <p>I. – XII. ...</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>XIII. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> | <p>Artículo 115.- ...</p> <p>I... a XII...</p> <p>XIII. Que el concesionario por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio público encomendado, discrimine, prohíba, niegue, excluya o distinga el acceso al servicio público de transporte a médicos, enfermeras, estudiantes de medicina y a todas aquellas personas que laboren o se dediquen a la atención de la salud en hospitales, clínicas o cualquier lugar en donde se lleve a cabo dicha atención. Lo anterior sin perjuicio de lo establecido en el artículo 251 de la presente Ley, y</p> <p>XIV. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables</p> |
| <p>Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos:</p> <p>I. – V. ...</p> <p>VI. Hacerse acreedor a infracciones calificadas como graves por la Secretaría, por incumplir con las obligaciones o condiciones establecidas en la presente Ley, en el permiso o en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, ya</p> | <p>Artículo 131.- ...</p> <p>I... a V...</p> <p>VI. Hacerse acreedor a infracciones calificadas como graves por la Secretaría, por incumplir con las obligaciones o condiciones establecidas en la presente Ley, en el permiso o en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, ya</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 67, 80, 115 y 131 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS
MANE

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>sea por sí mismo o a través de sus conductores o personas relacionadas con la prestación de los servicios de transporte.</p> <p style="text-align: center;">No tienen correlativo</p> | <p>sea por sí mismo o a través de sus conductores o personas relacionadas con la prestación de los servicios de transporte, y</p> <p>VII. Que el permisionario por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio público encomendado, discrimine, prohíba, niegue, excluya o distinga el acceso al servicio público de transporte a médicos, enfermeras, estudiantes de medicina y a todas aquellas personas que laboren o se dediquen a la atención de la salud en hospitales, clínicas o cualquier lugar donde se lleve a cabo dicha atención.</p> |
| | <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>SEGUNDO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, y para su mayor difusión en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>TERCERO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente decreto.</p> |

- III. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 12 Bis, 61 Bis y 61 Ter; y se reforma el párrafo Segundo del artículo 61 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por el diputado Efraín Morales Sánchez, en su apartado expositivo, se refiere lo siguiente:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

1. El diputado promovente hace un recuento de la cromática que se ha utilizado en el transporte público individual, colectivo y masivo, desde el año 1908 hasta la actualidad.
2. Respecto a la cromática en el transporte público, señala el diputado Morales Sánchez que el “...**COLOR** tiene un gran valor expresivo, y por tanto es un medio conductor de sensaciones, emociones, sentimientos y deseos; es un elemento que interviene en la calidad del ambiente y de la vida humana; ya sea aplicado a los productos, a la indumentaria, en los espacios públicos y de manera particular en el transporte, aunque generalizando podemos decir en la vida cotidiana.”
3. Al respecto, el diputado promovente señala que “El concepto anterior ..., es un concepto que surge de la psicología del color, y que continuando en el ámbito afectivo, va a tener efectos positivos y emocionales en la vida cotidiana de las personas, teniendo importante intervención en necesidades básicas sensoriales, como el de proporcionar descanso, confort, seguridad, bienestar físico, tranquilidad y relajamiento emocional. Estimulando así las emociones positivas que llevan a procesos de alegría, de felicidad y de amor.”

De esta forma se contrarrestan de manera importante las reacciones negativas como la tensión, el estrés, la ansiedad y la depresión; entre las más comunes manifestaciones emocionales hoy en día, como exigencias de la vida moderna.

4. Sostiene el diputado Morales Sánchez que “Gracias a sus características expresivo - comunicativas, el color va a poder intervenir de diferentes formas en la satisfacción de necesidades humanas ..., agregando de manera sobresaliente la búsqueda de pertenencia, identificación e identidad.

Lo anterior es una función sociocultural del color elemento que origina una necesidad psicológica en los individuos, puede representar una moda o simbolizar un fenómeno social. En el caso que nos ocupa que es el transporte



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

público de taxi, de pasajeros o colectivo, el diseño de estos simbolismos sólo tienen significancia para quien los elabora, pues a saber, producto de una revisión exhaustiva de la cromática desde principios del siglo pasado, sólo un tipo de transporte encontramos que tenía una simbología motivada y dirigida a un sector muy importante de la población. La mujer.”

5. Finalmente, el promovente señala que “...*parte importante de la función simbólica y comunicativa, la cromática del transporte público en todas sus modalidades, y en donde debe prevalecer el criterio de homogeneizar y dirigir la cromática a todos los grupos sociales desde esta perspectiva, que confirme y refleje la relación del usuario con el mundo vital.*”

6. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, se presenta el cuadro comparativo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 12 Bis, 61 Bis y 61 Ter; y se reforma el párrafo Segundo del artículo 61 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">*</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> | <p>Artículo 12 Bis. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, se obliga a elaborar y publicar en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión en el Diario Oficial de la Federación, la cromática a utilizar en el transporte público en todas sus modalidades, de igual manera en coordinación con el Sistema de Transporte Colectivo METRO, con los transportes de emergencia llámense ambulancias, transportes de protección civil, transportes de bomberos; trasportes de seguridad pública y privada; transporte concesionado, transporte de plataforma digital o de instituciones de asistencia privada, todo bajo estrictas especificaciones técnicas y</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 12 Bis, 61 Bis y 61 Ter; y se reforma el párrafo Segundo del artículo 61 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>científicas, atendiendo a la psicología del color o combinación de colores, a nuestra educación, a nuestros valores, a nuestra cultura; como factores que también pueden variar el significado de la percepción de la imagen visual.</p> <p>Ningún transporte de los mencionados podrá utilizar cromática distinta a la determinada por la Secretaría de Movilidad, en cuyo caso le será negada la autorización para su funcionamiento.</p> |
| <p>Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.</p> <p>La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de los concesionarios, ésta permanecerá vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se emitan los</p> | <p>Artículo 61. . . .</p> <p>(Párrafo segundo) La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros . No se podrá cambiar la cromática establecida por la Secretaría de Movilidad salvo disposición de la misma y por causa justificada , bajo estrictos criterios técnicos y</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 12 Bis, 61 Bis y 61 Ter; y se reforma el párrafo Segundo del artículo 61 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

DS

MANE

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público. | científicos que justifiquen el cambio . |
| <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> | <p>Artículo 61 Bis. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México , con el auxilio de la Comisión Nacional de Metrología y Normalización , se obliga a la elaboración de manuales y normas técnicas referentes a la cromática de transporte público de pasajeros en cualquiera de sus modalidades así como de los transportes de emergencia como ambulancias , protección civil , bomberos , de seguridad pública y privada , transporte concesionado y transporte de plataformas digitales ; así mismo se incluirá en esta obligación de manera coordinada al transporte colectivo metro y a las instituciones de asistencia privada , considerando en todo momento los aspectos psicológicos del color o combinación de colores , atendiendo a los efectos que pueden ocasionar en las emociones y sentimientos de los usuarios , y que pueden llegar a afectar a nuestro organismo , y por el contrario efectos positivos y hasta terapéuticos producto de las sensaciones provocadas por el color .</p> <p>No se podrá cambiar la cromática establecida por la Secretaría de Movilidad excepto por causa justificada , en caso de cambios en la cromática , siempre será bajo estrictos criterios técnicos y científicos que lo justifiquen .</p> |
| | Artículo 61 Ter.- Todos los vehículos |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 12 Bis, 61 Bis y 61 Ter; y se reforma el párrafo Segundo del artículo 61 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>No tiene correlativo</p> | <p>prestadores de servicio de taxi y que utilizan plataformas digitales deberán tener la inscripción en los lugares con el tamaño y tipo de letra que determine la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México , nombre de la empresa o plataforma digital prestadora del servicio ; cualquier incumplimiento será motivo de la suspensión indefinida para el funcionamiento de la unidad .</p> |
| | <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>PRIMERO.- Una vez aprobado el presente Decreto y publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México , la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México , contará con un plazo no mayor a 90 días para expedir el Manual de Cromática correspondiente , mismo que deberá ser publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México para su inmediata instrumentación y cumplimiento por la parte obligada , la cual, contará con un plazo máximo de 60 días posteriores al de la publicación del Manual para su cabal cumplimiento .</p> <p>SEGUNDO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México .</p> <p>TERCERO.- Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión en el Diario oficial de la Federación .</p> |

IV. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 80, 251, 254

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

y se adiciona el artículo 73 bis de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la diputada Ana Cristina Hernández Trejo, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

1. *“Actualmente, el país se encuentra pasando por una pandemia que surgió del virus SARS-CoV-2 el cual causa la enfermedad COVID-19, por lo cual el Gobierno de la Ciudad de México informo a la población en general las medidas necesarias que deberían tomarse para evitar la propagación del virus como lo son: el uso de cubrebocas, el lavado continuo de manos, el uso de gel antibacterial, evitar el saludo haciendo contacto con la otra persona, realizar el estornudo de etiqueta, entre otras”.*
2. *Al entrar en la fase 3 de la pandemia, el 23 de abril del presente año, el Gobierno de la Ciudad de México tuvo que realizar ciertas medidas; una de ellas iba dirigida al transporte público de la Ciudad de México, la cual consistía en el cierre de alrededor del 20% de las estaciones del Metro, Metrobús y Tren Ligero, lo anterior debido a que con dicha medida se lograba aumentar la velocidad y frecuencia de paso de trenes y autobuses; de igual forma la Secretaría de Seguridad Ciudadana en colaboración con los titulares del Sistema Integrado de Transporte, implementaron el uso obligatorio y correcto de cubrebocas para poder ingresar a las instalaciones de los sistemas de transporte público.*
3. Destaca la diputada Hernández Trejo que *“..., la Secretaría de Salud de la Ciudad de México propuso medidas para evitar la propagación del virus en el transporte público, como lo son:*

➤ *Medidas preventivas para las unidades:*

- *Limpiar y desinfectar las unidades de transporte, poniendo énfasis en tubos, pasamanos, timbres, manijas, tabuladores, volante, palanca de velocidades, direccionales, ventanas,*



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

asientos, alcancías de cobro; colocar instrumentos de limpieza en bolsas cerradas y rotuladas en cada viaje.

- *Un límite de pasajeros deberá ser del 60% de la capacidad total establecida en la unidad.*
 - *Limpieza y desinfección de torniquetes en Sistema Metro y Metrobús, la cual se ajustará a la demanda de usuarios.*
 - *Limpieza y mantenimiento de sistemas de ventilación (filtros de aire).*
 - *Informar mediante rótulos, imágenes o pictogramas sobre las medidas preventivas a los usuarios.*
 - *Evitar adornos, cortinas y objetos innecesarios.*
 - *Fomentar el uso de tarjeta personal.*
 - *De ser posible, brindar a los usuarios gel con base alcohol al 70%*
- *Medidas preventivas para el operador:*
- *Al vaciar las alcancías de cobro, limitar el manejo excesivo de efectivo, se podría usar guantes.*
 - *Limpiar la entrega de recibos de viaje.*
 - *Evitar compartir alimentos y bebidas.*
 - *Lavarse las manos continuamente, estornudar en el ángulo del codo, no saludar de mano.*
 - *Evitar cambio de operador en cada trayecto, en todo caso realizar el cambio de operador en terminal, previa limpieza de equipo.*
 - *Evitar uso de corbata.*
 - *No escupir, no tocarse la cara con las manos sucias, sobretodo nariz, boca y ojos.*
 - *Limpieza de celulares.”*
- Refiere la diputada promovente que “De igual forma la secretaría de Salud resaltó como factores de riesgo en el transporte público (metro, metrobús, trolebús, RTP, ecobici, transportes institucionales, etc.) debido a las condiciones con las que se cuenta, los siguientes:

DS
NAME



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

- Contacto cercano de gente.
- Transportes con alta afluencia de personas.
- Usuarios de diferentes procedencias.
- Falta de limpieza y sanitización continua de las unidades.
- Manejo de dinero en efectivo continuo en algunos casos.
- Espacios cerrados con poca ventilación⁵.

DS

MAME

- Por lo anterior, la diputada Trejo Hernández considera que “..., es necesario que se tomen en consideración las medidas sanitarias que las autoridades competentes han señalado debido a que es un porcentaje alto de la población que día a día hace uso de los transportes públicos de la Ciudad de México...”
- Finalmente, entre los argumentos que se consideran en la iniciativa en estudio, se encuentran los siguientes:
 - *“En referencia al artículo 73 bis, se realiza esta adición debido a que es necesario regular la obligación del Sistema Integrado de Transporte Público, respecto a cumplir con las medidas sanitarias como consecuencia de una declaración de emergencia; lo anterior para protección de las personas que usan diariamente los distintos transportes públicos de la Ciudad de México.*
 - *En lo concerniente a la propuesta de reforma del artículo 80 del ordenamiento que nos ocupa, se considera oportuno que el Sistema Integrado de Transporte Público tome las medidas sanitarias correspondientes en los casos que se declare emergencia sanitaria, toda vez que un gran número de personas, requieren utilizar el transporte público para desplazarse a distintos puntos de la ciudad.*

Lo anterior en virtud que la prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme,

⁵ https://aps.cdmx.gob.mx/storage/app/media/MATERIALES%20COVID19/PRESENTACIONES%20JULIO/2.%20TRANSPORTE_07072020.pdf



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, aún bajo el manejo de una emergencia sanitaria. Se considera que la Ley de Movilidad debe ser explícita en los casos de emergencia sanitaria, toda vez que hay una necesidad imperiosa de que siga operando, pero bajo las medidas preventivas necesarias.

Para tal efecto se propone que el Gobierno de la Ciudad ordene de manera pronta y oportuna la implementación de las medidas de control sanitario en el servicio de transporte público, a efecto que prevenir el contagio y la propagación de la enfermedad.

- *Como una forma de garantizar que el servicio a cargo de los concesionarios o permisionarios cumplan con las medidas sanitarias dictadas por el Gobierno de la Ciudad, en el marco de una emergencia sanitaria, se propone adicionar la XXII al artículo 251 de la Ley de Movilidad a efecto de sancionar con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente los concesionarios o permisionarios que no cumplan con las medidas sanitarias determinadas por las autoridades.*
- *Respecto al artículo 254, únicamente consiste en corregir un error de redacción en una palabra del primer párrafo de este precepto, que consistirá en suplir la palabra “porras” por “por las”.*

7. Con el propósito de ubicar con mayor claridad la reforma que se propone, presentamos el cuadro comparativo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 80, 251, 254 y se adiciona el artículo 73 bis de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Artículo 73.- La Administración Pública dispondrá lo necesario para que la Ciudad | Artículo 73.- La Administración Pública dispondrá lo necesario para que la Ciudad |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 80, 251, 254 y se adiciona el artículo 73 bis de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>de México, cuente con un Sistema Integrado de Transporte Público que permita la incorporación gradual la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago del servicio de transporte público concesionado y los servicios de transporte proporcionados por la Administración Pública, el cual deberá considerar el Programa Integral de Movilidad, así como prever su funcionamiento en caso de contingencias por caso fortuito o fuerza mayor.</p> | <p>de México, cuente con un Sistema Integrado de Transporte Público que permita la incorporación gradual la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago del servicio de transporte público concesionado y los servicios de transporte proporcionados por la Administración Pública, el cual deberá considerar el Programa Integral de Movilidad, así como prever su funcionamiento en caso de contingencias por caso fortuito o fuerza mayor.</p> |
| <p>No tiene correlativo</p> | <p>Artículo 73 Bis.- El Sistema Integrado de Transporte Público respecto del artículo 78 de la presente Ley, deberán de implementar de manera inmediata las medidas sanitarias correspondientes en los casos que se declare emergencia sanitaria.</p> |
| <p>Artículo 80.- ...</p> <p>No tiene correlativo</p> <p>...</p> | <p>Artículo 80.- La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.</p> <p>En los casos que se declaré emergencia sanitaria, el Gobierno de la Ciudad ordenará se implementen las medidas de control sanitario en el servicio de transporte público, a efecto de prevenir el contagio y la propagación de la enfermedad.</p> <p>La Administración Pública debe realizar las acciones necesarias que permitan que en los sistemas de transporte público existan las condiciones de diseño</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 80, 251, 254 y se adiciona el artículo 73 bis de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>...</p> | <p>universal y se eviten actos de discriminación.</p> <p>Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.</p> |
| <p>Artículo 251. ...</p> <p>I. – XIX. ...</p> <p>XX. A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en ciclotaxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente; y</p> <p>XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a los usuarios, peatones o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil,</p> | <p>Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>I. a XIX. [...]</p> <p>XX. A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en ciclotaxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente; y</p> <p>XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a los usuarios, peatones o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil,</p> |

DS

MAME



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 80, 251, 254 y se adiciona el artículo 73 bis de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MANE

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría.</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, o de la revocación de la concesión o permiso respectivos.</p> | <p>penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas la Secretaría; y</p> <p>XXII. A los concesionarios o permisionarios que no cumplan con las medidas sanitarias determinadas por las autoridades correspondientes debido a la declaración de emergencia sanitaria se les sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.</p> <p>Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, o de la revocación de la concesión o permisos respectivos.</p> |
| <p>Artículo 254.- Independientemente de las sanciones previstas en los artículos que anteceden, las unidades de Transporte Público, privado, mercantil de pasajeros y de carga, serán impedidas de circular y remitidas a los depósitos vehiculares, por las siguientes causas:</p> <p>I. – IX. ...</p> | <p>Artículo 254.- Independientemente de las sanciones previstas en los artículos que anteceden, las unidades de transporte público, privado, mercantil de pasajeros y de carga, serán impedidas de circular y remitidas a los depósitos vehiculares, por por las siguientes causas:</p> <p>I. [...] a IX.</p> |
| | <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>PRIMERO.- Publíquese el presente decreto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión en la Diario Oficial de la Federación;</p> <p>SEGUNDO.- El presente decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 80, 251, 254 y se adiciona el artículo 73 bis de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------|------------------------|
| | México; |

- V.** La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la diputada Ma. Guadalupe Aguilar Solache, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

1. Sostiene la diputada promovente que *“La movilidad en la Ciudad de México presenta grandes problemas: vagones de metro que se desbordan de usuarios, avenidas convertidas en inmensos estacionamientos, largas filas para tomar el Metrobús, fallas o falta de mantenimiento en la infraestructura vial, son escenas que día a día deben vivir muchos capitalinos que tienen que desplazarse durante las horas pico. Una encuesta publicada en 2014 estima que los residentes de la Ciudad de México invierten en promedio poco más de una hora para viajar a su trabajo⁶.”*

2. Señala la promovente que *“Diversos estudios califican a la Ciudad de México como la de mayor congestión vehicular en el mundo, con velocidad de circulación de 11 kilómetros por hora en las zonas centrales de la ciudad.*

Las causas detrás del problema de movilidad son múltiples y complejas: una gran cantidad de personas que requieren moverse de un lado a otro de la ciudad, ineficiencia en el flujo y movimiento de vehículos y personas, un sistema de transporte que ya es insuficiente, el propio comportamiento de los usuarios y conductores.”

3. *“Ante esta situación, especialistas plantean que es urgente replantear la*

⁶ <https://www.c3.unam.mx/boletines/boletin5.html>. Consultado el 09 de agosto de 2020.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

prospectiva territorial, teniendo en cuenta los actuales procesos de globalización, competitividad, innovación, productividad, medio ambiente y mejora en los tiempos reales de movilidad en regiones urbanas como el caso de la capital del país y sus periferias. De igual manera señalan haber identificado diversos factores muy relacionados que intervienen para que la movilidad en nuestra ciudad sea eficaz entre los que destacan: necesidad de desplazarse; horarios; cantidad; capacidad; comportamiento; infraestructura y tecnología; sociedad; planeación y regulación. Señalan que tradicionalmente, se estudian algunos de estos factores de forma aislada, lo que lleva a soluciones que no dan los resultados esperados.

4. Continúa señalando la legisladora que *“La movilidad urbana es un problema que seguirá afectándonos si no aprovechamos el conocimiento científico. Si antes no se estudian a detalle los diferentes escenarios que se presentan en la ciudad, ni el mejor avance tecnológico resolverá el problema.*
5. Así también especialistas señalan que es de vital importancia promover la *participación ciudadana para resolver los problemas de movilidad en nuestra ciudad, por lo que se deben buscar mecanismos de colaboración donde a la población se le debe permitir compartir, socializar e intercambiar ideas que mejoren la complicada movilidad del transporte de nuestra ciudad, mediante investigaciones de académicos, innovaciones de empresas, visión de los diferentes niveles de gobiernos y que los ciudadanos modifiquen hábitos y comportamientos.*
6. La diputada Aguilar Solache refiere que *“Otra estrategia que plantean para enfrentar los problemas de movilidad, es fomentar entre la población la adopción temprana y rápida de tecnologías sustentables, y con las autoridades de gobierno establecer el compromiso a largo plazo en desarrollar tecnologías innovadoras y amables con el medio ambiente, que permitan mejorar la eficiencia energética, productividad y cuidado del medio ambiente.*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Entre los diversos sectores de la sociedad, es necesario discutir de forma abierta para encontrar soluciones desde la academia, la industria, el gobierno y la sociedad que permitan alcanzar un alto nivel de desarrollo en innovación y movilidad, crear innovación en pro del medio ambiente e invertir en la educación para favorecer la investigación y desarrollo de proyectos tecnológicos relacionados con la movilidad, en particular en temas referidos a la sustentabilidad ambiental para incentivar medios de transporte más eficientes y la electrificación del transporte público, a la calidad de vida mediante el mejoramiento de la calidad del aire, la seguridad vial y de las mujeres, a la reducción en los tiempos de traslado, al uso de biocombustibles, al desarrollo de nuevas tecnológicas para automóviles sin conductor, a la utilización de combustibles renovables, transmisiones eléctricas y conectividad vehicular.

De igual manera, diversas investigaciones y experiencias en otros países han mostrado que apostar por la innovación y la sustentabilidad, estimulará el desarrollo de soluciones creativas para la movilidad inteligente, eficiente y segura.

7. En el apartado de “Exposición de motivos”, la diputada Aguilar Solache menciona que “De acuerdo con un informe desarrollado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Organización de las Naciones Unidas, la Ciudad de México es la quinta metrópoli más poblada del mundo. Según el estudio *Revisión 2018 de las Perspectivas de Urbanización Mundial*, el número de personas que viven en esta mega urbe es de 21 millones 581,000 habitantes.²

En lo que respecta al número de vehículos que circula por la calles de la capital mexicana, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el total de automóviles registrados al 2017 es de 5 millones 471,904 unidades, considerando autos particulares, transporte de carga, de pasajeros y motocicletas. Con millones de personas y vehículos conviviendo en un espacio



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

delimitado es claro el nivel de dificultad que representa proveerle de movilidad a la quinta megaurbe del mundo.

DS

NAME

Para el 2050, 60% de la población mundial vivirá en ciudades y por ello es urgente hacer de las metrópolis lugares inteligentes con una alta calidad de aire, con sistemas que hagan más eficiente el consumo de energía, en donde la movilidad sea eficiente y veloz para todos, y que la seguridad sea un común denominador.

La movilidad es uno de los grandes problemas que afrontan los centros urbanos en todo el mundo, pues la demanda de transporte público crece cada vez más, haciendo ineficiente este servicio. Nuestra ciudad no es la excepción, de acuerdo a un estudio de TomTom Traffic Index (2016), la Ciudad de México ocupa el primer lugar en el mundo con mayor índice de congestión de tráfico.”

8. Destaca la promovente que *“De acuerdo con las estadísticas relativas a los vehículos de motor en México, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, tiene registros administrativos de 32 millones 291 mil 454 automóviles en circulación en todo el país. De éstos, 31.53 millones son automóviles de uso particular; 698 mil 595 son vehículos de uso público de transporte de pasajeros o utilitarios de empresas, y 58 mil 255 son vehículos “oficiales”, es decir, forman parte de la flota de instituciones públicas, ya sean federales, estatales o municipales.”*

9. *Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:*

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes de la Ciudad, la Secretaría podrá: | Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes de la Ciudad de México , la Secretaría podrá: |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal;</p> <p>II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de educación vial y movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas.</p> <p>III. Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México;</p> <p>II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de educación vial, movilidad e infraestructura para la movilidad sustentable, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas;</p> <p>III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre mas de educación vial, movilidad e infraestructura para la movilidad sustentable, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad; y</p> <p>IV. Promover la participación ciudadana, para el conocimiento, uso y adopción de tecnologías sustentables para la movilidad urbana y rural que aporten beneficios ecológicos, sociales y económicos a la vez que protejan la salud pública, el bienestar y el medio ambiente.</p> |
| | Transitorios |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS NAME</p> | <p>PRIMERO. - Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para mayor difusión.</p> <p>SEGUNDO. - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> |

VI. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 224, 225, 227, 230 y 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por el diputado Eleazar Rubio Aldarán, refiere lo siguiente:

1. Como parte del planteamiento del problema, señala el diputado promovente que *“El potencial de las mujeres para lograr movilidad social en México se ve afectada por una serie de factores generadores de desigualdad, entre los que destacan los roles de género. La combinación de factores complica su situación de diversas maneras, dependiendo de su posición en la escala socioeconómica, las características del hogar de origen o la región en la que habitan.*

En diferente medida pero de manera consistente, las mujeres están sujetas a un cúmulo de desventajas. En términos generales, aquellas que se encuentran en los estratos más desfavorecidos tienen menores oportunidades de ascenso que los hombres; mientras que las mujeres en los estratos más altos, tienen más probabilidades de descender que sus contrapartes masculinas. Esta dinámica tiene variaciones entre las dimensiones de educación, ocupación y riqueza, pero la tendencia se mantiene.”

2. Refiere el legislador que *“Históricamente, el sector movilidad ha tenido una baja participación de las mujeres tanto en el diseño e implementación de políticas como*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

en la operación de los servicios de transporte, lo que ha contribuido a la falta de atención a las necesidades diferenciadas de mujeres y hombres en materia de movilidad.

A nivel global, son pocos los datos que se tienen disponibles acerca del empleo de las mujeres dentro del sector, pues muchos tienden a no estar desagregados, ni por sexo, ni por modo de transporte, lo que dificulta la realización de un diagnóstico preciso (Turnbull, Lear y Thomas, 2013). Sin embargo, un aspecto a destacar es que se trata de un fenómeno generalizado a nivel mundial. Si bien muchos países han adoptado medidas afirmativas para atraer más mujeres al sector transporte, éste continúa siendo uno de los más desiguales. Por ejemplo, la Comisión Europea reporta que únicamente el 22% de las personas empleadas en transporte son mujeres (European Commission, 2019).

Asimismo, en América Latina y el Caribe las mujeres representan menos del 15% en los sectores de construcción y operación de sistemas de transporte (Granada et al., 2016).

En el caso de México, a pesar del aumento histórico del porcentaje de mujeres en el mercado laboral, incluyendo el sector transporte, este sector forma parte de los sectores con mayor subrepresentación de las mujeres junto con la agricultura y la construcción (Cruz, 2017). Una publicación técnica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de 2017 informa que la participación de la mujer en el sector transporte aumentó de 0.35% en 1996 al 13.43% en 2012.”

- 3. El diputado señala que “Al interior de la Secretaría de Movilidad, la baja participación de las mujeres se ve reflejada tanto a nivel administrativo como operativo. Durante la administración anterior, únicamente el 33% de los cargos de estructura estaban ocupados por mujeres, proporción que bajaba al 29.72% en cargos directivos (SEMOVI, 2019a).*

En la presente administración, la proporción de mujeres en la estructura



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

representa el 36.18% y en cargos directivos corresponde al 32.26%. Sin embargo, el porcentaje de mujeres al interior de la estructura cambia dependiendo del área a la que están adscritas. De esta manera, la Subsecretaría de Planeación, Políticas y Regulación tiene una mayoría de mujeres en cargos directivos (54.55%), lo cual contrasta con otras áreas (SEMOVI, 2019).

4. Señala el promovente de la iniciativa que “... en el 2019, se creó un Plan Estratégico de Género y Movilidad, con miras a la integración de la perspectiva de género en las leyes de movilidad, como en el espacio público.

Para avanzar hacia esta visión, el plan define tres ejes estratégicos que responden a las tres problemáticas principales que enfrentan las mujeres en materia de movilidad: a) Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte; b) Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte; y c) Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva. Para cada uno de estos ejes, el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019 plantea líneas de acción específicas, actividades, metas y responsables. Asimismo, el plan define las siguientes líneas transversales: 1) información, monitoreo y evaluación; 2) normatividad y gestión pública y 3) vinculación estratégica y espacios colaborativos multisectoriales. Como se menciona en el Plan Estratégico de Movilidad 2019, la Ciudad de México cuenta con un sistema de transporte fragmentado e ineficiente que profundiza inequidades sociales de diversos tipos y que afecta a todas las personas. Sin embargo, quienes transitan por la Ciudad de México experimentan la ciudad de forma distinta.

La forma y razones por las que viajamos, los medios que usamos, la percepción de inseguridad que sentimos y las barreras -visibles o invisibles- que enfrentamos para movernos, varían entre mujeres y hombres. Por tanto, si bien los problemas de movilidad afectan a todas las personas, se viven de manera diferenciada.

Ciertas problemáticas afectan específicamente a las mujeres y reducen sus



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

posibilidades de moverse con libertad, seguridad y dignidad a través de la ciudad.

DS

MAME

Se identifican tres problemáticas principales que enfrentan las mujeres:

- a) Necesidades de movilidad derivadas de patrones de viaje específicos, que históricamente no han sido reconocidas y que las han excluido del uso y disfrute pleno del espacio público;*
- b) Múltiples situaciones de violencia sexual y agresiones que vulneran sus derechos, tales como el acoso y el abuso sexual en el espacio público y en el transporte; y,*
- c) Una participación tradicionalmente inequitativa en el sector movilidad, que inicia desde el ambiente escolar y trasciende hasta el laboral, la cual profundiza la ausencia de perspectiva de género en planes y proyectos de movilidad urbana.*

Estas tres problemáticas son aún mayores para mujeres que enfrentan múltiples situaciones de vulnerabilidad que se intersectan, tales como su edad, su situación socioeconómica, si cuentan con alguna discapacidad, su modo de transporte, entre otras.”

11. El diputado Rubio Aldarán, en su iniciativa, en el apartado de “*problemática con perspectiva de género*”, indica que “*Para atender estas problemáticas se requieren políticas públicas de movilidad con perspectiva de género transversal, así como acciones coordinadas y congruentes, que tomen en cuenta la inequidad entre hombres y mujeres, sus necesidades diferenciadas, así como las diferentes situaciones de vulnerabilidad que enfrentan. Con ese objetivo en mente, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) llevó a cabo de diciembre 2018 a marzo 2019 un proceso interdisciplinario (con participación de personas de diversas disciplinas) y multi-sectorial (incluyendo las perspectivas de diferentes sectores) para diseñar el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019.*

En el marco de este proceso se consolidó un grupo transversal incluyendo



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

personas expertas en materia de movilidad, perspectiva de género y violencias sexuales hacia las mujeres de las diferentes áreas de la Secretaría de Movilidad que diseñó y retroalimentó internamente este documento. Asimismo, se realizaron mesas de trabajo y se participó en espacios de diálogo con organismos de transporte, con otras Secretarías (en particular con la Secretaría de las Mujeres), así como con sociedad civil, personas académicas, expertas, organismos internacionales y miembros del poder legislativo, para escuchar sus opiniones y prioridades, dialogar sobre los contenidos de la estrategia y fortalecerla.

Más aún, a partir de los testimonios de sobrevivientes de violencia sexual y agresiones hacia mujeres en el transporte publicados en los últimos meses, la Secretaría de Movilidad reforzó sus esfuerzos y compromiso para desarrollar e implementar acciones integrales que permitan no solamente atender y contener en el corto plazo esta situación, sino también generar condiciones para que este tipo de situaciones y otras que contribuyen a la percepción de inseguridad en el transporte se prevengan y se atiendan de manera más efectiva. Lo anterior, a partir de invertir en esfuerzos de largo plazo para cambiar los entornos urbanos, las conductas sociales, los procedimientos y las dinámicas dentro del sector movilidad que refuerzan, normalizan y multiplican las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres al transitar por la Ciudad de México.

12. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 224, 225, 227, 230 y 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>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</p> | <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>Artículo 224.- La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 224, 225, 227, 230 y 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.</p> | <p>convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. En este sentido, se promoverá la inclusión de la perspectiva de género, con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.</p> |
| <p>Artículo 225.- ...</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida;</p> <p>II. La circulación en la vía pública será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela;</p> <p>V. ...</p> | <p>Artículo 225.- Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito dese competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, así como la prevención de la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;</p> <p>II. La circulación en la vía pública será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y prestadoras y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a las y los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Las y los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela;</p> <p>V. Promover la utilización del transporte público y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.</p> |
| | <p>Artículo 226.-</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 224, 225, 227, 230 y 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 227.- ...</p> <p>I. – X. ...</p> <p>...</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. 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>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>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</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>VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;</p> <p>IX. El significado y preservación de la señalización vial; y</p> <p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.</p> |

DS
MAME



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 224, 225, 227, 230 y 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> | <p>Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p> <p>XI. La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.</p> |
| <p>Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad.</p> | <p>Artículo 228.- Artículo 229.- Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores deservicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad con perspectiva de género.</p> |
| | <p>Artículo 231.- Artículo 232.- Artículo 233.- Artículo 234.- Artículo 235.- Artículo 236.- Artículo 237.-</p> |
| <p>Artículo 238.- ...</p> | <p>Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes del Ciudad, la Secretaría podrá:</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 224, 225, 227, 230 y 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>I. – II. ...</p> <p>III. Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.</p> | <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal;</p> <p>II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de educación vial y movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas.</p> <p>III. Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial, movilidad y perspectiva de género, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.</p> |
| | Artículo 239.- |
| | TRANSITORIOS |
| | <p>PRIMERO. - Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>SEGUNDO. - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.</p> |

DS
MANE

VI. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 35 y 36 de



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por el diputado José de Jesús Martín del Campo Castañeda, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

DS

MAME

1. *“La planeación como disciplina que permite establecer los planes, programas y políticas públicas a seguir, es una herramienta que requiere información base que sirva como diagnóstico del problema a atender, así como también los lineamientos establecidos en el marco regulatorio en el que se deba inscribir.*

Por otra parte, hablando de planeación en el sector público, es necesario tener como antecedente e insumo, los planes y programas de nivel superior, con lo que se tenga que alinear la planeación del área o dependencia que se enfrente el proceso de planeación.

En este sentido, es indispensable contar con los instrumentos de planeación de orden superior que permitan conocer cuáles son los lineamientos que se tomarán como base para la elaboración del plan o programa a elaborar, debido a que si ellos, no sería posible la elaboración de un plan o programa bien orientado y que haga eficiente y eficaz el ejercicio de los recursos, teniendo como consecuencia directa, el bajo nivel de resultados conforme a los objetivos establecidos y por ende, la mala aplicación de los recursos.”

2. Como parte de los argumentos que el diputado Martín del Campo Castañeda refiere en su iniciativa, se indican los siguientes:

- La Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, considera como instrumentos de planeación: el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Territorial y los de cada Alcaldía; el Programa de Gobierno de la Ciudad de México; los programas sectoriales, especiales e institucionales; los programas de gobierno de las Alcaldías; y los programas parciales de las colonias, pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes;
- La misma Ley plantea la creación del Programa General de Ordenamiento



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

Territorial de la Ciudad de México, que en su momento sustituirá al Programa de ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México.

- Es importante resaltar que con la promulgación de esta ley, se tiene un conjunto de cambios que es necesario tomar en cuenta, así como también, el cambio en la administración pública federal ha traído como consecuencia que el antiguo Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, sea suplido por el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
- Por otra parte, la Jefa de Gobierno ha presentado el Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024, mientras que el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México está planteado a 20 años y fue presentado durante la administración anterior.
- Estas consideraciones, nos llevan a actualizar los planes y programas que se han modificado, con el objetivo de que la planeación que se elabore en la ciudad tenga como base los instrumentos adecuados.
- Por otra parte, es importante mencionar que dentro de la planeación es fundamental establecer objetivos, metas y junto con ellas, los tiempos en que deben ser alcanzados, debido a que de otra forma no será posible realizar una evaluación objetiva, que permita comparar los resultados logrados con los que se tenían proyectados.

3. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 35 y 36 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de | Artículo 35.- La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, debe estar alineada con el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Programa de ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 35 y 36 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México; el Programa de Gobierno de la Ciudad, los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.</p> <p>...</p> | <p>Programa de Gobierno de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico de la Ciudad de México; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.</p> <p>El objetivo de la planeación de la movilidad y la seguridad vial es garantizar la movilidad de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referente y fin último.</p> |
| <p>Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.</p> <p>La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades de la Ciudad.</p> | <p>Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base en el ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura amovilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.</p> <p>La planeación deberá fijar objetivos, metas, tiempos de ejecución, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con los resultados obtenidos y las necesidades de la Ciudad.</p> |
| | <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>PRIMERO. - Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para mayor difusión.</p> <p>SEGUNDO. - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 35 y 36 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------|------------------------|
| | México. |

VIII. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman el artículo 21 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la diputada Leonor Gómez Otegui, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

DS
MAME

1. La iniciativa tiene como objetivo *“promover la inclusión de la Secretaría de las Mujeres dentro del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México con la finalidad de que, siendo un consejero permanente, se puedan tomar en consideración sus opiniones y recomendaciones en materia de perspectiva de género al interior de dicho órgano consultivo.”*
2. Se indica que *“Los niveles de inseguridad y violencia que se padecen en las grandes metrópolis han orillado a las autoridades a implementar diversas medidas y acciones para disminuir y erradicar las conductas agresivas que afectan la integridad física y el equilibrio emocional de las personas. En un escenario de ataques y asaltos constantes, el transporte público se ha convertido en un espacio y punto neurálgico de riesgo e inseguridad.”*
3. Refiere la promovente que *“El sistema de movilidad de la Ciudad de México es una de las redes más extensas y complejas de América Latina. A través de sus diferentes modalidades, millones de personas se movilizan y transportan para acudir a sus actividades cotidianas, siendo numerosos los grupos y estratos sociales que utilizan el transporte concesionado, la red de transporte público o el sistema de transporte colectivo. Cada capitalina o capitalino vive su experiencia personal al hacer uso específico o combinado de estos medios de transporte y, en cada una de estas experiencias, se acumulan en su gran mayoría frustraciones, incomodidades y angustias dada la complejidad de los traslados en el territorio de la Capital.”*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Dentro de estos grupos, las mujeres viven desde hace décadas situaciones difíciles y estresantes como usuarias del transporte público, no sólo es el temor a un asalto, una violación o agresiones físicas, sino que tienen que lidiar con ambientes de acoso y hostigamiento sexual que van desde las miradas lascivas, las insinuaciones y los chillidos hasta ser tocadas, videograbas o fotografiadas sin su consentimiento. Ya sea en un autobús, microbús, taxi, vagón del metro o Metrobús, las mujeres viven expuestas a diferentes tipos de agresión, lo que convierte a cada viaje o traslado en un itinerario impregnado de temor y preocupación constante.

4. En la iniciativa se cita *“... un artículo del Banco de Desarrollo de América Latina se señala que un 70 por ciento de mujeres en América Latina se siente insegura en sus desplazamientos cotidianos, esto representa una forma de violencia de género que ha obligado a las mujeres a modificar sus rutas, horarios y desplazamientos.”*
5. En ese sentido, se señala que *“La Ciudad de México no es ajena a esta realidad ya que, de acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH), la violencia contra las mujeres en espacios públicos ocurre en segundo y tercer lugar dentro del transporte público: el 13.2% en autobús y microbús, y el 6.5% en el metro.¹ Estas cifras, desafortunadamente, colocan a la Capital en el segundo lugar dentro de las ciudades con los sistemas de transporte más peligrosos para las mujeres.*

En la Ciudad de México el “acoso sexual en los trayectos cotidianos afecta desproporcionadamente a las mujeres, quienes tienen 40% de probabilidad de ser víctimas de este delito. Las jóvenes de entre 18 a 25 y 26 a 35 años tienen una probabilidad mucho mayor de ser víctimas de acoso sexual”.

6. La diputada Gómez Otegui refiere que *“De acuerdo con un estudio sobre “La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2009”, los resultados son preocupantes al descubrirse*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

diversas formas de violencia sexual y aunque la encuesta se realizó específicamente en tres paraderos de alta afluencia, la generalidad se repite en casi todas las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo⁴, los resultados en el caso de los CETRAMS de Chapultepec, El Rosario y Constitución de 1917, nos dan un panorama desolador como se describe a continuación:

A 1 de cada 2 usuarias (45.4 %) les han dicho palabras ofensivas o despectivas sobre su persona o sobre las mujeres, y esto le ha ocurrido al 39.6% de ellas en el último año. La mayor prevalencia de esta situación violenta se registra en Chapultepec (51%), seguida muy de cerca por El Rosario (48.4%) y Constitución de 1917 (43%), que es también el CETRAM con menor reflejo de esta situación.

Al menos a 900 mil mujeres, hombres desconocidos les han mirado morbosamente le cuerpo en el transporte público, lo que representa el 73.0% de las usuarias. 63.9% de ellas señalan que esta situación les ha sucedido en el último año. En Chapultepec esto les ha ocurrido al 77.9% de las mujeres, en El Rosario al 76.3% y en Constitución de 1917 al 70.8%.

A la mitad de las usuarias, 1 de cada 2, algún hombre desconocido las ha tocado o manoseado con intenciones de carácter sexual por lo menos una vez mientras usaban el transporte público, esto equivale al menos a 650 mil víctimas, 512 mil en el último año, es decir, el 37.7% de las usuarias. Un poco más de una tercera parte de las usuarias (36.2%) han presenciado que algún hombre desconocido se toca los genitales frente a ellas (actos de exhibicionismo), el 29.7% en el último año. Esto equivale a que al menos a 400 mil usuarias les ha ocurrido esto, 340 mil en el último año.”

7. Afirma la diputada que “Estos datos, como se ha mencionado son reiterativos sobre la situación de agresión, hostigamiento y acoso sexual que viven las mujeres en uno de los transportes más utilizados por la población femenina de la Capital. El hecho es que todo el Sistema de Movilidad de la Ciudad de México



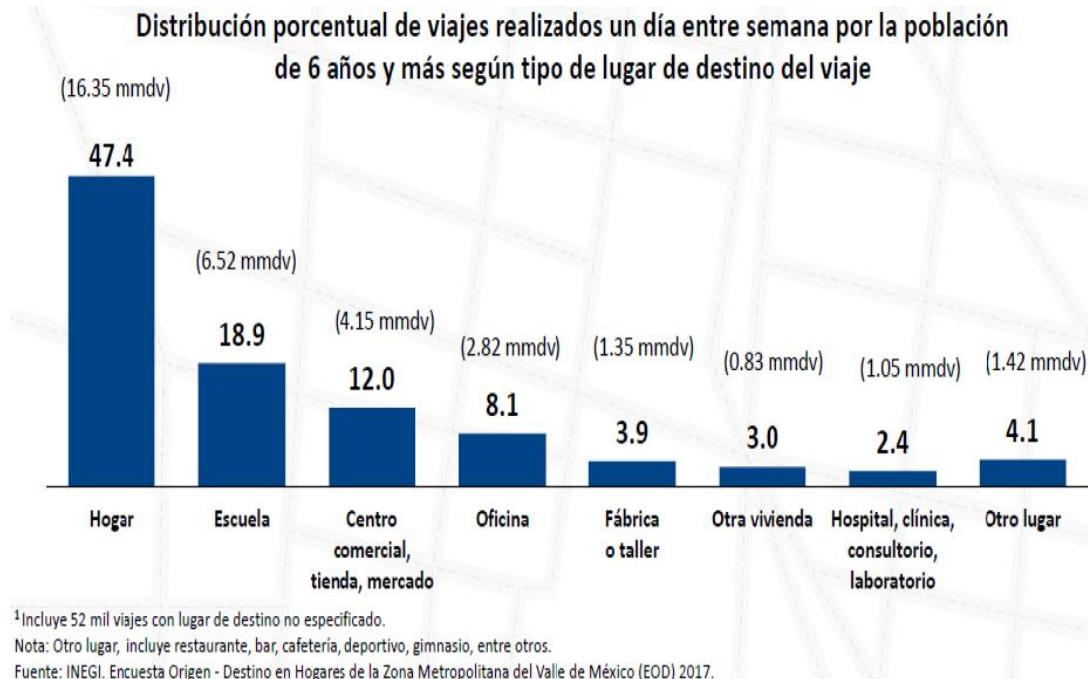
COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

tiene un escenario de similar al que se presenta en el Metro y, es de aquí, que resulta indispensable llamara la atención sobre esta problemática para identificar posibles soluciones.”

8. Como parte de los argumentos que sustentan la iniciativa, se indica que *“El Transporte Público es uno de los servicios esenciales e indispensables para cubrir la necesidad de movilización de millones de personas que se desplazan a diferentes destinos en lo que es la Zona Metropolitana del Valle de México. De acuerdo con la encuesta Origen-Destino de INEGI (2017), destaca que el 47.7% de viajes se realiza al hogar, el 18.9% a escuelas; el 12.0% al centro comercial, tienda, mercado y el 8.1% a la oficina.*



En la Ciudad de México el principal medio de transporte utilizado es el colectivo (Microbús o Combi) con el 67.8%; le sigue el Metro con el 38.2% y el Taxi de sitio, calle o aplicación con el 11.2%.⁷

⁷ Ibidem

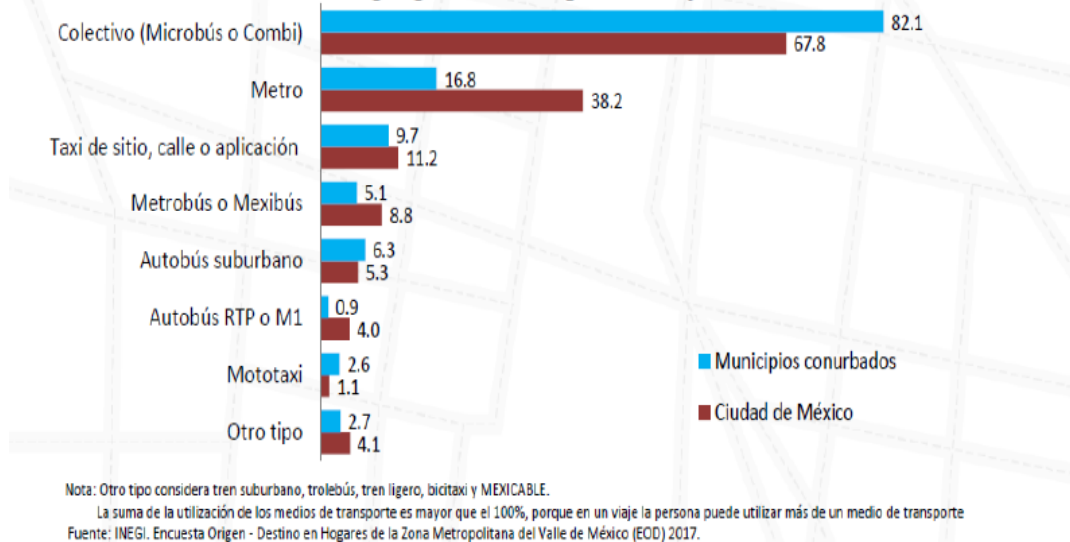


COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

Distribución porcentual de viajes realizados un día entre semana por la población de 6 años y más en transporte público, según principales medios de transporte utilizado y área geográfica de origen del viaje



Datos de la encuesta sobre “Violencia Sexual en el Transporte y Otros espacios Públicos en la CDMX (2018)”, señala que la mayor parte de las mujeres que utilizan el transporte público se encuentran en un rango de edad de 15 a 29 años con un porcentaje de 57.9% y el 23.8% se encuentra en un rango de 30 a 44 años.

Se señala que “En la encuesta se menciona que 9 de cada 10 entrevistadas (89.3%), utilizan el transporte público por lo menos tres días a la semana y más de la mitad (51.5%) lo utiliza todos los días, lo cual genera una alta probabilidad de que las usuarias del transporte público en la Ciudad hayan vivido por lo menos en una ocasión algún acto de violencia, acoso u hostigamiento. En el siguiente cuadro destacan tres actos violentos que sufrieron las mujeres en el transporte público a lo largo de su vida como fueron: que le miraron morbosamente el cuerpo con el 81.7%; le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual con el 81.2% y se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual con 65.8%.”



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Porcentaje de mujeres que vivieron el acto violento por lo menos una vez por acto violento⁸

DS
MAME

| Acto violento | Porcentaje de ocurrencia en el largo plazo | Porcentaje de ocurrencia en el último año | Le parece grave % |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------|
| Le miraron morbosamente el cuerpo | 81.7 | 71.4 | 86.1 |
| Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual | 81.2 | 70.0 | 70.3 |
| Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual | 65.8 | 51.1 | 95.9 |
| Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres | 57.3 | 49.2 | 86.8 |
| Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual | 53.0 | 39.9 | 97.6 |
| La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento | 50.9 | 35.2 | 96.8 |
| Le dieron una nalgada | 37.1 | 23.0 | 96.5 |
| Ellos le mostraron los genitales | 25.8 | 13.5 | 96.6 |
| Le susurraron cosas al oído | 24.0 | 19.9 | 86.1 |
| Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted | 23.5 | 14.1 | 95.8 |
| La persiguieron con intención de atacarla sexualmente | 22.4 | 13.9 | 99.1 |

9. La diputada promovente, refiere que *“El lugar donde han vivido los actos violentos que mencionan las mujeres son principalmente en el transporte público: el metro con el 72.9%; en la calle con el 70.4%; el microbús con el 57.9% y en los paraderos con el 36.7%; algunas mujeres para evitar este tipo de situación han optado por modificar sus rutas, horarios y modos de desplazamiento lo que ocasiona pérdida de tiempo y dificultad para armonizar sus actividades productivas.”*
10. *Por otra parte, el 14 de julio de 2014, se publicó la Ley de Movilidad en el Distrito Federal que es el marco normativo que tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes. Esta Ley se considera un marco normativo de avanzada que busca el desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, apegándose al pleno reconocimiento y respeto del derecho humano a la movilidad.*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Dentro de este ordenamiento, se incluyó la figura del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial como un órgano colegiado de carácter consultivo y honorífico que además de promover la participación ciudadana en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, puede emitir opiniones respecto de las acciones que ponga a su consideración el titular de la Jefatura de Gobierno en la materia. El Consejo tiene también la atribución de plantear acciones o bien modificaciones a las políticas instrumentadas por la Administración Pública Local.

11. En la iniciativa se indica que “...las facultades del Consejo Asesor están establecidas en el artículo 20 de la Ley de Movilidad, siendo las siguientes:

Artículo 20.- Son facultades del Consejo Asesor:

- I. Proponer políticas públicas, acciones y programas prioritarios que en su caso ejecute la Secretaría para cumplir con el objeto de esta Ley;*
- II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de vialidad y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;*
- III. Participar en la formulación del Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial y los demás programas específicos para los que sea convocado por la persona titular de la Jefatura de Gobierno y/o el Secretario de Movilidad; y*
- IV. Dar opinión sobre las herramientas de seguimiento, evaluación y control para la planeación de la movilidad. Los proyectos expuestos ante el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, serán evaluados con los estándares que garanticen la movilidad de acuerdo a esta Ley, dichas opiniones serán publicadas mediante un documento técnico, en el que se expondrán las resoluciones referidas en las fracciones anteriores, a efecto que sean considerados por la persona titular de la Jefatura de Gobierno.*

12. Asimismo, se indica que “De acuerdo con el artículo 21 de la Ley, el Consejo se integra por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien funge como



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

*Presidente; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; y la Secretaría de Finanzas, en calidad de **consejeros permanentes**.*

Asimismo, participan los titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes y además deberán conformar Consejos Delegacionales (sic) Asesores de Movilidad en cada una de las demarcaciones territoriales que fungirán como órganos de asesoría y consulta de carácter honorífico y que propondrán recomendaciones en la materia, así como ser receptores de las peticiones y demandas ciudadanas.”

13. *“Dentro de la norma se hace alusión a los grupos vulnerables, considerando a la población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños como sectores que por ciertas características pueden encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad. Para el caso de las mujeres, no sólo son las barreras sino un contexto de agresiones, violencia, acoso y hostigamiento como se ha expuesto y es evidente en los miles de trayectos de la red del sistema de transporte*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

público y privado.”

DS
MAME

14. Por otra parte, se destaca “... las atribuciones que tiene la Secretaría de las Mujeres están el velar por el pleno goce, promoción y difusión de los derechos humanos de las mujeres y las niñas; promover la erradicación de la discriminación y de todo tipo de violencia contra las mujeres y, en particular, promover y vigilar la integración de la perspectiva de género en los procesos de planeación, programación, presupuestación y seguimiento de las políticas públicas de la Administración Pública de la Ciudad.

15. En este sentido, la presente iniciativa busca que la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México pueda integrarse como consejero permanente dentro del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, y que sus conocimientos, experiencias y aportaciones puedan ser escuchadas y tomadas en cuenta dentro del órgano colegiado y, especialmente, en lo que respecta a los temas de violencia, acoso y hostigamiento sexual que padecen las mujeres diariamente en el transporte público.

16. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 12 y 64 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; y la Secretaría de Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; los titulares de los organismos</p> | <p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; los titulares de los organismos descentralizados de</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 12 y 64 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.</p> <p>En cada Alcaldía se instalará un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial que será presidido por la persona titular de la Alcaldía, quien se abocará a la temática de su demarcación, pudiendo poner a consideración del Consejo propuestas por realizar.</p> | <p>transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.</p> |
| | Transitorios |
| | <p>PRIMERO. Publíquese el presente Decreto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

IX. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la diputada Paula Adriana Soto Maldonado, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

DS
NAME

1. *“La violencia sexual hacia las mujeres en el ámbito comunitario y en el transporte público de la Ciudad de México es un problema que debe abordarse desde una intervención integral y con una perspectiva transversal de género. Esta problemática ha sido abordada por distintos movimientos feministas que lograron hacerla visible por lo que fue incluida en la Agenda de Género para la formulación de políticas públicas.*
2. Destaca la diputada Soto Maldonado que *“En casos de actos delictivos como el robo, despojo y daño patrimonial, que se dan hacia las mujeres en el transporte y espacios públicos está implícita la violencia sexual, aspecto que lo hace distinto a la violencia que pueden enfrentar los hombres. Este es el primer indicativo que deja ver que se trata de un problema de la construcción social del género sobre el lugar que ocupan las mujeres respecto de los hombres, el cual influye en la forma en que son violentadas en el espacio público y durante sus traslados.*
3. Se indica que *“La desigualdad entre hombres y mujeres puede observarse en los patrones de movilidad diferentes entre géneros asociados a sus respectivos roles y expectativas sociales, que implican desventajas económicas y de seguridad para las mujeres. La inseguridad que predomina en los trayectos de las mujeres y que las sujeta a la violencia sexual es determinante en la calidad de vida, sus decisiones de vestimenta, sus estudios, la asistencia a eventos culturales, su participación política y su recreación.”*
4. Asimismo, se señala que *“La violencia sexual en cualquier medio para desplazarse lesiona el derecho a una vida digna y restringe el acceso a oportunidades que brinda la educación, recreación, participación política y el*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

trabajo para las mujeres en la Ciudad de México. “

DS

MAME

5. La activista Ana Falú relata que *“el fenómeno de la violencia en las ciudades tiene rasgos particulares, al ser percibida como inevitable y a la vez experimentada como inhibitoria de la vida urbana. La inseguridad cambia el cotidiano de las personas, es un límite a la libertad, a los derechos; es en las ciudades donde cada vez más el espacio público es percibido como atemorizante.*

“La también arquitecta menciona que las violencias y discriminaciones hacia las mujeres en el espacio público de las ciudades reafirman lo planteado desde los años ochenta en diversos artículos sobre que las ciudades no son iguales para las mujeres que los hombres.”

6. La promovente afirma que *“En la Ciudad de México la gestión, planeación y regulación de la movilidad es reciente, dado que pasó de ser un sistema enfocado en el transporte público y transporte concesionado de mercancías y bienes a tener un enfoque de movilidad y de usuarias y usuarios de la vía sujetos de derechos, con este cambio de paradigma promovido desde las organizaciones civiles e integrado a la agenda gubernamental, se elaboró la Ley de Movilidad, de la cual se desprende el Programa Integral de Movilidad (PIM) como su principal instrumento de planeación.”*

7. Al respecto, se indica que *“El Plan Estratégico de Movilidad de 2019 señala que la inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos que deben ser atendidos. Las problemáticas que enfrentan las mujeres al trasladarse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

derechos por parte de las mujeres”⁸.

DS
MAME

8. Asimismo, se señala que *“De acuerdo a la encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México de 2018, los actos violentos van desde una mirada y piropos obscenos hasta la persecución con intento de ataque sexual e incluso obligarlas a tener relaciones sexuales. El lugar que mencionan las mujeres con mayor frecuencia donde se ha presentado algún tipo de acoso es el metro con 72.9%, seguido por la calle con un 70.4%.”*

Por su parte, *“El Economista señala que de acuerdo con la información de la Secretaría de Movilidad (Semovi) las mujeres son en comparación con los hombres, más acosadas y violentadas sexual, física y verbalmente, y las que gastan más dinero en sus traslados.”⁹*

9. Se destaca en la iniciativa que *“Un dato importante es que los agresores tienden a ejercer violencia cuando sus víctimas están solas. El 72% de las víctimas expresa que es acosada o agredida cuando está sola y solo el 4% ha sido víctima cuando está acompañada. El 70% de las mujeres se sienten inseguras usando el transporte público, de acuerdo con la encuesta realizada por ONU Mujeres.*
10. Se indica en la iniciativa en estudio que *“Las miradas con morbo es el acto de violencia más común, de acuerdo a la encuesta, al menos 82 de cada 100 mujeres han sido víctimas de esto al menos una vez en su vida.*

El 81% ha sido agredida con frases ofensivas o de carácter sexual; a 66% se le han recargado con el cuerpo con intenciones sexuales; a 57% se le han dicho palabras despectivas acerca de las mujeres; a 50% le tocaron el cuerpo sin su consentimiento; al 26% un hombre le mostró sus genitales; a 9 de cada 100

⁸ Disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-demovilidad-2019.pdf>

⁹ Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Transporte-publico-acentua-la-violenciacontra-las-mujeres-20190908-0003.html>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

mujeres le tomaron fotos a su cuerpo sin su consentimiento; a 21 de cada 100 mujeres le hicieron propuestas sexuales no deseadas.”

Asimismo, se indique que “... de acuerdo con la entrevista, las mujeres declararon que para protegerse del acoso han cambiado sus hábitos de traslado. El 17% de las mujeres evita estar sola en el transporte, el 15% procura no salir de noche o antes de que amanezca y el 9% prefiere utilizar ropa holgada o estar cubierta mientras utiliza el transporte público.”

11. Al respecto, se destaca que *“El Gobierno de la Ciudad de México puso en marcha los Módulos Viaja Segura en el Transporte Público para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la Ciudad de México, de manera oportuna y eficaz¹⁰.*

En los Módulos Viaja Segura ubicados en las estaciones del Sistema Colectivo Metro: Hidalgo, Balderas y Pantitlán, las abogadas de la Secretaría de las Mujeres tienen la función de brindar atención jurídica especializada en materia de violencia contra las mujeres y en su caso acompañamiento a la presentación de denuncia por violencia sexual en transportes u otros espacios públicos.

Desde octubre de 2007, se puso en marcha el programa “Cero Acoso” con el que se busca garantizar que la integridad física de las mujeres sea respetada al máximo dentro de las instalaciones y unidades, busca también que se respeten los espacios exclusivos para mujeres y se erradiquen las formas de abuso sexual (tocamientos, palabras obscenas, miradas lascivas, fotografías sin consentimiento, agresión o intimidación, persecución)¹¹.

12. La diputada promotora refiere que *“Pese a que existen estas acciones de*

¹⁰ Disponible en: <https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/vida-libre-de-violencia/viaja-segura>

¹¹ Disponible en: <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/mujeres.html>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MANE

sensibilización en metro y metrobús que han logrado un grado de concientización, estas medidas no son suficientes y en algunos casos pueden tener efectos contraproducentes como la consolidación de una cultura de violencia y segregación en el transporte público.

Según los resultados de la investigación llevada a cabo en el marco del Transport Gender Lab, del Banco Interamericano de Desarrollo, con la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de las Mujeres de la CDMX, sobre movilidad y accesibilidad de las mujeres en el transporte, Paula Soto Villagrán, revela que una buena cantidad de mujeres se transporta, fundamentalmente, por razones de trabajo doméstico no remunerado, por viajes de acompañamiento a otros dependientes, que ellas usan con mayor intensidad el transporte público (50% de las entrevistadas utiliza a diario el transporte), ya que los hombres tienen más acceso a alternativas privadas motorizadas. Las mujeres menores de 25 años viajan fundamentalmente para estudiar. El estudio se realizó en tres de los Cetram de la Ciudad de México (Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña), y revela que el mal estado de la infraestructura de los mismos vulnera las experiencias de viaje de las mujeres, y las limita en cuanto a la falta de accesibilidad para personas con discapacidad, carriolas y otros aditamentos. El estudio encuentra que la movilidad de cuidados es una de las prioridades de las mujeres en materia de movilidad, por lo que el tema de la accesibilidad es fundamental.

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2016) en América Latina y el Caribe, más del 50 por ciento de las personas usuarias de los sistemas de transporte público son mujeres. Pese a ello, las políticas y proyectos de movilidad para atender a esta mitad de la población han sido las mismas que para atender las necesidades de los hombres, considerándose como políticas “neutras” al género. En este sentido, una amplia literatura internacional ha enfatizado que las políticas públicas de movilidad y transporte deben cuestionar el supuesto de la neutralidad en términos de género, debido



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MANE

a que las necesidades, patrones de viaje y problemáticas que enfrentan las mujeres al moverse son diferentes a las de los hombres. Por ello, si los sistemas no se diseñan teniendo en cuenta las necesidades de las mujeres, pueden potenciar las brechas de desigualdad entre hombres y mujeres. Lo anterior, dado que el género, como parte medular de la estructura de la sociedad, no sólo contribuye a definir comportamientos y roles esperados para las personas, sino que se desarrolla a través de prácticas cotidianas en relación con el espacio, incluyendo patrones de viaje y desplazamientos diferenciales (Soto, 2017).”

13. De acuerdo al mismo documento, se toma cuenta de una definición de lo que se conoce como *Movilidad del Cuidado*: “... como el viaje diario asociado con el trabajo de cuidado, el cual se identifica como el trabajo no remunerado realizado por adultos para niñas/os y otras personas a cargo, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento de un hogar. El hecho de que las mujeres dediquen más tiempo que los hombres a realizar trabajos de cuidado y menos tiempo que los hombres en empleos remunerados y actividades de ocio implica que la consideración del trabajo de cuidado es clave para la igualdad de género en el transporte, ya que muchas tareas de cuidado requieren transporte para acceder a las instalaciones o servicios ubicados en diferentes partes de la ciudad.

14. Para Sánchez de Madariaga: la “Movilidad del cuidado” se refiere a todos aquellos traslados que las mujeres y también algunos hombres realizan con el fin de cuidar a otros, brindando una perspectiva para reconocer y reevaluar la labor de cuidado, ayudando a apreciar los aportes a la economía que las mujeres y hombres hacen al cuidar y trasladar a otros, incluyendo el trabajo para el debido funcionamiento del hogar (Sánchez de Madariaga, 2009). En consecuencia, la movilidad de cuidado a diferencia de la productiva implica la obligación de trasladarse para satisfacer necesidades ajenas o adicionales a



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

las propias.¹²

DS

MAME

15. Según Andrea Monje Silva, especialista de género de la División de Género y Diversidad (GDI) basada en Argentina, cuando se analizan los datos usando el concepto de movilidad del cuidado, si bien el trabajo sigue siendo el motivo principal para viajar, los viajes relacionados con el cuidado de otros pasan a ocupar el segundo lugar con un 25%, superando así a los viajes para ir a estudiar. Estos resultados hacen pensar que es necesario cambiar la forma en que concebimos y organizamos nuestros sistemas de transporte público, tomando en cuenta a estas usuarias que dedican un porcentaje significativo de su tiempo a las actividades de cuidado.¹³

16. Por lo anterior, se considera urgente plasmar el concepto de movilidad del cuidado en la norma secundaria, a efecto de coadyuvar con el Ejecutivo, para garantizar el pleno ejercicio del derecho a la movilidad y a la movilidad del cuidado, en circunstancias adecuadas y diferenciadas para mujeres y para hombres, de acuerdo a su proporción, dejando en claro la necesidad de implementar la perspectiva de género en los planes de movilidad para la Ciudad de México.

17. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <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</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.</p> |

¹²https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/An%C3%A1lisis_de_la_movilidad_accesibilidad_y_seguridad_de_las_mujeres_en_tres_Centros_de_Transferencia_Modal_CETRAM_de_la_Ciudad_de_M%C3%A9xico_es.pdf

¹³ Sánchez de Madariaga, 2009.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>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 se valorará 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>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.</p> | <p>Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.</p> <p>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. Personas 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. Personas Prestadoras del servicio de transporte público de pasaje;</p> <p>V. Personas Prestadoras del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y</p> <p>VI. Personas Usuarias de transporte particular automotor.</p> <p>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento, protección, e inclusión de la perspectiva de género en su formación, diseño, aplicación y evaluación.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 7.- ...</p> <p>I. a la IX. ...</p> <p>X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.</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>I. a la IX. ...</p> <p>X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información desagregada por género que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.</p> |
| <p>Artículo 9.- ...</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;</p> | <p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad existente o nuevo que pueda afectar a las y los usuarios de las vías, del acceso al transporte público y del entorno de movilidad peatonal, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>V. a la IX ...</p> <p>X. Base de Servicio: Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación del servicio;</p> <p>XI. a la XIV ...</p> <p>XV. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;</p> <p>XVI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;</p> <p>XVII. Ciclotaxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que podrá contar con remolque;</p> <p>XVIII. ...</p> | <p>V. a la IX ...</p> <p>X. Base de Servicio: Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o descarga, para el ascenso, descenso, transferencia de las personas usuarias, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación de servicio;</p> <p>XI. a la XIV ...</p> <p>XV. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a las personas usuarias entre dos o más rutas o modos de transporte;</p> <p>XVI. Ciclista: Persona conductora de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se consideran ciclistas a aquellas personas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando éstas desarrollen velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Las personas menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán consideradas peatones;</p> <p>XVII. Ciclo taxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para la persona conductora, las y los pasajeros y que podrá contar con remolque;</p> <p>XVIII. ...</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MANE

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>XIX. Complementariedad: Característica del Sistema Integrado de Transporte Público, en el que los diversos servicios de transporte de pasajeros se estructuran para generar una sola red que permita a los usuarios tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo;</p> <p>XX. a la LV. ...</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>LVI. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados;</p> <p>LVII. Nomenclatura: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación por parte de las personas;</p> | <p>XIX. Complementariedad: Característica del Sistema Integrado de Transporte Público (SIT), en el que los diversos servicios de transporte de pasajeros se estructuran para generar una sola red que permita a las personas usuarias tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo;</p> <p>XX. a la LV. ...</p> <p>LVI. Movilidad del Cuidado: todos aquellos traslados que se realizan con el fin de proporcionar cuidado a otras personas, brindando una perspectiva para reconocer y reevaluar la labor de cuidado, ayudando a apreciar los aportes a la economía que tanto mujeres como hombres hacen al cuidar y trasladar a otras personas, incluyendo el trabajo para el debido funcionamiento del hogar. A diferencia de la productiva, la movilidad del cuidado implica la obligación de trasladarse para satisfacer necesidades ajenas o adicionales a las propias.</p> <p>LVII. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados;</p> <p>LVIII. Nomenclatura: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación por parte de las personas;</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS
MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>LVIII. Parque vehicular: Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;</p> | <p>LIX. Parque vehicular: Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;</p> |
| <p>LIX. Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;</p> | <p>LX. Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;</p> |
| <p>LX. Permisionario: Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;</p> | <p>LXI. Permisionario: Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;</p> |
| <p>LXI. Permiso: Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga;</p> | <p>LXII. Permiso: Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga;</p> |
| <p>LXII. Permiso para conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;</p> | <p>LXIII. Permiso para conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;</p> |
| <p>LXIII. Personas con movilidad limitada: Personas que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o</p> | <p>LXIV. Personas con movilidad limitada: Personas que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;</p> <p>LXIV. Persona titular de la Jefatura de Gobierno: La Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México;</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>LXV. Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;</p> <p>LXVI. Promovente: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;</p> <p>LXVII. Registro: Acto administrativo mediante el cual la Secretaría inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, incluyendo la actualización de la</p> | <p>desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;</p> <p>LXV. Persona titular de la Jefatura de Gobierno: La Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México;</p> <p>LXVI. Perspectiva de Género: la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género.</p> <p>LXVII. Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;</p> <p>LXVIII. Promovente: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y/o las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;</p> <p>LXIX. Registro: Acto administrativo mediante el cual la Secretaría inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, incluyendo la actualización de la</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| transmisión de propiedad y demás actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse; | transmisión de propiedad y demás actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse; |
| LXVIII. Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; | LXX. Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; |
| LXIX. Reincidencia: La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses; | LXXI. Reincidencia: La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses; |
| LXX. Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes; | LXXII. Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes; |
| LXXI. Revista vehicular: Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio; | LXXIII. Revista vehicular: Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio; |
| LXXII. Secretaría: La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México; | LXXIV. Secretaría: La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México; |
| LXXIII. Secretaría de Desarrollo Urbano: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México; | LXXV. Secretaría de Desarrollo Urbano: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México; |
| LXXIV. Secretaría de Educación: La Secretaría de Educación, Ciencia, | LXXVI. Secretaría de Educación: La Secretaría de Educación, Ciencia, |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tecnología e Innovación de la Ciudad de México; | Tecnología e Innovación de la Ciudad de México; |
| LXXV. Secretaría de Finanzas: La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México; | LXXVII. Secretaría de Finanzas: La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México; |
| LXXVI. Secretaría del Medio Ambiente: La Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México; | LXXVIII. Secretaría del Medio Ambiente: La Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México; |
| LXXVII. Secretaría de Obras: La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México; | LXXIX. Secretaría de Obras: La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México; |
| LXXVIII. Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México; | LXXX. Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México; |
| LXXIX. Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito; | LXXXI. Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito; |
| LXXX. Señalización Vial: Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la infraestructura vial; | LXXXII. Señalización Vial: Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la infraestructura vial; |
| LXXXI. Servicios Auxiliares o Conexos: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares; | LXXXIII. Servicios Auxiliares o Conexos: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares; |
| LXXXII. Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la | LXXXIV. Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes, las personas físicas o morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público;</p> | <p>Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes, las personas físicas o morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público;</p> |
| <p>LXXXIII. Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas;</p> | <p>LXXXV. Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas;</p> |
| <p>LXXXIV. Servicio Particular de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;</p> | <p>LXXXVI. Servicio Particular de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;</p> |
| <p>LXXXV. Servicio Privado de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general;</p> | <p>LXXXVII. Servicio Privado de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general;</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>LXXXVI. Servicio Privado de Transporte de Seguridad Privada: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal, satisfacen necesidades de transporte relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas;</p> | <p>LXXXVIII. Servicio Privado de Transporte de Seguridad Privada: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal, satisfacen necesidades de transporte relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas;</p> |
| <p>LXXXVII. Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios;</p> | <p>LXXXIX. Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios;</p> |
| <p>LXXXVIII. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;</p> | <p>XC. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;</p> |
| <p>LXXXIX. Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública: Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;</p> | <p>XCI. Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública: Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;</p> |

DS

MAME



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>XC. Sistema Integrado de Transporte Público: Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago;</p> <p>XCI. Tarifa: Es el pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio;</p> <p>XCII. Tarifa Preferencial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios;</p> <p>XCIII. Tarifa especial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor;</p> <p>XCIV. Tarifa promocional: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte;</p> <p>XCV. Taxi: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros;</p> <p>XCVI. Tecnologías sustentables: Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el</p> | <p>XCII. Sistema Integrado de Transporte Público: Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago;</p> <p>XCIII. Tarifa: Es el pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio;</p> <p>XCIV. Tarifa Preferencial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios;</p> <p>XCV. Tarifa especial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor;</p> <p>XCVI. Tarifa promocional: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte;</p> <p>XCVII. Taxi: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros;</p> <p>XCVIII. Tecnologías sustentables: Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS
MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>desempeño y reducción de emisiones contaminantes;</p> | <p>desempeño y reducción de emisiones contaminantes;</p> |
| <p>XCVII. Transferencia modal: Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;</p> | <p>XCIX. Transferencia modal: Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;</p> |
| <p>XCVIII. Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio;</p> | <p>C. Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio;</p> |
| <p>XCIX. Unidad: Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;</p> | <p>CI. Unidad: Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;</p> |
| <p>C. Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente: El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por múltiplos de ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia, previstos en las normas locales vigentes de la Ciudad de México;</p> | <p>CII. Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente: El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por múltiplos de ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia, previstos en las normas locales vigentes de la Ciudad de México;</p> |
| <p>CI. Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;</p> | <p>CIII. Usuaría: Toda persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;</p> |
| <p>CII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;</p> | <p>CIV. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;</p> |
| <p>CIII. 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;</p> | <p>CV. 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;</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;</p> <p>CV. 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</p> <p>CVI. 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;</p> | <p>CVI. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;</p> <p>CVII. 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</p> <p>CVIII. 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;</p> <p>...</p> |
| | <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>PRIMERO.- Túrnese a la Jefatura de Gobierno para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>SEGUNDO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>TERCERO.- La Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, contará con un plazo de 90 días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para realizar las reformas necesarias al Reglamento que corresponda.</p> |

X. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 233 de la Ley



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la diputada Ma. Guadalupe Aguilar Solache, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

DS

MAME

1. *“De acuerdo con un informe desarrollado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Organización de las Naciones Unidas, la Ciudad de México es la quinta metrópoli más poblada del mundo. Según el estudio Revisión 2018 de las Perspectivas de Urbanización Mundial, el número de personas que viven en esta mega urbe es de 21 millones 581,000 habitantes.”¹⁴*

2. La diputada Aguilar Solache refiere que *“En lo que respecta al número de vehículos que circula por las calles de la capital mexicana, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el total de automóviles registrados al 2017 es de 5 millones 471,904 unidades, considerando autos particulares, transporte de carga, de pasajeros y motocicletas. Con millones de personas y vehículos conviviendo en un espacio delimitado es claro el nivel de dificultad que representa proveerle de movilidad a la quinta mega urbe del mundo.*

Por ello y de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general.”

3. Señala la promovente que *“Los traumatismos causados por el tránsito, sin embargo, pueden ser prevenidos. La experiencia internacional sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial.”*

¹⁴ <https://www.eleconomista.com.mx/politica/La-CDMX-necesita-soluciones-urgentes-en-movilidad-Andres-Lajous--20190615-0004.html>. Consultado el 11 de agosto de 2020.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

4. Continúa señalando la diputada Aguilar Solache que *“Entre las intervenciones eficaces, la OMS destaca la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fomento del transporte público; el control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores; y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito”.*

5. *“Consciente del grave problema de salud pública que representa la seguridad vial, el INSP, a través de su Línea de Investigación en Prevención de Lesiones y Violencia ha desarrollado más de media docena de estudios relacionados con el tema, entre los que se encuentran los siguientes: Ambiente seguro: intervenciones para prevención de atropellamientos (ASIPA); Impacto de los Puentes peatonales en la prevención de atropellamientos en la Ciudad de México D.F.; Impacto económico de las lesiones por accidente de tráfico en el sistema de salud; Monitoreo y evaluación del impacto de intervenciones destinadas a prevenir las lesiones causadas por el tránsito en dos ciudades de México; Prevención de accidentes de tráfico. Identificación de intervenciones con participación de los actores involucrados, y Uso de casco, celular y exceso de velocidad al conducir: prevalencia y factores asociados en cuatro ciudades de México.”*

6. Como parte de la problemática que se expone en la iniciativa, se indica que *“La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito. A través de la coordinación y*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

colaboración intersectorial, los países en la Región de las Américas pueden mejorar la legislación de seguridad vial, creando un ambiente más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte. Es esencial que los países implementen medidas para hacer las vías más seguras, no sólo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías: los peatones, los ciclistas y los motociclistas.

17. Se refiere que “Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años.¹⁵

Se indica que “Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos.

Existen diversos factores que pueden ocasionar los accidentes entre ellos se encuentra las siguientes:

Velocidad

- *El aumento de la velocidad promedio guarda relación directa con la probabilidad de que ocurra un accidente de tránsito y con la gravedad de sus consecuencias. Por ejemplo, un incremento de un 1% de la velocidad media del vehículo da lugar a un aumento del 4% en la incidencia de accidentes mortales y de un 3% en la de accidentes con traumatismos. (Se puso como viñeta para unificar el formato de este*

¹⁵ Organización Mundial de la Salud. 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo. Consultado 29 jun 2020]. Disponible en: <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

apartado).

- *El riesgo de defunción de un peatón golpeado por la parte frontal de un automóvil aumenta enormemente con la velocidad (se multiplica por 4,5 de 50 km/h a 65 km/h).*
- *En el caso de un impacto lateral entre automóviles que circulan a 65 km/h, el riesgo mortal para los pasajeros es del 85%.*

Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

- *Conducir bajo los efectos del alcohol o de cualquier sustancia psicoactiva o droga aumenta el riesgo de un accidente con desenlace fatal o lesiones graves.*
- *En casos de conducción bajo los efectos del alcohol, el riesgo de accidente de tránsito comienza incluso con bajos niveles de concentración de alcohol en sangre (BAC) y aumenta considerablemente cuando el BAC del conductor es $\geq 0,04$ g/dl.*
- *En casos de conducción bajo los efectos de drogas, el riesgo de accidente de tránsito aumenta en diversos grados en función de la sustancia psicoactiva. Por ejemplo, el riesgo de accidente mortal de un consumidor de anfetaminas es unas cinco veces mayor que el de uno que no consume drogas.*

No utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños

- *Usar correctamente un casco de motociclista puede reducir el riesgo de muerte casi en un 40%, y el riesgo de lesiones graves en más del 70%.*
- *El uso del cinturón de seguridad disminuye entre un 45% y un 50% el riesgo de defunción de los ocupantes delanteros de un vehículo. En cuanto a los ocupantes de los asientos traseros, el cinturón reduce en un 25% el riesgo de defunción y de traumatismos graves.*
- *El uso de los sistemas de sujeción para niños se puede traducir en una reducción del 60% en la mortalidad.*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

NAME

Conducción distraída.

Existen muchos tipos de distracciones que pueden alterar la conducción. La distracción provocada por el uso de teléfonos móviles es un motivo de preocupación cada vez mayor en el ámbito de la seguridad vial.

- *Los conductores que usan el teléfono móvil mientras conducen tienen cuatro veces más probabilidades de verse involucrados en un accidente, que los conductores que no lo hacen. El uso del teléfono móvil durante la conducción reduce la velocidad de reacción (especialmente para frenar, pero también la reacción ante las señales de tránsito), y hace más difícil mantenerse en el carril correcto y guardar las distancias correctas.*
- *Los teléfonos móviles manos libres no son mucho más seguros que los que se llevan en la mano, y los mensajes de texto durante la conducción aumentan considerablemente el riesgo de accidente.*

Vehículos inseguros

- *Los vehículos seguros desempeñan un papel esencial para evitar accidentes y reducir la probabilidad de lesiones graves. Existen algunos reglamentos de las Naciones Unidas sobre la seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios de fabricación y producción de los países podrían salvar muchas vidas.*
- *Algunos de esos reglamentos exigen que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de estabilidad (para prevenir el sobreviraje) y aseguren que todos los vehículos tengan airbags y cinturones de seguridad. Sin esas normas básicas, el riesgo de accidentes de tránsito aumenta considerablemente, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes están fuera de él.¹⁶*
- *En la Ciudad de México con reportes proporcionados por el C5 en el*

¹⁶ <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

2018 fue el año que se han registrado más caso de incidentes viales con 246.577, le sigue el 2019 con 229.467, en 2017 con 226.467 y en lo que va del año 2020 se han registrado 118.856 accidentes viales por tal situación es importante buscar mecanismos que ayuden a mitigar los accidentes ocasionados en la Capital.¹⁷

18. En suma, la iniciativa tiene como propósito reformar la Ley de Movilidad a efecto de que se implementen otro tipo de herramientas que afirme la seguridad vial para prevenir los accidentes viales que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas.

19. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 233 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>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.</p> | <p>Artículo 233.- En materia de seguridad vial, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes de prevención de incidentes y accidentes 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.</p> |
| | Transitorios |
| | <p>PRIMERO. - Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para mayor difusión.</p> <p>SEGUNDO. - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> |

¹⁷ https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/incidentes-vialesc5/table/?disjunctive.incidente_c4&location=10,19.33706,-99.15092



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 233 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------|------------------------|
| | |

XI. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 68 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por el diputado José de Jesús Martín del Campo Castañeda, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

DS
NAME

1. *“A partir de la entrada en vigor de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se estableció por primera vez el concepto de movilidad dentro de nuestro marco normativo; entendido este como 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.*
2. *En este sentido es de resaltar la implementación de una nueva jerarquización de movilidad, en donde la prioridad es el peatón y en un último lugar se encuentran los usuarios de transporte particular automotor; al mismo tiempo que se establece un conjunto de principios a seguir para su cumplimiento, siendo el primero de ellos el de la seguridad de las personas en su movilidad.*
3. Señala el promovente que *“A pesar de que la Ley de Movilidad procura la integración del servicio de transporte público, la adopción de medidas para garantizar la protección de la integridad física, establecer criterios y acciones de diseño universal, incentivar y fomentar el uso del transporte público, así como el uso racional del automóvil particular, este último mantiene su constancia de uso como uno de los principales medios de transporte utilizado por la población de la Ciudad de México y la zona metropolitana del Valle de México.”*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

4. Destaca el diputado que *“Por otro lado, el Gobierno de la Ciudad de México en los últimos años ha aplicado medidas innovadoras de control que buscan crear una mayor conciencia por parte de los conductores de vehículos automotores, al mismo tiempo de generar mejores condiciones de seguridad para toda persona, sea peatón, usuario de algún transporte o conductor; así como en caso de no observar las disposiciones establecidas, aplicar las sanciones correspondientes.”*

5. Señala el diputado Martín del Campo que *“La Ley de Movilidad de la Ciudad de México es de reciente creación; sin embargo, aún es necesario perfeccionar algunos artículos de ella a efecto de brindar una mayor certeza en su aplicación y observancia por parte de la ciudadanía.*

La regulación precisa de las sanciones en los casos de suspensión temporal del uso de licencia o permiso para conducir es necesaria para disipar la posibilidad de discrecionalidad en su aplicación o inejecución.

6. Señala el promovente que *“De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en la Ciudad de México existen poco más de seis millones de vehículos de motor registrados en circulación; de los cuales 5.5 millones son automóviles de uso particular; siendo la segunda Entidad Federativa con mayor número de vehículos, solo por debajo del Estado de México.*

La Encuesta Origen Destino 2017, refiere que de los 2 millones 666 mil 893 hogares que hay en la Ciudad de México, el 53.1% de estos disponen de algún tipo de vehículo particular, siendo el automóvil el que se presenta con mayor frecuencia.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Distribución porcentual de los hogares por disponibilidad de vehículo y tipo, según área geográfica

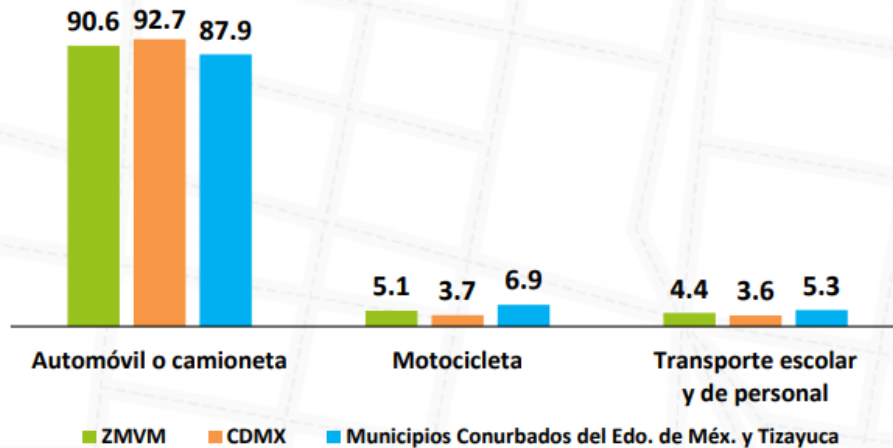
| Área geográfica | Si disponen de vehículos | Tipo de vehículo | | | No disponen de vehículos |
|-------------------------------------------------------|--------------------------|------------------|--------------|------------|--------------------------|
| | | Automóviles | Motocicletas | Bicicletas | |
| Zona metropolitana del Valle de México | 53.2 | 77.0 | 10.0 | 35.9 | 46.8 |
| Ciudad de México | 53.1 | 83.3 | 8.3 | 28.0 | 46.9 |
| Municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca | 53.3 | 72.0 | 11.3 | 42.3 | 46.7 |

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

Nota: Los porcentajes de Tipo de vehículo están calculados respecto al total de hogares que disponen de algún vehículo, para cada área geográfica.

Del mismo modo, la propia Encuesta Origen Destino 2017 nos indica que en la Ciudad de México de los 6.93 millones de viajes diarios que se realizan, 1.75 millones de estos se realizan en transporte privado.

Porcentaje de viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más en transporte privado, según medio de transporte utilizado por área geográfica de origen del viaje



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

7. Sostiene el promovente que "... , la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, ha informado que las infracciones de tránsito más comunes por parte de los conductores son:

- No respetar los límites de velocidad.
- Conducir bajo la influencia del alcohol.
- Manejar en contraflujo.
- Estacionarse en doble fila, frente a alguna entrada, zona peatonal o



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

lugares reservados para personas con discapacidad.

- *Conducir sin tarjeta de circulación.*
- *Conducir sin licencia o permiso vigente.*
- *Conducir sin cinturón de seguridad.*
- *No hacer uso de las direccionales e intermitentes.*
- *No respetar la luz del semáforo ni otros señalamientos de tránsito.*
- *Los motociclistas y ciclistas conducen sin casco, sin luz o reflectores.*
- *Conducir sin placas.*
- *Conducir sin poner atención al frente a causa de hablar por celular, voltear, no hacer uso de los espejos, jugar con el sistema de entretenimiento o maquillarse, entre otros.*

8. En razón de lo anterior, el legislador considera que podemos “...observar y considerar que las infracciones antes citadas únicamente conllevan a la sanción prevista en el Reglamento de Tránsito vigente en la Ciudad como medida correctiva; sin embargo, existe casos de conductores cuya reincidencia en las conductas sancionadas o la gravedad de la comisión, implica otro tipo de sanciones, las cuales pueden conllevar a la suspensión temporal o cancelación de la licencia de conducir.”

9. *La intención de suspender o cancelar la licencia de conducir tiene por objeto prevenir la reproducción de la falta, delito o de los incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas o la afectación de los bienes públicos y privados; pues en algunos casos el agravio puede llegar a ser fatal.*

La propia Ley de Movilidad en su artículo 7 establece los principios rectores a observar al momento de diseñar e implementar las acciones públicas en materia de movilidad; siendo el primero de estos, la de seguridad:

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



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

observarán los principios siguientes:

DS
MAME

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;

10. Refiere el promovente que *“De acuerdo con el portal de Datos Abiertos de la Ciudad de México, en 2019 se registraron 229 mil 467 incidentes viales reportados por el C5; en los cuales 158 casos presentaron algún accidente automovilístico en el que falleció alguna persona. Así mismo, cerca de 25% de los incidentes reportados se presentó situaciones de personas lesionadas, atropelladas o prensadas.*

En este orden de ideas, la Ley de Movilidad en su artículo 12 indica que es facultad de la Secretaría la aplicación de las sanciones previstas en la Ley:

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

XV. Aplicar en el ámbito de sus facultades, las sanciones previstas en la presente Ley, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;”

No obstante lo anterior, el diputado José de Jesús Martín del Campo considera que *“...en lo que respecta a las sanciones previstas en el artículo 68, en donde se especifica que la Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir en los supuestos ahí señalados, existe la falta de certeza sobre la sanción que se refiere a las fracciones I y II; debido a que no refieren la temporalidad exacta a aplicar en la suspensión de la licencia, a diferencia de los demás supuestos señalados en las fracciones subsecuentes.*

Del mismo modo, no está prevista agravante alguna para el caso en el que el titular reincida en el no resarcimiento de algún daño causado a terceros o a sus



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

bienes. Finalmente, en el párrafo segundo del artículo en cuestión, se considera pertinente establecer que además de los casos de cancelación de la licencia de conducir, también quede prohibido conducir vehículos motorizados en el territorio de la Ciudad con licencia o permiso para conducir expedido en otra entidad federativa o país, a aquella persona que se le suspenda la licencia, durante el tiempo que dure la suspensión.”

11. Bajo los argumentos antes mencionados, la presente Iniciativa tiene como propósito reformar el artículo 68 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, ya que es necesario brindar una mayor certeza en su aplicación y observancia por parte de la ciudadanía y la autoridad. La regulación precisa de las sanciones en los casos de suspensión en forma temporal del uso de licencia o permiso para conducir es necesaria para disipar la posibilidad de discrecionalidad en su aplicación o la inejecución; y que en consecuencia puedan presentarse supuestos en los que se incumpla la ley y se reproduzcan incidentes viales que vulneren a terceros en su persona o bienes, pudiendo llegar a ser fatales.

12. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 68 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 68.- ...</p> <p>I. Si el conductor acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año;</p> <p>II. Cuando el titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;</p> | <p>Artículo 68.- La Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:</p> <p>I. Por seis meses si el conductor acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año;</p> <p>II. Por un año cuando el titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo y por tres años en caso de ser reincidente;</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 68 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>III. Por un año cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y</p> <p>IV. Por tres años cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión en un periodo mayor a un año, contado a partir de la primera sanción por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.</p> <p>La persona titular de la licencia o permiso cancelado, quedará impedido para conducir vehículos motorizados en el territorio de la Ciudad con licencia o permiso para conducir expedido en otra entidad federativa o país.</p> <p>El conductor que infrinja el párrafo anterior, se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.</p> | <p>III. Por un año cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y</p> <p>IV. Por tres años cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión en un periodo mayor a un año, contado a partir de la primera sanción por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.</p> <p>La persona titular de la licencia o permiso cancelado, quedará impedido para conducir vehículos motorizados en el territorio de la Ciudad con licencia o permiso para conducir expedido en otra entidad federativa o país. El mismo impedimento será aplicable a la persona titular de la licencia suspendida por el tiempo que dure esta suspensión.</p> <p>El conductor que infrinja el párrafo anterior, se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.</p> |
| | TRANSITORIOS |
| | Primero. Publíquese en la Gaceta Oficial del Gobierno de la Ciudad de México. |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 68 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Segundo. El presente Decreto entra en vigor al día siguiente de su publicación.</p> |

XI. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona una fracción XXIX Bis al artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de educación vial, presentada por la diputada Leonor Gómez Otegui, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

1. Tiene por objeto *“Establecer en la Ley de Movilidad la definición sobre educación vial para reforzar su difusión, observancia y armonización con los lineamientos establecidos en la misma norma.”*
2. Según se expone en la iniciativa, *“La Organización Mundial de la Salud apunta que los accidentes viales son causantes de 1.3 millones de muertes por año en el mundo y más de 20 millones de lesionados. Lamentable y lastimosamente esta cantidad tiende a incrementarse año con año, siendo así la principal causa de muerte en menores de cinco a 14 años y la segunda en los jóvenes de 15 a 29 años.*
3. *En lo que respecta a nuestro país, de acuerdo con el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), ocupamos el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, constituyendo la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general.*
4. Indica la diputada Gómez Otegui que *“... en el ámbito local, los datos de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México refieren que durante el año pasado murieron 348 personas atropelladas, mientras que en 2018 se*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

registraron 262 víctimas mortales por accidentes de tránsito. Asimismo, en el último mes del 2019 se incrementaron y agudizaron los atropellamientos de peatones o ciclistas pues se llegó a la cifra de 66 decesos, superando al doble la media de casos que se habían presentado a lo largo del año.”

Las razones pueden ser varias, desde exceso de velocidad, diversos distractores en el camino, hasta encontrarse bajo el influjo del alcohol, pero la causa principal se encuentra relacionada con la falta de responsabilidad en la circulación y la ausencia de conocimiento en materia de tránsito, lo que podría llegar a solventarse, si se tomaran las medidas necesarias para la promoción, difusión y enseñanza de la educación vial.

5. Refiere la promovente que *“En nuestra enorme Ciudad, el creciente número de accidentes tanto en zonas urbanas y suburbanas como en carreteras, el aumento en el parque vehicular, los equipos automotores que contienen motores potentes, las condiciones de la infraestructura vial, el aumento de las personas con permiso para conducir y la poca o escasa educación vial que recibimos tanto conductor como peatones son factores que dificultan el respeto y sentido común al transitar y desplazarse sobre el espacio público.”*

6. Al respecto, señala la legisladora que *“Casos tan tristes pero al mismo tiempo tan recientes como el del ciclista Mario Trejo que circulaba por el carril compartido bus-bici, justo en el desnivel vehicular del Eje 2 Norte Eulalia Guzmán, en la Ciudad de México, cuando un camión que va de San Isidro a Oceanía lo atropelló provocándole tres fracturas el 6 de noviembre pasado¹⁸; el de una mujer que chocó contra dos árboles perdiendo la vida en la colonia Campestre Churubusco, alcaldía Coyoacán el 05 de noviembre¹⁹; o el de un motociclista que murió luego de chocar contra la parte trasera de una camioneta cuando circulaba sobre Av. Circuito Interior, a la altura de Galerías Plaza de las*

¹⁸ Ponce, Erick. #JusticiaParaMario: Este es el caso del ciclista atropellado por un autobús en la CDMX, Sopitas, 11 de noviembre de 2020. Disponible en: <https://www.sopitas.com/noticias/justicia-para-mario-ciclista-atropellado-autobus-cdmx-semovi/>

¹⁹ Hernández, Mauricio. Fallece mujer al chocar su camioneta contra árbol en Coyoacán, Excélsior, 05 de noviembre de 2020. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/fallece-mujer-al-chocar-su-camioneta-contra-arbol-en-coyoacan/1415193>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

ds

MAME

Estrellas y se estampó contra una camioneta el 22 de octubre²⁰.”

7. En ese sentido, la diputada Gómez Otegui señala que *“Como se puede observar, la materia vial merece nuestra completa atención y sobre todo acción, obligándonos a poner especial atención y a enfatizar la importancia de generar medidas que protejan a todas y todos para evitar resultados lamentables y catastróficos.”*
8. Al respecto, considera que *“Muy probablemente una parte de todos los siniestros acontecidos se hubiera podido evitar si se contara con educación vial. Y es cada vez más necesario que en todos los niveles y en todos los ámbitos se cuente con conocimiento sobre la seguridad vial consistente en prevenir accidentes de tránsito o minimizar sus efectos para la vida y salud de las personas, pero comprendiendo que todas y todos en la Ciudad tenemos que convivir bajo el mayor orden posible y compartiendo la vía pública.”*
9. Como parte de los argumentos que sustentan la iniciativa, se indica que *“A diario miles de personas interaccionan en la vía pública. En ella coexisten un sin fin de actividades económicas, culturales, políticas, recreativas y de transporte necesarias para el desarrollo colectivo.*

Para trasladarse de un lugar a otro, las personas se clasifican en

- *Peatones. Si se movilizan a pie.*
- *Ciclistas. Si usan una bicicleta para desplazarse.*
- *Motociclistas. Si utilizan una motocicleta de dos o hasta cuatro ruedas.*
- *Automovilistas. Si viajan en vehículo de motor tipo automóvil, camioneta o pick up.*
- *Y ocupantes del transporte público o de carga.*

Estos a su vez dependiendo del lugar que ocupen se clasifican en conductores

²⁰ González, Alejandro. *Motociclista muere tras chocar contra camioneta de Obras de CdMx*, Milenio, 22 de octubre de 2020. Disponible en: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/circuito-interior-motociclista-muere-chocar-camioneta>

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

o pasajeros, sin embargo, una característica que comparten se centra en los eventos de tránsito y todos los factores de riesgo asociados a estos.

10. Asimismo, la diputada promovente destaca que en “El blog “Laminas y Aceros” hace una clasificación de las 10 causas principales que intervienen en los accidentes de tránsito²¹, tal y como se muestra a continuación:



11. En la iniciativa en análisis se indique que “Por su parte, Carmudi, un portal especializado en compra y venta de autos, presentó las principales causas de accidentes viales ya sea en carretera o en ciudad.²²

1) *Distracciones del conductor: 40 % de los accidentes Sea por buscar*

²¹ <https://blog.laminasyaceros.com/blog/principales-causas-de-accidentes-viales>

²² Autopistas, *Principales causas de accidentes viales*, El Universal, 20 de agosto de 2015. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/autopistas/2015/08/20/principales-causas-de-accidentes-viales>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

algo en el auto, controlar la música, mirar algo por la ventana o utilizar el celular, las distracciones del conductor son la principal causa de accidentes con un 40 por ciento. Los accidentes relacionados con el uso del móvil al conducir se han convertido en la causa número uno de muertes por accidentes viales a nivel mundial de adolescentes de 16 a 19 años de edad.

- 2) *Manejo agresivo: 31 %El conducir de forma agresiva a exceso de velocidad, ignorar señales de tránsito e incluso intentar maniobras especiales, como intentar un estilo de conducción de derrape llamado "Drifting", son la segunda causa más importante de accidentes en nuestro país con un 31 por ciento. Las incidencias de este tipo de accidentes son más frecuentes de noche, especialmente entre las 10 de la noche y las 4 de la mañana. Estos accidentes tienen también un alto índice de fatalidad, pues aún con los avanzados sistemas de seguridad actuales, las fuerzas G que actúan sobre conductor y pasajeros son brutales, tanto que en muchas ocasiones la muerte de los ocupantes no es causada por el choque, sino por la desaceleración.*
- 3) *Falta de pericia: 11 por ciento Estos accidentes se diferencian del manejo agresivo debido a que quien sufre estos percances no actúa con intención. Puede calcularse mal la velocidad en una curva, no ver la luz roja, cambiarse de carril cuando el otro auto está en punto ciego, entre otros errores.*
- 4) *Manejar cansado: 7 por ciento La falta de descanso o el cansancio extremo son un factor determinante para sufrir un accidente, pues así como la velocidad de reacción es lenta, se corre el riesgo de quedarse dormido al volante. El 7 por ciento de los accidentes involucran el manejar cansado, y aunque en zonas urbanas las consecuencias generalmente son materiales, en los viajes carreteros el peligro y la tasa de mortalidad ascienden dramáticamente.*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MAME

- 5) *Alcohol: 7 por ciento Debido a los eficientes operativos de la policía, como el programa “Conduce Sin Alcohol”, mejor conocido como “Alcoholímetro”, la cifra de los accidentes causados por el alcohol ha disminuido dramáticamente en los últimos años, pero aún con todo esto, el 30% de los accidentes fatales involucran de algún modo el consumo desmedido de alcohol.*
- 6) *Otros factores, 4 por ciento En esta categoría caen todos los accidentes que no son causados por el factor humano sino por condiciones externas o adicionales, como son un muy mal clima, condiciones del camino, fallas mecánicas, situaciones naturales como un rayo o un terremoto, inundaciones, etc.”*

12. La promovente sostiene que *“Tan solo en lo que va del 2020 y de acuerdo con la última actualización del portal de Datos Abiertos de la Ciudad de México del periodo que abarca los meses de enero a octubre se han registrado un total de 133,491 incidentes viales reportados por el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5)²³, como se muestra:*

| Mes | Número de incidentes viales |
|---------|-----------------------------|
| Enero | 18, 113 |
| Febrero | 19, 313 |
| Marzo | 16, 705 |
| Abril | 8,001 |
| Mayo | 7,064 |

23

https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/incidentesvialesc5/information/?disjunctive.incidente_c4&refine.ano=2020&location=10,19.33753,99.15&dataChart=eyJxdWVyaWVzljpbeyJjaGFydHMiOlt7InR5cGUiOiJsaW51liwiZnVuYyI6IkFWRyIsInlBeGlzIjoibGF0aXR1ZCIsInNjaWVudGlmaWNEaXNwbGF5Ijpb0cnVILCJjb2xvcil6IiM2NmMyYTUifV0slnhBeGlzIjoibWVzZGVjaWVycmUiLCJtYXhwb2ludHMlOiIiLCJ0aW1lc2NhbgUjOm51bGwslInNvcnQiOiIiLCJjb25maWciOnsiZGF0YXNldCI6ImluY2lkZW50ZXMtZmlhbGVzLWMM1liwib3B0aW9ucyI6eyJkaXNqdW5jdGl2ZS5pbmNpZGVudGVfYzQiOnRydWUslInJlZmluZS5hbm8iOiIyMDIwIn19fV0slmRpc3BsYXIMZWdlbmQiOnRydWUslmFsaWduTW9udGgiOnRydWUslInRpbWVzY2FsZSI6IiJ9



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

| | |
|------------|--------|
| Junio | 10,414 |
| Julio | 12,373 |
| Agosto | 13,627 |
| Septiembre | 13,246 |
| Octubre | 14,635 |

13. *“En general la pérdida de vidas humanas, las personas lesionadas e incapacitadas y la pobreza posterior a que algún integrante de la familia sufre un accidente de tránsito, sea por falta de ingresos, por el costo prolongado de la atención médica o la rehabilitación, son impactos sumamente negativos en la vida, la salud y los bienes de las personas.”*

14. La promovente considera que *“Una óptica alternativa para disminuir el problema sería sancionar más severamente al infractor, pero de manera esencial podemos decir que más que proponer aumentar la pena, lo que la sociedad requiere con urgencia es educación permanentemente para todas y todos los que utilicemos la vía pública.”*

15. Se destaca que *“A propósito, y consciente de esta grave problemática, en el año 2009 la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró el periodo 2011-2020 como la “Década de Acción por la Seguridad Vial”, exhortando a todos los países miembros a llevar a cabo acciones que permitan el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.” Su objetivo consiste en estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial²⁴. Específicamente, el Pilar 4 se enfoca en:*

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los

²⁴ Organización Mundial de la Salud, Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2010. Disponible en: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

16. Se destaca que *“...el pasado 6 de junio de 2011, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 emitida por la Secretaría de Salud y la SCT, la cual tiene como objetivo general la reducción en un 50 por ciento de las muertes y, reducir al máximo las lesiones y discapacidades relacionados con accidentes de tránsito en el país.*

Dicha estrategia contiene metas y acciones que deben ser atendidas por diversas dependencias del Gobierno Federal, así como las que han de coordinarse con gobiernos estatales y municipales para que en conjunto se logre alcanzar las metas.²⁵”

17. Por lo que se refiere al ámbito local, la diputada señala que *“el Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Movilidad local han publicado las 10 Reglas del Buen Conductor²⁶, que prácticamente todas y todos debemos conocer y que consisten en lo siguiente:*

- 1) *No rebasar el límite de velocidad*
- 2) *No manejar alcoholizado*
- 3) *No mensajear al manejar*
- 4) *En la luz roja no hay vuelta continua*
- 5) *Respetar en metro y medio a los ciclistas*
- 6) *En cruces no señalizados en paso es uno y uno*

²⁵ Gobierno de México, Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020. Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/acciones-yprogramas/estrategia-nacional-de-seguridad-vial-2011-2020?state=published>

²⁶ <https://semovi.cdmx.gob.mx/blog/post/las-diez-del-buen-conductor>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

- 7) *En dos ruedas, usar el casco; en cuatro ruedas, usar el cinturón*
- 8) *Primero el peatón. No obstruir su espacio y cederle el paso*
- 9) *Si no pasa, no pase*
- 10) *No estacionarse en doble fila.*

Al respecto, considera que “... acciones tan sencillas como utilizar el cinturón de seguridad o usar casco (ciclistas y motociclistas) y sistemas de retenes para niños, no utilizar el teléfono celular mientras se conduce o fijarse siempre en los semáforos al cruzar la calle, son acciones que parecieran muy simples pero que en realidad pueden coadyuvar a generar cambios en la conciencia y en la prudencia de la sociedad en general para así disminuir los accidentes y garantizar nuestra seguridad vial de la mejor manera.

18. En razón de lo anterior, se propone que “*Por educación vial debemos entender al conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y el respeto a los derechos humanos.*

Solamente con ella podremos transitar hacia una sociedad que sepa cumplir con las reglas, las leyes y la normativa en la vía pública y sobre todo que se garantice un tránsito seguro en donde se disminuya el riesgo eminente de daño a las demás personas y a sus bienes.

Por ende, la presente iniciativa propone establecer en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México dicho concepto sobre educación vial para reforzar su difusión, observancia y armonización con los lineamientos establecidos en la misma norma.”

19. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se adiciona la fracción XXIX Bis al artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 9.- ...</p> <p>I. a XXIX. ...</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>XXX. a CVI. ...</p> | <p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. a XXIX. [...]</p> <p>XXIX Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos.</p> <p>XXX. a CVI. [...]</p> |
| | Transitorios |
| | <p>ARTÍCULO PRIMERO. El Presente decreto entrará en vigor al día siguiente a su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>ARTÍCULO SEGUNDO. Remítase a la Jefatura de Gobierno para efectos de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión en el Diario Oficial de la Federación.</p> |

XIII. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 90 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por el diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

1. "... podemos considerar que la labor de las personas que encuentran su



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

sustento en la conducción del transporte público, resulta ser una labor más complicada de lo que se pudiera considerar, debido a que, además de las afectaciones a la salud ocasionadas por la labor sedentaria y demandante, tanto física y mentalmente, las personas dedicadas a esta actividad generalmente son trabajadoras independientes y es común que no cuenten con aportes de jubilación, cobertura médica o representación sindical²⁷ las ganancias que obtienen suelen ser variables ya que la cantidad que obtengan es directamente proporcional a la cantidad de personas que trasladan, además de la consideración del mantenimiento que requiera el vehículo con que ofrezcan el servicio.

Derivado de lo anterior, podríamos suponer que las condiciones de trabajo que permean la actividad que realizan las personas conductoras de transporte público, ya sea colectivo o individual, debido las percepciones económicas reducidas y la inestabilidad en el empleo, que depende completamente de los viajes que las personas realicen en su día a día”.

2. Señala el promovente que *“Debemos considerar que debido a la pandemia de Covid-19 bajó la afluencia de pasajeros en el sistema de transporte público de la Ciudad de México, como lo informó la jefa de Gobierno Claudia Sheinbaum Pardo.²⁸ Si bien es cierto que la poca afluencia de personas en la Ciudad ha aportado para la contención del virus, también es cierto que esta merma ha sido significativa tanto para los ingresos de la Ciudad, como de las personas que se dedican a la conducción de transporte público”.*
3. En ese sentido, considera el diputado que *“Mejorar el transporte público, inicia desde que se planea un avance en las condiciones laborales de quienes se dedican a la conducción de este, en este sentido el Gobierno de la Ciudad de México ha realizado diversas acciones para apoyar a quienes pertenecen a*

²⁷ Gany FM, Ramirez J, Aragonés A, Bari S, Ayash C, Leng J. Step on it! Workplace Cardiovascular Risk Assessment of New York City Yellow Taxi Drivers. *J Inmigr Minor Health*. 2015;18(1):118-134

²⁸ <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Transporte-publico-de-la-CDMX-pierde-mas-de-2000-millones-de-pesos-por-el-Covid-19-20200814-0020.html>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

este sector laboral.

DS

MANE

Tal es el caso, del desarrollo de la aplicación “Mi Ruta” para supervisar las horas laboradas por semana de cada trabajador y hacer el seguimiento de los recorridos; se implementará el programa de colocación de GPS y cámaras en todas las unidades de transporte concesionado, por su parte, en el transporte concesionado individual, se dió inicio a la digitalización de la Revista y la Licencia de Conducir Tipo B y se estableció el Programa Obligatorio del Registro de personas Operadoras de Taxis, para asociar a cada placa de taxi con sus personas conductoras responsables, asimismo, se desarrolló una aplicación telefónica gratuita que permite solicitar el servicio de un taxi con controles importantes de seguridad.”

4. *“Derivado de lo anterior, podemos asegurar que el trabajo se ha mantenido constante en el afán de mejorar las condiciones de vida de todas las personas, en este caso, de todas aquellas que encuentran su sustento en la conducción de transporte público concesionado, ya sea colectivo o individual. Sin embargo, se ha comenzado a presentar el caso de que, luego reformas a la Ley de Movilidad, la realizada en su Artículo 90 se ha prestado para que, en la interpretación de la norma, no se permita demostrar no ser responsable de algún accidente vehicular en que se vean involucrados, siendo sus vehículos remitidos al corralón sin haber presentado una averiguación previa en la que se confirme que quienes conducían un transporte público concesionado, fueran quienes ocasionaron dicho accidente vehicular.*

Es indispensable modificar de forma que, se respete el Derecho de Presunción de Inocencia, el cual es un Derecho Humano y constituye un principio de protección y tutela de los derechos de toda persona, de ese modo se logra evitar arbitrariedades o tratos injustos hacía cualquier persona.”

5. *Considera el diputado Macedo que “Si bien es cierto que, las normas deben aplicarse sin distinciones, también es necesario proteger los derechos de las*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

personas en estos casos, ya que, de no ser responsables de un accidente vehicular, pero verse involucrados, al ser despojados de su herramienta de trabajo, ya sea transporte público concesionado colectivo o individual, se les está limitando el derecho a continuar trabajando, lo cual afecta de forma significativa la vida de las personas y su sustento.

Por lo anterior, señala el legislador que “*Debemos trabajar para generar mecanismos que protejan los derechos humanos de las personas y de ser necesario, ser específicos en las reglas y normas a fin de defender la presunción de inocencia y dignificar el derecho al trabajo*”.

6. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

| Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 90 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
| <p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> | <p>Artículo 90.- ...</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho, solamente en los casos en que se haya comprobado la responsabilidad estricta de la persona conductora en el incidente.</p> |
| | Transitorios |
| | <p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 90 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>México. Para su mayor difusión publíquese en el Diario Oficial De La Federación.</p> <p>Segundo. Una vez entrada en vigor se tendrá un plazo de 15 días hábiles para que las autoridades competentes emitan las disposiciones administrativas o secundarias correspondientes para el correcto funcionamiento de la Ley.</p> |

XIV. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 5, 37 y 40 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la diputada Leonor Gómez Otegui, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

1. La iniciativa de reforma tiene como propósito *“Fortalecer los principios, enfoques y políticas sobre el derecho a la movilidad de los grupos vulnerables y, particularmente, de las mujeres mediante la instrumentación de planes, programas y acciones encaminados a garantizar la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de niñas y mujeres.”*
2. De acuerdo a la problemática que se plantea en la iniciativa en estudio, se indica que *“Gran parte de la población que vive fuera de la zona central de la Ciudad de México depende del transporte colectivo de baja capacidad, formal e informal, que, aunque no ofrece un servicio óptimo, resulta la opción más conveniente (y en ocasiones, la única opción disponible) de movilidad. Con ello, los tiempos y costos de traslado aumentan con la consabida disminución en la calidad de vida. Esto es preocupante y no sólo en términos de movilidad, pues incide de forma transversal en cómo se vive la ciudad. En la periferia viven mayoritariamente personas de ingresos medios y bajos, situación que además se intersecta con otras variables que intensifican las brechas sociales como son*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

el género o tener alguna discapacidad.²⁹

DS
MAME

3. La diputada Gómez Otegui indica que *“Las mujeres hoy en día, tienen una representación importante dentro de la fuerza laboral y son un acelerador en el crecimiento y desarrollo de la ciudad, sus necesidades de movilidad tienen un impacto significativo en el número de viajes y traslados que se hacen, no sólo en el territorio de la Ciudad sino además en los Estados circunvecinos. Aunque no se tiene una estadística de estos viajes en cada uno de ellos por su condición de grupo vulnerable existe una probabilidad muy alta de riesgos y peligros de diversa índole*

Todos los días miles de mujeres se trasladan en el transporte público y concesionado, ya sea por trabajo, viajes de acompañamiento o para asistir a sus centros de estudio, sin embargo, al realizar dichos viajes se enfrentan a complejidades y dificultades para abordar las diferentes modalidades de transporte y, adicionalmente, a diversas agresiones como son toqueteos, frases obscenas y acoso.”

4. La promovente indica que “En México, según la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH), casi una de cada tres mujeres (27.4%) a lo largo de su vida ha sido objeto de piropos o frases de carácter sexual que la molestan o incomodan y 12.6% han sufrido tocamientos o han sido manoseadas sin su consentimiento. Estos actos violentos contra las mujeres tienen mayor prevalencia en la calle y en el transporte público, que son los lugares donde las mujeres son más violentadas.³⁰
5. De acuerdo con la Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México 2018, el 41% de las mujeres que usan el transporte público lo hacen para llegar a su empleo y otro 30.8%, son

²⁹ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>

³⁰ Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (2016). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH). Tabulados básicos. México:INEGI



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

estudiantes. Del universo de mujeres que usan las distintas modalidades de transporte, por lo menos el 51.5% lo utilizan los 7 días de la semana y el 37.8% solo de lunes a viernes, lo que representa que más del cincuenta por ciento de las mujeres que se trasladan lo hacen por dicho medio.³¹

6. El principal medio de movilidad que utilizan entre semana es el transporte público no masivo (incluye RTP, autobuses y trolebuses), correspondiente al 34.29% de sus viajes.³²

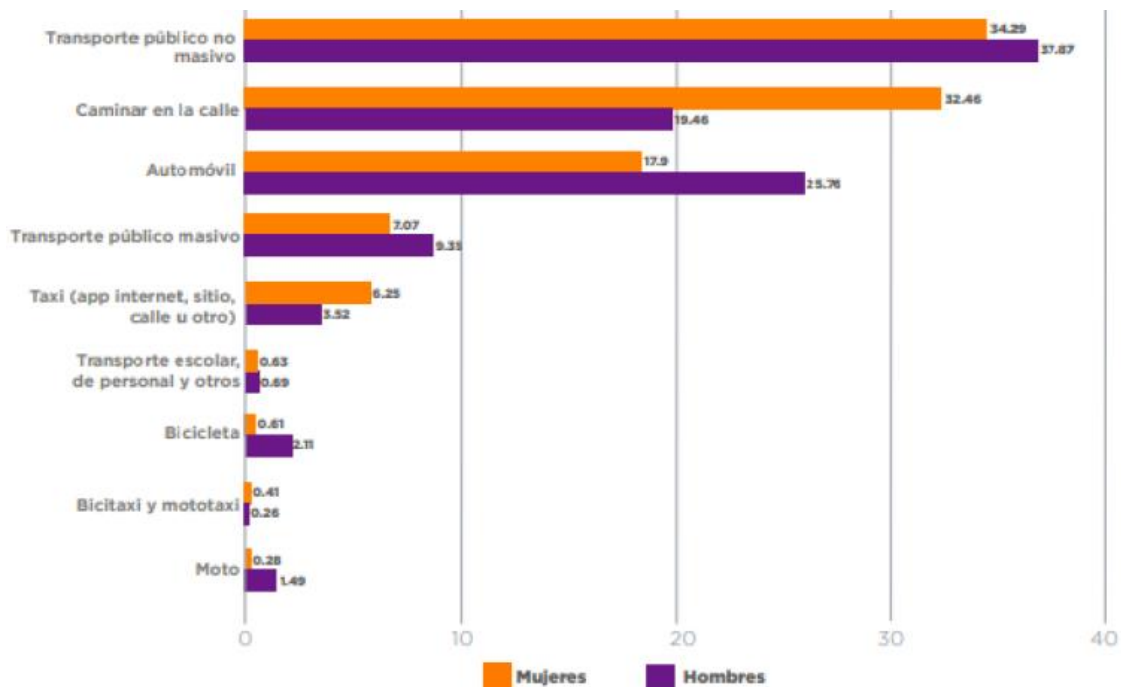


Figura 4. Modos de transporte de mujeres y hombres. Fuente: Elaboración propia con datos de INFGI 2017

La anterior gráfica muestra que el 32.14% de las mujeres usan como principal medio de transporte al microbús y de acuerdo con la Encuesta Origen-Destino, las mujeres viajan entre las 7:00 y 15:00.³³

³¹ <https://www2.unwomen.org/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/safe%20cities/analisisresultadosencuesta%20cdmx%20f.pdf?la=es&vs=2419>

³² <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

³³ Ibídem



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

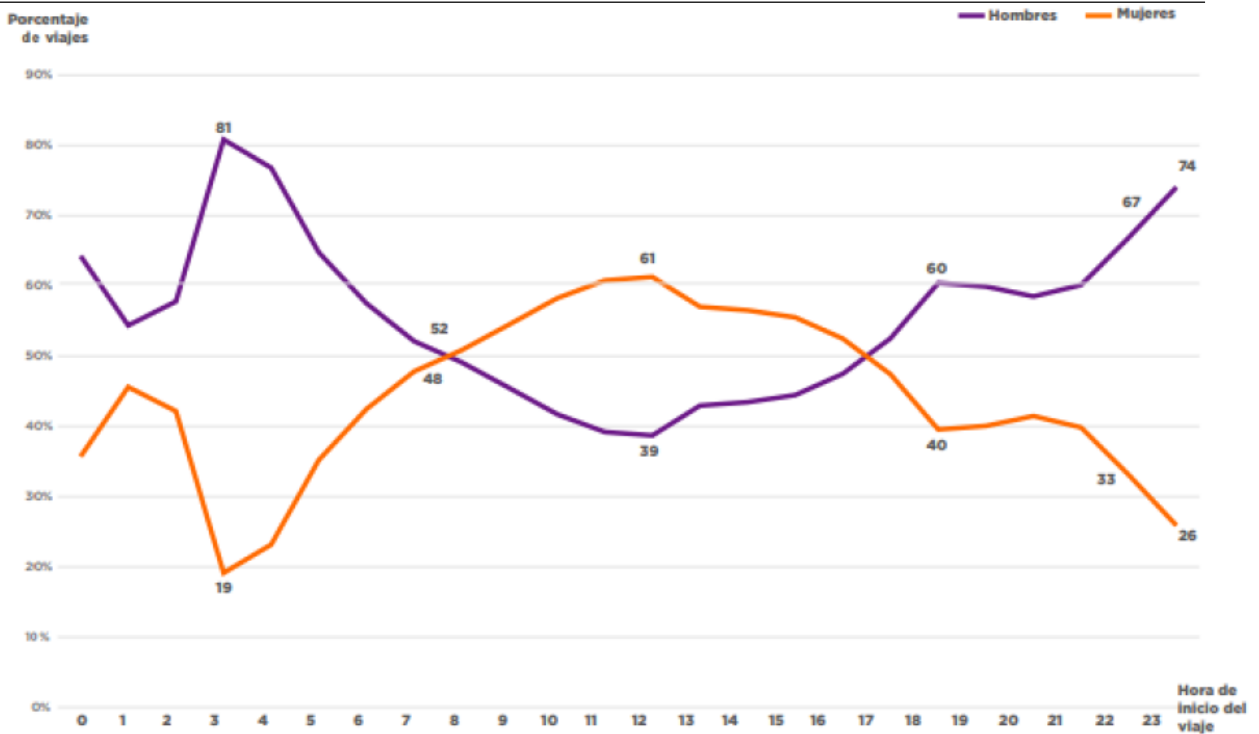


Figura 3. Hora de inicio de viaje. Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, 2017.

Lo anterior, revela que las mujeres tienen dos puntos de encuentro con los horarios de los hombres, es decir a las 8:00 y las 17:00 horas y son horarios en donde el transporte está más saturado. En estos horarios, es donde se da una frecuencia mayor sobre diversos hechos y actos de violencia en contra de las mujeres y otros grupos vulnerables.

7. Al respecto, la diputada Gómez Otegui considera que se deben "...buscar mecanismos que ayuden a que las mujeres y demás grupos vulnerables tengan acceso a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente en donde se privilegie su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.
8. En la iniciativa, en el apartado de "*problemática desde la perspectiva de género*", la promovente señala "*Hoy en día, las agresiones físicas, sexuales y verbales hacia las mujeres, adolescentes y niñas van en aumento, esto sin importar, edad, grupo social u ocupación, es decir una joven estudiante que va*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

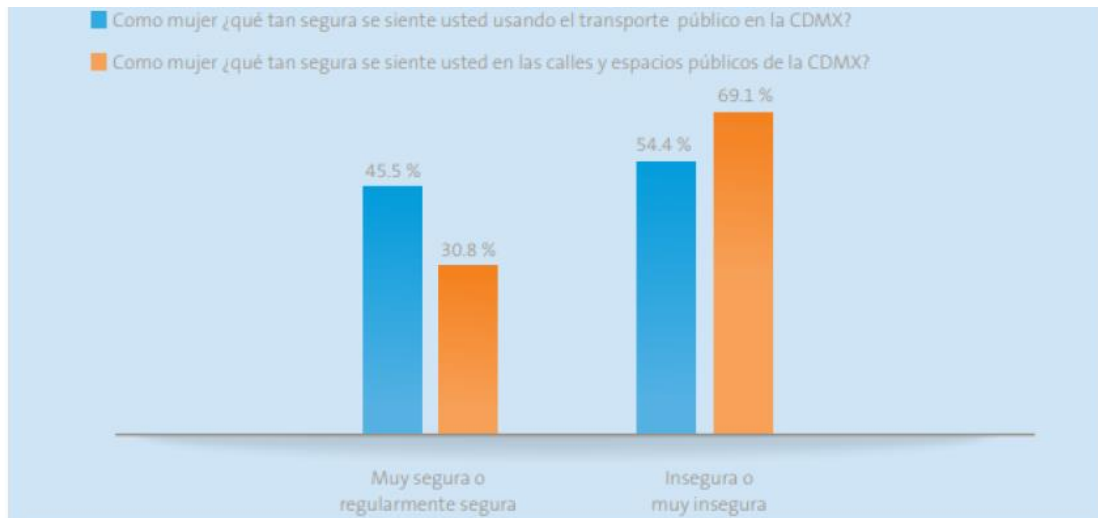
DS

MAME

hacia su centro de estudio puede ser víctima de alguna agresión, así como aquella mujer adulta que se dirige hacia su trabajo.

Estos actos, son ahora reiterativos y constantes y pueden ser en la calle, en el transporte o algún otro espacio público, pues el objetivo de las personas que buscan acosar, molestar o agredir ya no tiene límites, siendo que en muchos de los casos se ha extendido una nefasta permisividad que tolera y, hasta festeja, las agresiones en contra de cualquier mujer.

En términos de seguridad, más del 50% de las mujeres que salen a la calle para dirigirse a su trabajo o escuela utilizando el transporte público, no se sienten seguras ni en el mismo transporte ni en cualquier lugar la calle, estas cifras abrumadoras, son un ejemplo evidente del gran temor y miedo que se ha extendido en el segmento femenino, como se muestra a continuación³⁴:



Es de resaltar el elevadísimo porcentaje de mujeres que manifestaron tener miedo a sufrir un ataque sexual en los transportes y espacios públicos de la CDMX, siendo nuevamente más elevada la percepción de temor en calles y espacios públicos (81.3%) respecto del transporte público (77.4%) (Gráfica 2).

- Asimismo, se indica que “La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), ha hecho hincapié en la necesidad de incorporar una perspectiva de género en las políticas de transporte público y de identificar formas que ayuden a mejorar las condiciones en las que se movilizan las



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

mujeres.

DS
MAME

Para poder cambiar el modelo y esquema de la movilidad de las mujeres y otros grupos vulnerables, se requiere la adopción de medidas integrales que puedan garantizar un transporte público que incluya diversas medias y acciones que, desafortunadamente, no se encuentran hoy contemplados en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, que tiene la característica de ser un ordenamiento de avanzada, pero que adolece de una perspectiva de género y de protección a los grupos vulnerables.”

10. Como parte de los argumentos que sustentan la iniciativa, la diputada Gómez Otegui refiere que *“La movilidad segura para las mujeres es un derecho humano que difícilmente se ha garantizado, pues de manera cotidiana se viven escenarios de agresiones, violencia y acoso; ya sea física, verbal o sexual, lo cual constituye una práctica lamentable y contraria a los principios básicos de respeto y de sana convivencia comunitaria.”*
11. Sostiene la promovente que *“Con todo y que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, es una Ley de avanzada en dicha materia, adolece de disposiciones y mandatos relacionados con el derecho a la movilidad de grupos vulnerables, sobre la perspectiva de género, la protección y seguridad de las mujeres, así como la erradicación de las violencias y el acoso sexual.”*
12. Según se señala en la iniciativa, *“De acuerdo al Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas de ONU Mujeres, señala que por acoso sexual se entiende a las “acciones realizadas de manera intencional por parte del perpetrador y sin el consentimiento, acuerdo o permiso de la persona quien lo recibe e incluye comentarios sexuales no deseados, acciones o gestos, e incluye las siguientes formas:*
 - *Verbales o sin contacto físico. Comentarios sexuales sobre las partes del cuerpo o apariencia de una persona, silbidos, piropos, ofertas*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

sexuales, insinuaciones sexuales, comentarios de doble sentido.

- *No verbales. Gestos, miradas lascivas, exposición de los órganos sexuales, señas, sonidos, seguimiento o acecho.*
- *Contacto físico. Roces, manoseo, apretones y pellizcos, empujones, frotos contra la persona de una manera sexual³⁵.*

Lo anterior denota que las mujeres no se sienten seguras, ya que no existe ninguna barrera, mecanismo o protocolo que garantice que no sufrirán algún tipo de acoso o violencia en alguno espacio público o privado, pues de acuerdo con la ONU, nueve de cada diez mujeres han sufrido actos de violencia o acoso sexual en un momento de su vida.”

13. Continúa señalando la legisladora que *“En la Ley de Movilidad de nuestra Ciudad, se contempla mínima y escuetamente la identificación de los grupos vulnerables, sin embargo, no existe una referencia explícita y precisa para garantizar la seguridad e integridad física de las niñas y mujeres, así como de los grupos vulnerables como lo son niños, personas adultas mayores o discapacitados por mencionar algunos.”*

14. Dentro del rubro de la planeación y las políticas de movilidad instrumentadas por las autoridades, se busca promover que estos tengan una perspectiva de género, además de estrategias y acciones que atiendan la problemática que padecen las mujeres al utilizar el transporte público integrado y el servicio de transporte público concesionado (corredor, colectivo, individual y metropolitano).

15. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

³⁵ Consejo de Europa, *Convenio del Consejo de Europa sobre prevención y lucha contra la violencia contra las mujeres y la violencia doméstica*. Council of Europe Treaty Series, Estambul, 2011. Disponible en: <https://rm.coe.int/1680462543>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 5, 37 y 40 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 5.- ...</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</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 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>Los grupos vulnerables tendrán el derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.</p> |
| <p>Artículo 37. ...</p> <p>I. – IX. ...</p> <p>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</p> <p>XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.</p> | <p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:</p> <p>[...]</p> <p>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;</p> <p>XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos, y</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 5, 37 y 40 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> | <p>XII. Promover políticas y planes con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.</p> |
| <p>Artículo 40.- ...</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> | <p>Artículo 40.- El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.</p> <p>Corresponde a la Secretaría en coordinación las demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión de la persona titular de la Jefatura de Gobierno, su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.</p> <p>Dentro de este programa, deberá contemplarse la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 5, 37 y 40 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>Primero. Remítase a la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>Segundo. El presente decreto entrará en vigor al día natural siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> |

XV. La iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por el diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

1. Señala el promovente que *“La vida en las grandes urbes sería imposible sin sistema de transporte público, el cual ofrezca a las personas opciones para desplazarse y movilizarse.*

Si consideramos que la Ciudad de México es la cuarta ciudad más poblada del mundo según datos de la ONU, con 20 millones 843 mil habitantes,³⁶ el transporte público es fundamental para mover a todas estas personas, el transporte público en la Ciudad de México se compone de diferentes medios: metro, tren ligero, tren suburbano, metrobús, mexibus, trolebús, RTP (Rutas de Transporte Público autobús del gobierno), colectivo, autobús suburbano y taxis, de estos, el colectivo es el más utilizado, según datos de la Encuesta Origen y Destino en Hogares de la ZMVM del año 2017.³⁷”

Menciona el diputado Macedo que *“En dicho estudio, podemos observar que el*

³⁶ <https://www.animalpolitico.com/2014/07/la-ciudad-de-mexico-la-4a-mas-poblada-del-mundo-confirma-la-onu/>

³⁷ https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
MAME

transporte concesionado realiza más de 7.2 millones de viajes al día moviendo a casi 4 millones de usuarios.³⁸ De este tipo de transporte, es importante considerar que al ser persona conductora de transporte público se genera una importante fuente de trabajo que da sustento a miles de familias en la capital del país. De ahí la importancia del transporte público concesionado no solo para mover personas, sino como fuente de ingresos de muchas familias.”

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)

| Tipo y modo de transporte | Total Millones de personas ¹ | % |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------|
| Zona Metropolitana del Valle de México | 15.62 | |
| Transporte público² | 7.96 | 50.9 |
| Colectivo | 6.09 | 76.6 |
| Taxi (sitio, calle o aplicación) | 1.07 | 13.4 |
| Metro | 2.39 | 30.0 |
| Metrobús o Mexibús | 0.62 | 7.8 |
| Transporte privado³ | 3.48 | 22.3 |
| Automóvil | 3.15 | 90.5 |
| Otro (motocicleta, transporte escolar y de personal) | 0.36 | 10.2 |
| Caminar en la calle | 10.30 | 65.9 |
| Bicicleta⁴ | 0.34 | 2.2 |

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. Incluye

² El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al total de transporte público. El total de transporte público incluye 1.2 millones de personas que realizó viajes en Otro tipo 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.

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

2. Considera el legislador que “Es de suma importancia reconocer el papel de este tipo de transporte para la vida de la ciudad. Sin embargo, como la tabla anterior muestra, la movilidad se da de muchas formas y la bicicleta se ha convertido en un aliado fundamental para los desplazamientos en las grandes urbes.

En este sentido, la utilización de la bicicleta como medio de transporte se ha

³⁸ <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Formalizaran-a-conductores-del-transporte-publico-de-la-CDMX-20200811-0152.htm>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

popularizado como forma de movilidad sostenible asume un rol importante por sus propias características de eficacia y eficiencia como modo de transporte urbano. Si bien es cierto que este medio de transporte tiene altas bondades, se debe reconocer que el uso de la bicicleta tiene también inconvenientes, tales como las condiciones climáticas, fuertes pendientes, el riesgo al robo y el peligro latente de sufrir algún tipo de accidente al interactuar con todas las personas usuarias de la vida, son algunos de los problemas principales que se encuentran las personas que deciden utilizar este medio de transporte.”

3. *“En la Ciudad de México el uso de la bicicleta se ha incrementado de forma considerable en los últimos años, desde el año 1998 las primeras organizaciones en pro de este medio de transporte comenzaron a trabajar en el impulso de políticas públicas y de campañas para lograr sensibilizar a la gente respecto a temas de movilidad y medioambiente.”*
4. Destaca el diputado promovente que *“En enero del 2004, se inauguró la primer ciclopista, cuya ruta ofrecía un recorrido de Ejército Nacional a Barranca del Muerto, la cual fue impulsada por la entonces secretaria del Medio Ambiente de la Ciudad de México y ahora Jefa de Gobierno, la Dra. Claudia Sheinbaum. Fue en el año 2007 cuando con el programa “Muévete en bici”, el cual constaba de un paseo dominical en bicicleta por Paseo de la Reforma, se dio espacio en la agenda pública a temas relacionados con la bicicleta, promoviéndola como medio de transporte y destacando los beneficios de utilizarla.*

La gente en la Ciudad comenzó a familiarizar el uso de la bicicleta y comenzó a utilizarlas por practicidad, para evitar manifestaciones, el tránsito y para recorrer distancias cortas. Sin embargo, el aumento en el uso de la bicicleta, lamentablemente trajo consigo el aumento en accidentes en muchos de estos se han visto involucradas personas conductoras del transporte público concesionado.”

5. Refiere el promovente que *“...con plena conciencia de la urgencia de accionar*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

para cuidar la vida de las personas que deciden movilizarse por este medio, la Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México, publicó datos abiertos y el mapa interactivo de la infraestructura ciclista existente en las distintas alcaldías de la Ciudad de México, para promover el uso de la bicicleta en la capital del país, así como un ejercicio de transparencia para contar con herramientas de análisis accesibles.³⁹

En este marco, fue durante el año 2019 que la Semovi inició la implementación de 88.43 kilómetros de infraestructura, que ya están en uso, con el propósito de generar opciones para recorrer grandes distancias, crear conexiones en la red central existente y comenzar a crear redes en periferias.”

6. Destaca el diputado Macedo Escartín que “... la pandemia por la que atravesamos derivado de la propagación del virus Sars Cov 2, que produce la enfermedad del Covid19, ha sido un impulso importante en el uso de la bicicleta como medio de transporte para frenar la severa crisis sanitaria. Fue tal el impacto en el aumento de uso de estas, que el Gobierno de la Ciudad de México implementó diversas ciclovías emergentes⁴⁰ con la intención de brindar mayor seguridad a las personas y continuar motivando al uso de esta y evitar en lo posible el uso de transporte público.”

7. Afirma el promovente que en “México ocupa el noveno lugar mundial en muertes por accidentes de tránsito, incluidos los atropellamientos a peatones, de acuerdo con el Estudio Origen Destino 2017, coordinado por el Instituto Nacional de Geografía e Informática (en colaboración con los institutos de Ingeniería y de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (y los gobiernos capitalino y mexiquense.⁴¹”

8. Según se expone en la iniciativa, “... de acuerdo a datos publicados que remiten

³⁹ <https://www.milenio.com/politica/comunidad/cdmx-mapa-ciclovias-16-alcaldias-publicado-semovi>

⁴⁰ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/movilidad-covid-19-en-la-cdmx.pdf>

⁴¹ <https://www.sinembargo.mx/06-04-2019/3561587>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

procedencia al Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la Ciudad de México, en 2019 se registraron 717 accidentes de personas ciclistas siendo las alcaldías más afectadas la Cuauhtémoc con 123 casos; Miguel Hidalgo con 88; Iztapalapa con 83; Gustavo A. Madero con 70, y Benito Juárez con 58; le sigue la alcaldía Tlalpan con 49; Xochimilco con 47; Iztacalco con 43; Coyoacán 39; Venustiano Carranza con 38; Álvaro Obregón 31; Azcapotzalco con 21, Tláhuac con 15; Magdalena Contreras 6; Cuajimalpa 3 y Milpa Alta 3⁴².”

9. Considera el promovente que “A pesar de las acciones emprendidas para proteger a las personas que se desplazan por las calles de la Ciudad de México a pie, en bicicleta o motocicleta cerca de 200 personas han perdido la vida o resultado lesionadas en lo que va del 2020, informó la Secretaría de Movilidad. De acuerdo con datos de esta dependencia de enero a septiembre de 2019, 130 peatones perdieron la vida, mientras que en el mismo periodo del presente año fueron 96 indicó que continúa trabajando en políticas públicas para hacer de las calles espacios amigables con las personas, siempre con miras a proteger a las personas más vulnerables y, con ello, reducir el número de personas lesionadas o fallecidas, derivado de hechos de tránsito.⁴³”

Si bien es cierto que el Gobierno de la Ciudad de México a través de la Secretaría de Movilidad está realizando acciones constantes a fin de generar una movilidad integrada que permita a todas las personas usuarias de la vía convivir de forma pacífica, con eficiencia y seguridad desde cualquier medio de transporte que se esté utilizando, sobre todo para las personas más vulnerables de la vía, también es cierto que debemos generar mayores acciones que incentiven a convivir en la vía de forma consiente.”

10. “Derivado de los accidentes ocurridos donde personas ciclistas y peatonas han perdido la vida en la vía pública a manos de personas conductoras de transporte público concesionado y particular, diversas organizaciones ciclistas

⁴² <https://lasillarota.com/metropoli/accidentes-de-ciclistas-en-2019-asi-cerraron-las-cifras/355586>

⁴³ <https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/10/21/casi-200-muertos-o-heridos-en-accidentes-de-transito-en-lo-que-va-del-anos-7169.html>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

se manifestado en contra de estos hechos a través de manifestaciones Generar una cultura de respeto hacia las personas ciclistas y peatones ha sido objetivo principal del actuar del Gobierno de la Ciudad, sin embargo las agresiones en su contra por parte de personas automovilistas y conductoras de transporte público y de carga continúa en la Ciudad de México.⁴⁴

11. Por lo anterior, considera el diputado Macedo Escartín que *“No existe mayor bien que la vida de las personas, es de suma importancia continuar generando mecanismos que fomenten una cultura de respeto, pero también debemos considerar generar acciones que fomenten que personas conductoras de vehículos conduzcan con más empatía, cuidando y respeto a todas las personas que utilizan la vía, considerando la importancia de cada una y su rol en la ciudad.”*

12. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 67.- ...</p> <p>I. –VI. ...</p> <p>No tiene correlativo</p> | <p>Artículo 67.- La Secretaría está facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I, II, III, IV, V, VI,</p> <p>VII. Cuando se compruebe la completa responsabilidad, derivada de la negligencia o falta de precaución de la persona conductora, cuando esta se vea involucrada en un accidente de tránsito en el que la víctima sea una persona peatona o ciclista.</p> |
| <p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de</p> | <p>Artículo 90.-</p> |

44

<https://www.proceso.com.mx/nacional/cdmx/2015/12/4/imparables-muertes-de-ciclistas-agresiones-en-su-contra-en-el-df-156023.html>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> | <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> <p>En caso de que en el hecho de tránsito la víctima sea una persona peatona o ciclista, la unidad será remitida de forma inmediata al depósito vehicular, en tanto se llevan a cabo las investigaciones correspondientes.</p> |
| <p>Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:</p> <p>I. – XII. ...</p> <p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>XIII. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> | <p>Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:</p> <p>(...)</p> <p>XIII. La Secretaría emitirá los lineamientos aplicables para el retiro de concesiones que, de manera constante sus unidades se encuentren involucradas en hechos de tránsito en los que la víctima sea una persona peatona o ciclista.</p> <p>XIV. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> |
| | Transitorios |
| | PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Para su mayor difusión publíquese en el Diario Oficial De La Federación.</p> <p>SEGUNDO. Una vez entrada en vigor se tendrá un plazo de 15 días hábiles para que las autoridades competentes emitan las disposiciones administrativas o secundarias correspondientes para el correcto funcionamiento de la Ley.</p> |

XVI. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la diputada Paula Adriana Soto Maldonado, en su apartado expositivo refiere lo siguiente:

1. *“En las últimas décadas, las muertes por accidentes automovilísticos se han convertido en una de las principales causas de muerte en México y a nivel mundial. La mayor parte de las defunciones por esta causa ocurren entre población de entre 15 a 49 años de edad.”⁴⁵*

Este tipo de incidentes no sólo impactan en la mortalidad de la población mexicana, sino que repercuten directamente en la calidad de vida de las personas y en su condición socioeconómica. Los costos de atender las lesiones provocadas por los accidentes automovilísticos impactan directamente la economía de las personas y las despoja de sus fuentes de ingreso.”

2. Refiere la promovente que *“Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren aproximadamente 1.2 millones de personas a causa de accidentes automovilísticos, mientras que entre 20 y 50 millones de*

⁴⁵ *Accidentes automovilísticos fatales en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: una perspectiva en el espacio y el tiempo.* Ramos, Aram; Silva, Eliud y Aguirre, Alejandro. Universidad La Salle, Universidad Anáhuac y El Colegio de México, México. Papeles de Población No. 86.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

personas, sufren alguna lesión no mortal; por lo que a estos incidentes se les considera una de las principales causas de discapacidad. Por este motivo, los accidentes automovilísticos son considerados como una pandemia y un problema de salud pública de magnitud mundial.

A su vez, los incidentes debido a los accidentes automovilísticos, representan una carga considerable para los sistemas nacionales de salud. Además, la OMS reporta que aproximadamente el 50% de las víctimas fatales de los accidentes automovilísticos está conformado por personas usuarias vulnerables de las vialidades; verbigracia, personas peatonas, ciclistas y motociclistas. A nivel mundial, el 62% de las muertes reportadas por esta causa se concentra en tan sólo 10 países, ocupando México el séptimo lugar.”

3. Continúa señalando la diputada Soto Maldonado que *“La Organización detalló que en nuestro país, principalmente los días jueves, viernes y sábados por la noche, aproximadamente 200 mil personas automovilistas se movilizan bajo la influencia del alcohol, provocando la muerte de aproximadamente 24 mil personas al año, lo que significa que 65 personas pierden la vida todos los días, a causa de estos accidentes de tránsito.”*
4. A su vez, *“La Organización Panamericana de la Salud (OPS) estima que en América y el Caribe anualmente mueren por accidentes automovilísticos poco más de 142 mil personas, y alrededor de cinco millones, sufren traumatismos. En el caso particular de México, este tipo de defunciones fueron la sexta causa de mortalidad durante el año 2018.”*
5. Por su parte, *“En ese mismo año, el INEGI reportó más de 365 mil accidentes viales, en todo el país, de los cuales más de 25 mil de ellos tuvieron lugar en la Ciudad de México y la zona Metropolitana. A partir de ello, en 2019 la OMS determinó que los países de ingresos bajos y medios tienen las tasas más altas de letalidad por accidentes automovilístico. Según información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), durante el año 2019 la Ciudad de México fue la entidad que presentó el mayor número de personas peatonas*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

fallecidas debido a accidentes de tránsito, representando el 13.3% de las muertes de dicho grupo poblacional, a nivel federal.⁴⁶

DS

MAME

6. Destaca la legisladora que *“Diariamente se reportan siniestros automovilísticos de toda índole, que dejan como resultado lesiones irreversibles, pérdida de extremidades e incluso la muerte de personas, ejemplo de ello fueron una serie de choques y volcaduras ocurridas en agosto de 2020, las cuales dejaron como saldo 1 persona muerta y 11 heridas. Elementos del Heroico Cuerpo de Bomberos atendieron estas emergencias ocurridas en las alcaldías de Cuajimalpa, Iztapalapa, Cuauhtémoc y Benito Juárez.”*

7. Sostiene la promovente que *“Actualmente, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que todas las personas que circulen en la ciudad con un vehículo de uso particular, o para transporte público de pasajeros o de carga, están obligadas a contar con una póliza de seguro vigente, a fin de indemnizar cualquier daño o perjuicio ocasionado a terceras personas o hacia su patrimonio.*

Sin embargo, según datos de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (CONDUSEF), más de 10 millones 500 mil personas en México no cuentan con un seguro automovilístico que las respalde por robo de vehículos o accidentes viales.

Las personas que habitan la Ciudad de México, principalmente las personas usuarias vulnerables de las vialidades de nuestra urbe, tales como personas a pie, ciclistas y motociclistas, siguen siendo víctimas de percances viales que han provocado no sólo la pérdida de su patrimonio y recursos materiales, sino el sufrimiento de heridas o lesiones de gravedad. La pérdida permanente de movilidad, la amputación de alguna extremidad e incluso la pérdida de la vida, son situaciones que sigue enfrentando la ciudadanía, a causa de percances automovilísticos, y que en muchas ocasiones el daño provocado no es

⁴⁶ INEGI 2019.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

compensado ni indemnizado de manera justa, con base en los ordenamientos legales vigentes en esta Ciudad.”

DS

MAME

8. Asimismo, se destaca que *“La Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) indicó que durante 2019, el 45% de las muertes ocurridas en el sitio del hecho de tránsito correspondió a personas peatonas, provocando al menos 178 defunciones, por lo que las personas que se desplazan a pie en la Ciudad de México representan el 21% del total de las personas lesionadas durante un incidente automovilístico, lo que las convierte en las personas usuarias de mayor vulnerabilidad en la vía pública.”*
9. En la iniciativa se indica que *“Según cifras del INEGI, la participación de los vehículos de transporte público en los hechos de tránsito ha ido en aumento. A saber, las camionetas de pasajeros (comúnmente llamadas combis) pasaron del 3.2% de los vehículos involucrados en 2009, al 9% en 2019. Asimismo, los camiones urbanos de pasajeros pasaron del 2% al 3.9%, en los mismos años (INEGI, 2019).”*
10. *“El Diagnóstico del Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2020-2024 reportó que tan sólo durante los años 2018 y 2019 se registraron oficialmente 59 incidentes de tránsito provocados por trolebuses, 780 por microbuses, 1,541 por camiones de pasajeros y 2,817 provocados por camionetas de pasajeros (combis).*

Durante el año de 2019 se reportaron oficialmente 11 muertes de ciclistas relacionadas con incidentes de tránsito, en la Ciudad de México. A partir de ello, el 78.8% de los hechos viales relacionados con personas ciclistas, fueron provocados a partir de colisión con otros vehículos, y el 8.1% de ellos, fue a causa de atropellamientos por parte de vehículos particulares y de transporte público o de carga.⁴⁷”

⁴⁷ Consultado en: https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico_PISVI_2020.pdf



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

11. Al respecto, la diputada Soto Maldonado, refiere algunos casos en los que lamentablemente han resultado heridos o, en su caso, han perdido la vida personas, a causa de accidentes automovilísticos, señalando los siguientes:

DS
MAME

- *“Uno de los casos más recientes de siniestros provocados por unidades del transporte público concesionado, a personas ciclistas, es el caso del ciudadano Mario Trejo de 26 años de edad, quien fue víctima de atropellamiento por parte de un autobús de pasajeros, el cual pasó por encima de una de sus piernas, provocando la amputación de dicha extremidad. Durante el proceso, su familia enfrentó la necesidad de encontrar los recursos necesarios para su intervención quirúrgica, además de buscar que los dueños de la ruta de camiones pagaran la cuenta que rondaba en 100 mil pesos.*
- *Otro ejemplo es el caso de la ciudadana Patricia Sánchez, quien falleció en 2019 a causa de un atropellamiento por parte de un autobús de pasajeros, perteneciente a la misma ruta que el autobús que lesionó de manera irreversible a Mario Trejo. Según datos de la Secretaría de Movilidad (Semovi), hasta septiembre de 2020 se registraron 1,100 incidentes viales en la Ciudad de México, que provocaron la muerte de 16 personas ciclistas. En el mismo periodo, el porcentaje de personas motociclistas fallecidas pasó del 14.4% al 36.2%. Y durante los primeros meses de este año 2021, los incidentes viales han provocado la muerte de 13 personas peatonas y al menos 4 ciclistas.⁴⁸*
- *En enero de 2021, se reportó la muerte de una persona ciclista, quien fue atropellada por un camión de transporte público, en la Avenida Ferrocarril Hidalgo, en la alcaldía de Gustavo A. Madero. El conductor de la unidad perteneciente a la Ruta Santa Clara, se dio a la fuga.⁴⁹*
- *En febrero de este mismo año, el sistema de bicicletas públicas de*

⁴⁸ Consultado en: <https://elpais.com/mexico/2021-02-12/de-la-furia-a-la-revancha-la-demanda-de-los-grupos-ciclistaspor-seguridad-vial-en-la-capital-de-mexico.html>

⁴⁹ Consultado en: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/cdmx-gam-ciclista-muere-atropellado-transporte-publico>



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
MAME

Ciudad de México, Ecobici, informó la muerte de una persona ciclista, al ser atropellada por un conductor de transporte público, el cual se dio a la fuga; esto ocurrió en el cruce de José María Izazaga e Isabel la Católica, en la alcaldía de Cuauhtémoc.⁵⁰

Como consecuencia de ello, diversas agrupaciones de personas ciclistas han participado activamente en movilizaciones sociales y protestas, mediante las cuales han exigido a las autoridades capitalinas, dar pronta y efectiva solución a esta problemática. Tal es el caso de la manifestación que tuvo lugar el viernes 5 de febrero de 2021, donde un grupo de personas ciclistas tomaron las calles de la capital mexicana, a fin de exigir a las autoridades capitalinas, mayor seguridad.”

12. Al respecto, la promovente señala que “en 2019 el gobierno capitalino implementó el sistema de Fotocívicas, el cual consiste en sancionar con trabajo comunitario, en lugar de multas económicas, a las personas automovilistas que excedan los límites de velocidad establecidos. No obstante una de las reivindicaciones sociales que demandan los diversos colectivos en defensa de las personas ciclistas, es la verificación del límite de velocidad en las principales vialidades de la Ciudad de México, así como sanciones más punitivas a quien incumpla dichos límites.

Según datos del INEGI, de los más de 15 millones de viajes realizados por unidades del transporte público, que se efectúan en la capital, el 4% de ellos se llevan a cabo por microbuses y combis, lo que representa un gran reto en materia de regulación, para las autoridades capitalinas.

Ya sea porque la persona conductora de un vehículo particular o de transporte público carezca de póliza de seguro, o porque ésta última no cubra los daños provocados a las víctimas de los siniestros viales, la ciudadanía se encuentra actualmente vulnerable ante este tipo de situaciones que provocan importantes

⁵⁰ Consultado en: <https://www.razon.com.mx/ciudad/ciclista-atropellado-izazaga-chofer-transporte-publico-cdmx-423437>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

daños físicos, psicológicos, sociales y materiales. Por ello, es imprescindible garantizar la protección de todas las personas habitantes de esta ciudad, especialmente de la población usuaria más vulnerable en la vía pública.

De este modo, amén de la obligatoriedad de contar con una póliza de seguro vigente, resulta indispensable que estas pólizas se encuentren reguladas, a fin de garantizar la protección, tanto de las personas contratantes, como de las personas víctimas de algún siniestro de esta índole.”

13. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 72, 90 Y 110 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 72.- Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se establezca para tal efecto en el reglamento correspondiente.</p> | <p>Artículo 72.- Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se establezca para tal efecto en el reglamento correspondiente.</p> |
| <p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.</p> | <p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La póliza de seguro deberá emanar de una institución con registro ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en los términos que establezca para tal efecto la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 72, 90 Y 110 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> | <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> |
| <p>Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:</p> <p>I. – XI. ...</p> <p>XII. Contar con póliza de seguro vigente para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio, con una cobertura mínima de dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que establezca el Reglamento, siempre y cuando en el mercado exista un producto similar acorde a esta disposición.</p> <p>XIII. – XXV. ...</p> | <p>Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:</p> <p>I. – XI. ...</p> <p>XII. Contar con póliza de seguro vigente que emane de una institución con registro ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en los términos que establezca para tal efecto la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas, para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio, con una cobertura mínima de dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que establezca el Reglamento, siempre y cuando en el mercado exista un producto similar acorde a esta disposición.</p> <p>Para efectos de esta fracción, podrá efectuarse una contratación colectiva entre las personas socias de una ruta del transporte concesionado.</p> <p>XIII. – XXV. ...</p> |

14.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

XVII. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, en la exposición de motivos refiere lo siguiente:

DS

MAME

1. *“Los incidentes viales representan un grave problema de salud. Lamentablemente, los accidentes de tránsito son la séptima causa de muerte más común de la población en general y la segunda causa de muerte entre la población de 5 y 29 años. Además, el costo económico que producen estos siniestros alcanza hasta 3% del PIB de los países según la estimación de la Organización Mundial de la Salud (OMS).”*
2. Se indica que *“De acuerdo con los resultados de la estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en 2019 se reportaron en México 4 mil 125 decesos en el lugar del accidente y 91 mil 713 heridos. El tipo de accidente con mayor número de víctimas muertas en el lugar del evento fue la colisión con peatón (atropellamiento) con un total de 887 víctimas (21.5%), seguido por colisión con vehículo automotor con 886 (21.5%) y, en tercer lugar, colisión con motocicleta con 608 personas fallecidas (14.7 por ciento). En conjunto, estos tres tipos de accidentes concentran 6 de cada 10 muertos en incidentes de tránsito. El 6% de las muertes por accidentes de tránsito registrados fueron en la Ciudad de México.”*
3. *“En la Ciudad de México el Diagnóstico del Programa Integral de Seguridad de la Ciudad de México 2020-2024 señala que entre semana durante 2019 sucedieron 14, 341 hechos de tránsito. En el 20.3% se vio involucrado un peatón, en 4% una bicicleta, en 31% una motocicleta, en 38.5% un automóvil y en 5.9% un vehículo de transporte público. Cabe destacar que 95% de estos hechos de tránsito fueron ocasionados por el conductor de alguno de los vehículos involucrados.”*

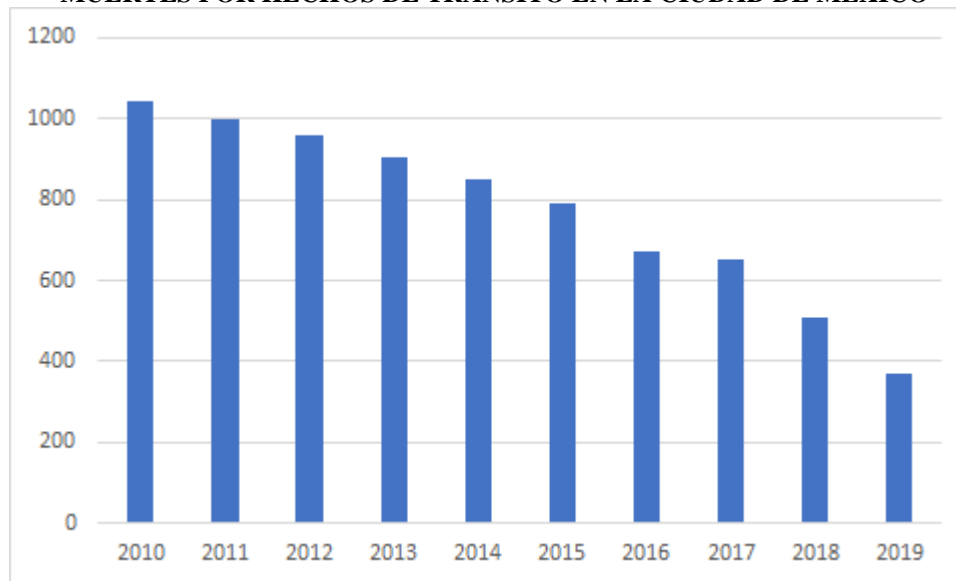


COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

4. Asimismo, se destaca que “...según datos del INEGI durante la última década ha habido una tendencia importante a la baja en las muertes ocasionadas por hechos de tránsito en la Ciudad de México. No obstante, la información disponible para el 2019 de otras bases de datos señala que esta tendencia a la baja ha cambiado. De acuerdo con cifras de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México (SSC) los fallecimientos por hechos de tránsito incrementaron en 0.75% entre 2018 y 2019. Mientras que otras fuentes, como el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5), también reportaron un incremento de hechos de tránsito con víctimas mortales.” Lo anterior, se muestra con la gráfica siguiente:

MUERTES POR HECHOS DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MÉXICO



Fuente: INEGI. Estadísticas de mortalidad.

5. Por lo que se refiere a la presencia de los vehículos de carga en la Ciudad de México, se expone que también influyen en la seguridad vial, pues “En 2019 ocurrieron 702 hechos de tránsito que involucraron vehículos de carga, 63 de estos hechos fueron fatales, resultando en 73 personas fallecidas. En otras palabras, si bien los vehículos de carga no se ven involucrados en tantos hechos de tránsito como otro tipo de vehículos, la severidad de los hechos de tránsito en los que se ven involucrados es comparativamente alta. Los



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

principales tipos de hechos de tránsito donde se ve involucrado este medio de transporte son choques (71.9%), seguido de atropellamientos (23.2%).”

DS

NAME

6. *“En lo que toca a la influencia del consumo de alcohol u otras sustancias en los hechos de tránsito, el INEGI reporta que de los 19 mil 343 accidentes automovilísticos registrados en la Ciudad de México en 2019, en 33% no se determinó si el conductor responsable había consumido alcohol. Esto resulta particularmente grave si se considera que, también de acuerdo al INEGI, en el 68.6% de los hechos de tránsito con víctimas fatales se ignora si el presunto responsable estaba manejando alcoholizado o bajo el efecto de otras sustancias. El que se desconozca este dato es muy grave, ya que es un factor fundamental para determinar la culpabilidad del conductor y la reparación del daño.”*

7. Al respecto, se indica que *“Como demuestra la información presentada hasta el momento, los hechos viales en la Ciudad de México son un problema serio. Este problema se ve agravado porque a menudo las víctimas de los hechos de tránsito no tienen acceso a una oportuna reparación del daño. De acuerdo con el estudio “Red de sobrevivientes viales” de la organización civil México Previene, la reparación del daño de un accidente vial debe ser integral, adecuada, eficaz, efectiva, proporcional a la gravedad del daño causado y a la afectación sufrida, debiendo comprender cuando menos:*
 - I. *La indemnización del daño material y moral causado, incluyendo la atención médica y psicológica, los servicios sociales y de rehabilitación o tratamientos curativos necesarios para la recuperación de la salud, que hubiere requerido o requiera la víctima como consecuencia del delito.*
 - II. *Los medios para la rehabilitación deben ser lo más completos posible, y deberán permitir al sobreviviente participar de forma plena en la vida pública, privada y social.*
 - III. *El resarcimiento de los perjuicios ocasionados.*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

- IV. *El pago de la pérdida de ingreso económico y lucro que se deje de obtener como resultado del ilícito.*
- V. *El costo de la pérdida de oportunidades, en particular el empleo, educación y prestaciones sociales, acorde a sus circunstancias.”*

DS

MAME

De acuerdo con el mismo estudio, se “... señala que pese al reconocimiento de la necesidad de dar una mejor y mayor atención a las víctimas de percances viales, en la práctica la protección es inexistente en temas como atención prehospitalaria, rehabilitación e integración de personas con discapacidad, apoyo psicológico a la víctimas directas e indirectas, y tampoco existe un acompañamiento en los procesos judiciales.

Para cubrir el costo de la reparación del daño es fundamental que aquellos que gocen de permisos y concesiones para el transporte público de pasajeros dejen de operar con pólizas de seguros expedidas por mutualidades que no están reguladas ni reconocidas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF) ni por la CONDUSEF. Las mutualistas no reparan los daños a terceros porque no tienen un fondo que los respalde. Como consecuencia, las mutualistas se limitan a responder únicamente para librar a los choferes y concesionarios de un problema legal, dejando en desamparo a las víctimas.”

Al respecto, se destaca que “... derivado del proceso de regularización del transporte concesionado, la Secretaría de Movilidad analizó las pólizas de 1,288 concesiones de transporte público concesionado, de las cuales se detectó que 50.1% eran pólizas de sociedades mutualistas; es decir, únicamente 49.1% de las concesiones contaban con pólizas de instituciones de seguro reconocidas por la CNSF. Este es un problema grave debido a que mientras que las víctimas de accidentes con algún camión o microbús con una cobertura de mutualidad quedan en indefensión, el dueño de la unidad sigue circulando. Con ello, se viola el artículo 1º de la Ley General de Víctimas, “la reparación integral comprende las medidas de restitución, rehabilitación,



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

compensación, satisfacción y garantías de no repetición, en sus dimensiones individual, colectiva, material, moral y simbólica. Cada una de estas medidas será implementada a favor de la víctima teniendo en cuenta la gravedad y magnitud del hecho victimizante cometido o la gravedad y magnitud de la violación de sus derechos, así como las circunstancias y características del hecho victimizante.

Detrás de un accidente de tránsito existe, en muchos casos, un gran deterioro físico, emocional y económico de las familias de las personas involucradas en el percance. Por ello, el objetivo de la presente iniciativa es apoyar a las víctimas de accidentes viales derivados del transporte público, para brindarles mayor protección, acompañamiento y garantizar la reparación del daño, a través de las reformas a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México que a continuación se exponen.

Para evitar ambigüedades respecto a qué es una póliza y qué es una institución de seguros, se propone adicionar las fracciones XLVI BIS y LXV BIS al artículo 9. Cabe mencionar que estas definiciones están alineadas con las definiciones correspondientes de la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas, y que fueron revisadas en mesas de trabajo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) y con la Comisión Nacional de Instituciones de Seguros y Fianzas (CNSF).“

8. En otro tema, la iniciativa señala que *“Actualmente la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México no tiene explícitamente la facultad de dar seguimiento a los hechos de tránsito donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías; brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, y en la elaboración y*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito. Derivado de lo anterior, se propone adicionar la fracción LXIV al artículo 12, para dotar a la Secretaría de Movilidad de estas atribuciones.”

9. *“Debido a que el consumo del alcohol es uno de los principales causales de accidentes graves es indispensable establecer medidas para inhibir esta conducta, máxime cuando se trata de conductores de transporte público y de carga; para ello se propone adicionar una fracción VII del artículo 67 para que la Secretaría de Movilidad cancele de forma definitiva la licencia de conducir en la primera ocasión que se determine que un conductor de transporte privado o público de pasajeros o de carga, conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas. Asimismo, se propone establecer que los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga, que se hayan visto involucrados en algún hecho de tránsito, están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos. Lo anterior, para facultar a las autoridades correspondientes a que puedan y deban realizar pruebas de detección de sustancias a los conductores de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucrados en algún hecho de tránsito.”*

10. *Actualmente, la fracción VI del mismo artículo indica que se cancelará la licencia cuando el conductor, por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad, cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios, se propone adicionar que también cuando cause lesiones o cause la muerte de terceros, no sólo de los usuarios. Asimismo, se propone reformar las fracciones I y II del artículo 67 y las fracciones III y IV del artículo 68 para homologarlas con el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

11. *Se propone adicionar el artículo 69 BIS para facultar a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México a retener los permisos y/o licencias de conducir expedidos por la Secretaría de Movilidad o cualquier otra Entidad Federativa del país al momento de sancionar a una persona por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos según los supuestos establecidos en el artículo 68. El artículo 69 BIS también busca impedir que una persona a la que se le retuvo su licencia o permiso pueda tramitar una nueva licencia o permiso ante la Secretaría de Movilidad, y a que no puedan utilizar licencias o permisos emitidos por otras Entidades Federativas. Finalmente, se propone eliminar los últimos dos párrafos del artículo 68, para adicionarlos al artículo propuesto 69 BIS.*
12. *Es importante que los vehículos particulares cuenten con pólizas de seguro de responsabilidad civil emitidas por instituciones de seguros. Por esta razón se propone reformar el artículo 72, especificando que la póliza deberá ser emitida por una institución de seguros reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, con la cobertura mínima establecida en la normatividad reglamentaria correspondiente (Reglamento de Tránsito).*
13. *Uno de los principales objetivos de la presente iniciativa es que exista una verdadera reparación del daño, para ello se propone que en el artículo 90 se establezca que toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro con reconocimiento de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Además, es necesario ajustar la cobertura mínima del seguro, que actualmente es de 2,500 veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad (UMA), para que aumente a 50 mil veces la UMA, más 5 mil UMA adicionales por cada pasajero y por el conductor. Con esto se garantizaría la reparación del daño que la unidad concesionada pudiera ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. Cabe mencionar que las características de la póliza propuesta, así como el*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

monto máximo asegurado fueron revisadas en mesas de trabajo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) y con la Comisión Nacional de Instituciones de Seguros y Fianzas (CNSF). Finalmente, se propone modificar la fracción XII del artículo 110 para estar en concordancia con la reforma propuesta al artículo 90.

14. *Asimismo se propone reformar el artículo 90, por lo que se refiere a "... a las pólizas de seguro del transporte concesionado, se propone adicionar la fracción VIII al artículo 126 para que los permisionarios de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga también deban contar con pólizas de seguro en los mismos términos y con la misma cobertura que el transporte concesionado. La reforma propuesta a la fracción IV del artículo 126 tiene por objeto que las personas que busquen obtener un permiso proporcionen a la Secretaría no sólo el padrón de vehículos con los que prestarán el servicio, sino también la Clave Única de Registro de Población (CURP) y las licencias correspondientes de las personas que conducirán dichos vehículos. Esto es importante para que las autoridades puedan conocer los vehículos que prestan servicios de transporte en la ciudad, así como las personas que los conducen."*

15. *Por otro lado, en los artículos 115 y 131 se adicionan como causales para revocar concesiones y permisos que el permisionario o concesionario no cuente con póliza de seguro en los términos establecidos en las reformas propuestas a los artículos 90 y 126, así como cuando se presenten tres sucesos de lesiones por la prestación del servicio imputables al conductor, o cuando se presente un suceso de muerte por la prestación de servicio imputable al conductor. En el mismo sentido, se propone reformar el artículo 251 para sancionar con la cancelación definitiva de la concesión o permiso a los permisionarios o concesionarios que no cuenten con póliza de seguro en los términos establecidos en las reformas propuestas a los artículos 90 y 126.*

16. *En la iniciativa se destaca de vital importancia hacer acotaciones en lo que se*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MANE

debe hacer al momento de un accidente de tránsito, por lo que en “... el artículo 132 se establece que inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas en hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por la Secretaría de Seguridad Ciudadana local y se le realizará al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol.”

17. “Se propone modificar el artículo 133 para detallar que, en lo relativo a la reparación del daño en caso de muerte o incapacidad total o parcial permanente, el cálculo se realizará atendiendo a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo. Por último, se propone incluir el artículo tercero transitorio para dar 80 días hábiles a los permisionarios y concesionarios a efecto de que tengan un plazo razonable para hacerse de pólizas de seguro acordes a lo establecido en las reformas propuestas a los artículos 90 y 126. “

18. Con la finalidad de fortalecer los medios electrónicos para disminuir el flujo de efectivo en los Organismos que conforman el Sistema Integrado de Transporte Público y, en consecuencia, reducir los costos de traslado de valores asociados, se considera conveniente permitir el cobro de otros servicios complementarios que se prestan en la infraestructura de los Organismos mediante la utilización de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada (por ejemplo, el acceso a sanitarios).

El uso de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada para el cobro de servicios complementarios prestados en la infraestructura de los Organismos les permitirá tener una mejora en la captación de recursos no tarifarios, mayor transparencia y generar estadísticas sobre el uso de los servicios en la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público, ya que este tipo de transacciones podrán identificarse por separado.

19. La presente Iniciativa pretende fortalecer la autonomía y la capacidad jurídica de decisión del Órgano Regulador de Transporte (ORT), por lo que es necesario cambiar su naturaleza jurídica de Órgano Desconcentrado de la



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a un Organismo Público Descentralizado sectorizado a esa Secretaría; es decir, dotarlo de personalidad jurídica y patrimonio propio, a efecto de que pueda captar directamente recursos públicos que se incorporen a su patrimonio, en los términos de las disposiciones fiscales. Por ello, resulta indispensable que se reforme la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, derogando el Capítulo XI del Título Tercero, que contempla los artículos 148 a 153.

Al respecto, según se expone, "... permitirá mejorar la calidad, seguridad, accesibilidad, comodidad y eficiencia tanto del servicio de transporte público concesionado como de los servicios asociados a los espacios destinados a las transferencias entre distintos modos de transporte público, que actualmente se encuentran en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de Ciudad de México, coadyuvando en la conformación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad de México, el cual, dentro sus acciones, pretende implementar el uso de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada de la Ciudad de México en unidades de transporte colectivo concesionado, que permita integrar este servicio con el acceso al Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Ecobici, Biciestacionamientos, el Servicio de Transportes Eléctricos, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y, próximamente, el Cablebús.

Asimismo, brindará al Organismo Regulador de Transporte, en su calidad de organismo descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad de México, autonomía para recaudar, compensar, distribuir y disponer de los recursos que se obtengan de la red de recarga externa para el uso de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada, buscando en todo momento generar servicios públicos de mayor calidad, eficiencia y salubridad en beneficio de los habitantes de la Ciudad de México.

Todo lo anterior, a efecto de dar mayor agilidad en la toma de decisiones y así estar en posibilidad de proporcionar los servicios correspondientes a la



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

ciudadanía bajo los principios establecidos en los artículos 7, inciso A, de la Constitución Política de la Ciudad de México y 2 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, que obligan a las dependencias, órganos y entidades que componen a la Administración Pública Centralizada y Paraestatal de la Ciudad de México a garantizar el derecho a la buena administración y regirse bajo los principios de innovación, atención ciudadana, gobierno abierto y plena accesibilidad con base en diseño universal, simplificación, agilidad, economía, información, precisión, legalidad, transparencia, proporcionalidad, buena fe, integridad, imparcialidad, honradez, lealtad, eficiencia, profesionalización y eficacia; respetando los valores de dignidad, ética, justicia, lealtad, libertad y seguridad.”

20. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. a XLV. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>XLVI. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. a XLV. ...</p> <p>XLV BIS. Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;</p> <p>XLVI. ...</p> <p>XLVI BIS. Institución de Seguros: Sociedad anónima para organizarse y operar conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas (CNSF), en los términos y para los</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS
MANE

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>XLVII. a LXV. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>XLVI. a LXVIII. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>LXIX. a CVI. ...</p> | <p>efectos previstos en la legislación aplicable en la materia, siendo su objeto la realización de operaciones en los términos de dicha Ley;</p> <p>XLVII. a LXV. ...</p> <p>LXV BIS. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato.</p> <p>XLVI. a LXVIII. ...</p> <p>LXVIII BIS. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;</p> <p>LXIX. a CVI. ...</p> |
| <p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a LXIII....</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a LXIII....</p> <p>LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito.</p> |
| <p>Artículo 24.- Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada de las tarifas de pago, cámara de compensación; y</p> <p>III. ...</p> | <p>Artículo 24.- Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada de las tarifas de pago, cámara de compensación e ingresos no tarifarios que determine el propio Comité; y</p> <p>III. ...</p> |
| <p>Artículo 67.- La Secretaría está facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo en estado de ebriedad;</p> <p>II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres o más años por conducir un vehículo en estado de ebriedad;</p> | <p>Artículo 67.- La Secretaría deberá cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;</p> <p>II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS MAME</p> <p>III. a V. ...</p> <p>VI. Cuando por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad, el titular cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios.</p> <p>Sin correlativo</p> | <p>y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;</p> <p>III. a V. ...</p> <p>VI. Cuando una autoridad jurisdiccional o ministerial determine en definitiva que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad del titular y éste tenga como consecuencia la pérdida de la vida o cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y</p> <p>VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando el titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucradas en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingesta de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.</p> |
| <p>Artículo 68.- La Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:</p> | <p>Artículo 68.- La Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MANE

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>I. a II. ...</p> <p>III. Por un año cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y</p> <p>IV. Por tres años cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión en un periodo mayor a un año, contado a partir de la primera sanción por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.</p> <p>...</p> <p>...</p> | <p>I. a II. ...</p> <p>III. Por un año cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligado el infractor a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y</p> <p>IV. Por tres años, cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión en un periodo menor a tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligado el infractor a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.</p> <p>...</p> <p>...</p> |
| <p>Sin correlativo</p> | <p>Artículo 69 Bis.- Al momento de sancionar a una persona por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos, Seguridad Ciudadana deberá retener las Licencias y Permisos de Conducir expedidos por la Secretaría o por cualquier entidad federativa o país durante los periodos establecidos en el artículo 68 de esta Ley.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Los titulares de licencias de conducir que expiren previo al término de la suspensión en términos del artículo 68 de este ordenamiento, no podrán realizar trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión.</p> <p>Las personas que no sean titulares de una licencia o permiso para conducir expedido por la Secretaría y que incurran en los supuestos previstos en los artículos 67 y 68 de esta Ley no podrán realizar trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión o de forma definitiva en el caso de los supuestos del artículo 67.</p> <p>Las personas que cumplan con las hipótesis previstas en los artículos 67 y 68 de esta Ley quedarán impedidas para conducir vehículos motorizados durante el periodo de suspensión o de forma definitiva en el caso del artículo 67 en el territorio de la Ciudad, sin importar que cuenten con una licencia o permiso de conducir expedido por otra entidad federativa o país.</p> <p>El conductor que infrinja el párrafo anterior se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida de Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.</p> |
| <p>Artículo 72.- Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la</p> | <p>Artículo 72.- Todo vehículo motorizado de uso particular que circule en la Ciudad,</p> |

DS

NAME



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se establezca para tal efecto en el reglamento correspondiente.</p> | <p>deberá contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente con la cobertura mínima establecida en el Reglamento de Tránsito.</p> |
| <p>Artículo 74.- El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como recaudación centralizada y cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.</p> <p>...</p> | <p>Artículo 74.- El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.</p> |
| <p>Artículo 78.- La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>V. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México "Metrobús", Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría que cuenta con personalidad jurídica y patrimonio</p> | <p>Artículo 78.- La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México "Metrobús", Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>propios además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;</p> <p>V. El Sistema de Transporte Público Cablebús, Unidad Administrativa adscrita al Órgano Regulador de Transporte, cuya administración, implementación, coordinación y suscripción de documentos relativos al ejercicio de sus atribuciones se encuentran supeditados a la Dirección General del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México y su desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México.</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>VI. Adicionalmente, aquellos establecidos o los que decrete la Persona Titular de la</p> | <p>propios, además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo, se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;</p> <p>V. El Sistema de Transporte Público Cablebús, Unidad Administrativa adscrita al Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, su desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México.</p> <p>VI. El Organismo Regulador de Transporte, Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio, propios además de su autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; y</p> <p>VII. Adicionalmente, aquellos establecidos o los que decrete la persona titular de la</p> |

DS
MAME



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Jefatura de Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de la población.</p> | <p>Jefatura de Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de la población.</p> |
| <p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> | <p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad, deberá contar con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros, en su persona o patrimonio.</p> <p>La cobertura mínima asegurada por evento deberá ser de al menos cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o su equivalente en moneda nacional, en caso de daños a terceros en su persona o patrimonio y de cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o en su equivalente en moneda nacional, por cada usuario y por el conductor.</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por parte de Seguridad Ciudadana, conforme a lo establecido en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> |
| <p>Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:</p> <p>I. a XII. ...</p> <p>XII. Contar con póliza de seguro vigente</p> | <p>Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:</p> <p>I. a XII. ...</p> <p>XII. Contar con póliza de seguro vigente,</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio, con una cobertura mínima de dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que establezca el Reglamento, siempre y cuando en el mercado exista un producto similar acorde a esta disposición.</p> <p>XIII. a XXV. ...</p> | <p>que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley, según el tipo de vehículo que corresponda.</p> <p>XIII. a XXV. ...</p> |
| <p>Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. No contar con póliza de seguro vigente, en los términos previstos en la presente ley, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios o terceros en su persona y/o propiedad;</p> <p>V. a XII. ...</p> <p>Sin correlativo</p> | <p>Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. No contar con póliza de seguro vigente que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley.</p> <p>V. a XII. ...</p> <p>XIII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo con las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competentes sean imputables al conductor;</p> <p>XIV. Cuando se presente un suceso de</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>^{DS} MANE</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>XIII. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> | <p>muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio que de acuerdo a la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor; y</p> <p>XV. Las demás causas reguladas en la presente Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> |
| <p>Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación;</p> <p>V. a VII. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, Clave Única de Registro de Población (CURP) y, en caso de que la unidad sea un vehículo motorizado, número de licencia que lo autoriza a conducir el vehículo;</p> <p>V. a VII. ...</p> <p>VIII. Todas las unidades motorizadas que consten en el padrón deberán tener póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en el permiso pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada por evento deberá ser de al menos cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente o su equivalente en</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS NAME</p> <p>...</p> | <p>moneda nacional, en caso de que daños a terceros en su persona o patrimonio, y de cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente o su equivalente en moneda nacional, por cada usuario y por el conductor.</p> <p>...</p> |
| <p>Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>III. No contar con póliza de seguro vigente de conformidad con lo dispuesto en la presente ley, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a usuarios o terceros en su persona y/o propiedad;</p> <p>IV. a VI. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> | <p>Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>III. No contar con póliza de seguro vigente que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en el permiso pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 126, fracción VIII, de esta Ley, según el tipo de vehículo que corresponda.</p> <p>IV. a VI. ...</p> <p>VII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo a las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competente sean imputables al conductor; y</p> <p>VIII. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio,</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS MAME</p> | <p>que de acuerdo con la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor.</p> |
| <p>Artículo 132.- Cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el conductor y el concesionario responderán solidariamente por los daños causados a personas y bienes.</p> <p>Con independencia de las acciones jurídico-legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño, consistirá, a elección del ofendido, en el resarcimiento en especie, mediante el uso de alguna póliza vigente otorgada por alguna institución facultativa o en el pago de los daños y perjuicios.</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> | <p>Artículo 132.- Cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, con independencia de las acciones legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño requerirá la aplicación de la cobertura de la póliza de seguros establecida en el artículo 90 de la presente ley, con el objeto de asegurar la cobertura de los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión hubiese ocasionado a los usuarios, conductores o tercero en su persona o patrimonio. el conductor y el concesionario responderán solidariamente por los daños causados a personas y bienes.</p> <p>Inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas con hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por parte de Seguridad Ciudadana; asimismo, se le realizará al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.</p> |
| <p>Artículo 133.- Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, la reparación del daño no podrá ser menor de lo que resulte de multiplicar el cuatro veces el salario mínimo general vigente en la Ciudad, por setecientos treinta</p> | <p>Artículo 133.- Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>veces; de acreditarse ingresos diarios superiores de la víctima, se calculará el cuádruplo atendiendo a esos ingresos.</p> <p>Cuando el daño produzca incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en el Distrito Federal y se extenderá al número de días que, para cada una de las incapacidades mencionadas señale la Ley Federal del trabajo y, en el caso de personas que tengan ingresos diarios mayores, el cuádruplo se calculará atendiendo a esos ingresos.</p> | <p>por la Ley Federal del Trabajo con independencia de las acciones y reparación del daño que determine la autoridad judicial. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base la Unidad de Medida y Actualización y se extenderá al número de las unidades que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo.</p> |
| <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XI DEL ÓRGANO REGULADOR DE TRANSPORTE</p> <p>Artículo 148.- La operación de los servicios de corredores de transporte, será regulado y controlado por la Secretaría a través del Órgano Regulador de Transporte, el cual podrá solicitar durante la vigencia de la concesión a los concesionarios, la documentación e información económica y financiera que considere pertinente, para identificar esquemas financieros que permitan la prestación de servicio de manera permanente y uniforme y establecer las medidas de seguridad necesarias.</p> <p>Artículo 149.- La Secretaría podrá autorizar la agrupación de personas morales concesionarias del servicio de</p> | <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XI DEL ÓRGANO REGULADOR DE TRANSPORTE</p> <p>Artículo 148.- Se deroga.</p> <p>Artículo 149.- Se deroga.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| <p>corredores de transporte, bajo el esquema de consorcios, para que presten el servicio de manera exclusiva en uno o más corredores, sin que exceda el número de concesiones que permite esta Ley, con un control y dirección centralizado de los diferentes concesionarios.</p> | |
| <p>Artículo 150.- Para la enajenación de acciones de las sociedades mercantiles concesionarias, se deberá contar previamente con la autorización de la Secretaría.</p> | <p>Artículo 150.- Se deroga.</p> |
| <p>Artículo 151.- El Órgano Regulador de Transporte es un organismo desconcentrado de la Administración Pública, adscrito a la Secretaría, cuyo objeto principal es planear, gestionar, operar, supervisar, regular y verificar los espacios físicos con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, así como la implementación del Sistema de Transporte Público Cablebús y los Centros de Transferencia Modal.</p> | <p>Artículo 151.- Se deroga.</p> |
| <p>Artículo 152.- Son atribuciones del Órgano Regulador de Transporte las siguientes:</p> | <p>Artículo 152.- Se deroga.</p> |
| <p>I. Ordenar y regular el desarrollo del servicio de corredores de transporte que no regule el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar del servicio;</p> | |
| <p>II. Dictaminar y autorizar los proyectos para la prestación del servicio de corredores de transporte, con base en los</p> | |

DS
MANE



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| <p>DS MANE</p> <p>lineamientos que fije la normatividad correspondiente;</p> <p>III. Programar, orientar, organizar y, en su caso modificar la prestación del servicio de corredores de transporte, conforme a lo prescrito en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>IV. Dictar y ejecutar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación del servicio de corredores de transporte, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;</p> <p>V. Establecer medidas de seguridad necesarias para que los concesionarios presten el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad y permanencia e higiene;</p> <p>VI. Colaborar con el Instituto, en la coordinación de visitas de verificación al servicio de corredores de transporte;</p> <p>VII. Intervenir en los procedimientos administrativos para el otorgamiento, prórroga, revocación, caducidad, y extinción de concesiones;</p> <p>VIII. Colaborar con la Secretaría, para determinar los cursos y programas de capacitación para los operadores del servicio de corredores de transporte;</p> <p>IX. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, hacer eficiente y regular el</p> | |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>servicio de corredores de transporte y, en su caso, coordinarse con las demás dependencias, alcaldías, órganos desconcentrados y entidades de la Administración Pública, para este propósito;</p> <p>X. Realizar todas aquellas acciones tendientes a que el servicio de corredores de transporte, se lleve a cabo con calidad, eficiencia, cuidado del medio ambiente y garantice la seguridad de los usuarios;</p> <p>XI. Administrar, operar, supervisar y regular los Centros de Transferencia Modal;</p> <p>XII. Planear, gestionar, realizar, y ejecutar obras y los estudios técnicos necesarios para el diseño, implementación y operación del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México; y</p> <p>XIII. Las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>Las atribuciones que esta Ley le confiere al Órgano Regulador de Transporte, serán sin menoscabo de que puedan ser ejercidas directamente por la Secretaría.</p> <p>Artículo 153.- Para el logro de sus funciones, el Órgano Regulador de Transporte contará con la estructura administrativa que le sea autorizada.</p> | <p>Artículo 153.- Se deroga.</p> |
| <p>Artículo 168.- La Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas de servicio público, incorporando en lo posible, los avances tecnológicos existentes que permitan homologar la</p> | <p>Artículo 168.- La Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas de servicio público, incorporando en lo posible, los avances tecnológicos existentes que permitan homologar la</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS
MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>forma de cobro de la tarifa de transporte público, mediante un sistema único automático de recaudo centralizado.</p> | <p>forma de cobro de la tarifa de transporte público, mediante un sistema único de cobro automático, en el cual se podrán incluir los ingresos no tarifarios que, en su caso, se determinen.</p> |
| <p>Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XII. Los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente que garantice los daños y perjuicios contra usuarios, peatones o terceros, se les sancionará con la cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente;</p> <p>XIII. a XXI. ...</p> <p>...</p> | <p>Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en los artículos 90 y 126, fracción VIII de esta Ley, según el tipo de transporte y vehículo que corresponda;</p> <p>XIII. a XXI. ...</p> <p>...</p> |
| | Artículos transitorios |
| | <p>PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS MAME</p> | <p>SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.</p> <p>TERCERO. A efecto de que los permisionarios y concesionarios cumplan con lo previsto en los artículos 90, 110 fracción XII y 126 fracción VIII, relativos a tener una póliza de seguro emitida por una Institución de Seguros, se les otorgarán 80 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.</p> |

XVII. La Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción III del artículo 13 y la fracción II del artículo 15 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por la diputada Marisela Zúñiga Cerón, en la exposición de motivos refiere lo siguiente:

1. *“El envejecimiento de las personas es un fenómeno social relativamente nuevo, amplio y duradero que ha sido definido como una "emergencia silenciosa", por el Comité de Rehabilitación e Integración de las Personas con Discapacidad del Consejo de Europa. Se trata de un fenómeno paralelo al gradual envejecimiento de la sociedad y consecuencia de los avances e innovaciones en las ciencias de la salud, en el que confluyen varias tendencias, pero que se traduce fundamentalmente en la elevación de las esperanzas de vida de las personas con discapacidad, con el consiguiente correlato del previsible incremento de la población de personas con discapacidad adultas y/o mayores en situación de dependencia.”*
2. Señala la diputada Zúñiga que *“La presente iniciativa va encaminada en permitir la planificación de los servicios asistenciales para las personas mayores y con discapacidad.”*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MAME

En ese sentido, refiere que *“El apartado F del artículo 11 de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece que las personas mayores, (entendiéndose por éstas las de 60 años o más) tienen reconocidos los derechos a la identidad, a una ciudad accesible y segura, a servicios de salud especializados y cuidados paliativos. Tomando en cuenta las necesidades específicas de mujeres y hombres, la Ciudad deberá establecer un sistema integral para su atención que prevenga el abuso, abandono, aislamiento, negligencia, maltrato, violencia y cualquier situación que implique tratos o penas crueles, inhumanas o degradantes o atente contra su seguridad e integridad.*

Si bien es cierto el compromiso de la ciudad con las personas mayores quedó plasmado en el citado artículo constitucional, resulta innegable que en el día a día esta consolidación de derechos ha resultado de naturaleza silenciosa y nos encontramos aún muy alejados de un estado de bienestar deseable para esta población, uno de los grandes retos constituye la consolidación de esfuerzos de todas y todos, para evitar que éste grupo etario siga sufriendo exclusión, aislamiento y discriminación al interior de nuestra sociedad.

Con sustento en lo anterior, resulta necesario, como una primera acción, ampliar las bases constitucionales de reconocimiento y protección de derechos fundamentales a este sector de la población.”

3. Considera la promovente que *“... las personas mayores tienen per se, reconocidos todos los derechos señalados en la Constitución General de la República, así como en la Constitución Política de la Ciudad de México, sin embargo, es importante realizar un énfasis normativo de derechos específicos y claramente direccionados, los que comúnmente, al entrar en esta etapa de la vida, se invisibilizan y desconocen.*

Es por ello que, ante la ausencia de las hipótesis normativas de rango



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

constitucional que permitan la generación de políticas públicas por parte del Estado, que posibiliten re-direccionar la problemática hacia soluciones estructurales eficaces, para otorgarle a la persona mayor el protagonismo que le corresponde en nuestra sociedad, encontramos que el legislador ordinario también incurre en omisiones legislativas, que redundan en perjuicio de las personas mayores, ocasionando con ello la desatención por parte del gobierno de brindarles un trato diferenciado y preferencial en trámites y servicios, así como en diversos aspectos de la vida social.”

4. Destaca la legisladora que el objetivo de la iniciativa es “...sentar las bases, que permitan el fortalecimiento de la autonomía personal de la persona mayor y quienes presentan algún tipo de discapacidad estableciendo un sistema de protección integral tendentes a asegurar y otorgar beneficios en su tránsito y movilidad en la Ciudad.”
5. Según se indica en la iniciativa, “De acuerdo al reporte de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en el publicación “World Population Ageing 2015” (Envejecimiento de la Población Mundial 2015), son personas mayores aquellas de 60 años o más edad. Este grupo poblacional experimenta diversas formas de discriminación, negación o vulneración de sus derechos.

México experimenta un proceso de envejecimiento poblacional que en los próximos treinta años cambiará radicalmente su composición sociodemográfica, se trata de una transformación que a nivel internacional se califica como un logro de la humanidad, pero que a la vez representa importantes retos para nuestro país, ya que implica crear las condiciones de vida idóneas que contribuyan al desarrollo pleno de las personas mayores.”

6. En la iniciativa en análisis, se señala que “Conforme a las proyecciones de población estimadas por el Consejo Nacional de Población (CONAPO) en el 2017, el número de personas que residía en el país era de 123.5 millones de habitantes. Por sexo, el porcentaje de mujeres (51.2%) es ligeramente mayor



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

al de los hombres (48.8%), y por edad, se observa que hay una gran cantidad de niños menores de 15 años (33.3 millones) y jóvenes de 15 a 29 años (31.9 millones).⁵¹

El analfabetismo entre las personas mayores aumenta con la edad y siempre es mayor en las mujeres: entre la población de 60 a 74 años, llega a 18.9% en las mujeres frente a 12% en los hombres; en la población de 75 años y más, llega a 32.2% en las mujeres frente a 23.9% en los hombres. 19.6% de las personas mayores que hablan una lengua indígena no habla español ni otro idioma. Adicionalmente, es de todos conocido que al entrar a esta etapa de la vida, la persona mayor empieza a sufrir aislamiento, abandono y discriminación en diferentes ámbitos sociales o de convivencia como son los de índole laboral, educacional, institucional, médico e inclusive familiar.

Muestra de ello lo refleja la Segunda Encuesta sobre Discriminación en la Ciudad de México, de junio de 2017, en la cual se encontró que de una lista de 41 grupos en situación de discriminación las personas mayores se ubicaron en sexto lugar, solo por debajo de los indígenas, las personas LGBTTI o las personas de piel morena, siendo más discriminados incluso que las personas con discapacidad, las mujeres o aquellas que padecen VIH/SIDA.”

7. Al respecto, la diputada Zúñiga Cerón considera que “... resulta impostergable que con base en diagnósticos y proyecciones correctas, así como con dispositivos normativos sólidos de jerarquía constitucional, nos preparemos para proporcionar el sustento que se requiere para que en un futuro cercano, se genere un cambio cultural y de enfoque, consolidemos diversos servicios institucionales, convenientes y apropiados para las personas mayores y con discapacidad, los cuales deberán estar orientados a su protección y bienestar integral, sin dejar a un lado la implementación de herramientas que posibilitaran desarrollar su independencia y productividad, así como ampliar el abanico de

⁵¹ Mencionado en el Informe Especial sobre la Situación de los Derechos Humanos de las Personas Mayores en México, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, México, 2019.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

oportunidades determinadas a fortalecer su autonomía, propiciando con ello un envejecimiento activo y saludable y una total inclusión.”

DS

MAME

8. Indica que *“Como sociedad, no debemos soslayar el compromiso de velar por que nuestras personas mayores y con discapacidad vivan con autonomía, dignidad, con un sentido de pertenencia y con un propósito en sus vidas, sin importar la edad que tengan ni su estado de salud, fundamentalmente, porque ellas han participado en la construcción de nuestra identidad como pueblo; inexplicablemente en nuestro país se les ha marginado de las actividades cotidianas, por las falsas creencias que hemos arraigado de que este sector de la población se encuentra amarrado al pasado, o por considerar que deberían estar en retiro laboral o padecen de incapacidad para adaptarse a los cambios vertiginosos que hoy representa la vida social.”*
9. Señala la diputada Zúñiga que se *“considera con discapacidad a toda persona que padezca o presente una alteración funcional permanente o prolongada, física (motriz, sensorial, orgánica, visceral) o mental (intelectual y/o psíquica) que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral.*

Asimismo, Se considera movilidad limitada o reducida a quienes tienen permanentemente o temporalmente limitada la capacidad de moverse sin ayuda externa. Es decir, las personas con movilidad reducida no son capaces de moverse sin ayuda, sin embargo, estas pueden tener o no una discapacidad. Dentro de personas con movilidad reducida están las personas con discapacidad y también los ancianos, es decir, toda aquella persona que por cualquier circunstancia tiene algún tipo de problema a la hora de moverse sin ayuda.”

10. Sostiene la promovente que *“En los años futuros, la discapacidad será un motivo de preocupación aún mayor, pues su prevalencia está aumentando. Ello se debe a que la población está envejeciendo y el riesgo de discapacidad es*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

superior entre los adultos mayores, y también al aumento mundial de enfermedades crónicas tales como la diabetes, las enfermedades cardiovasculares, el cáncer y los trastornos de la salud mental.⁵²

Asimismo, agrega que “Prevención es la aplicación de medidas destinadas a impedir la ocurrencia de discapacidades o, si éstas han ocurrido, evitar que tengan consecuencias físicas, psicológicas o sociales negativas.

Sin embargo, este es el momento de eliminar estos falsos conceptos, establecer un andamiaje sólido de políticas públicas contundentes y eficaces en el reconocimiento de los derechos de esta población, reconocer y fomentar el potencial con el que cuentan, hacer una revisión profunda de los derechos que les cobijan y proporcionarles una mejor calidad de vida, brindándoles la seguridad de que, en la Ciudad de México, es posible envejecer sin miedos y con dignidad.”

- 11. Como ya se ha señalado, uno de los grandes problemas que enfrentan las personas mayores y personas con discapacidad es el de discriminación y aislamiento, es una situación que ellos padecen y que socialmente, la mayoría de la población reconoce.*

Por ello redunda en necesario e importante destacar y expresar el derecho fundamental que combata estas conductas, considerando a la inclusión como un derecho humano que tienen todas las personas a participar de manera activa en cualquier ámbito de la sociedad o comunidad a la que pertenecen y que posibilita la eliminación de cualquier barrera existente que le impida participar en cualquier actividad con motivo de su edad.

Consideramos que uno de los factores fundamentales para que las personas mayores puedan alcanzar un pleno estado de bienestar, se refleja en que puedan disfrutar de un envejecimiento activo y una mayor participación de la

⁵² https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/es/



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

vida comunitaria.”

DS

MAME

12. La diputada Marisela Zúñiga considera “...*prioritario integrar que las personas mayores cuenten con un envejecimiento activo, estimando que dicha medida pueda potenciar todas las acciones gubernamentales que actualmente se llevan a cabo, ampliarla a todos los sectores públicos, fomentarla en el seno de la familia y la comunidad, pero fundamentalmente que permita generar las estrategias en las cuales, el principal interesado que es la persona mayor asuma actitudes que le permitan mejorar al máximo su salud y capacidades funcionales.*

Debemos considerar que la vida digna es un fin que conlleva un número significativo de variables, para alcanzarla es necesario contar con elementos objetivos que incidan en su logro y que posibiliten experimentar un estado de bienestar. El objetivo de alcanzar una vida digna representa un anhelo individual y debe constituir una de las prioridades en la razón de ser del Estado. No se puede alcanzar una vida digna cuando entras a una etapa de la existencia humana en el que quedas inmerso en un rol social pasivo.”

13. “*El proceso de envejecer es un motivo de preocupación de muchas personas, si bien es cierto la calidad de vida que se tenga en esa etapa, dependerá en mucho de la forma en que se encare ésta, no podemos dejar de lado que vivimos en una sociedad, y que es necesario para una sana convivencia instituir un gobierno, por ello es importante que se construyan entornos óptimos para que el ser humano desarrolle todas sus potencialidades y capacidades, sin importar la edad, se eliminen todo proceso que genere exclusión de las personas mayores, se fomente la igualdad así como la integración social.*

Por ello, consideramos de vital importancia que las normas, instancias, autoridades y procesos, adopten medidas que favorezcan que este grupo de personas tengan una vida digna, eliminando todos aquellos marcos conceptuales e ideológicos que constituyen barreras que impiden alcanzar



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

dicho propósito.

DS

MAME

Es de sobra reconocido que los vínculos intergeneracionales pueden ser excepcionalmente valiosos para todos en la sociedad: promueven la cohesión social y facilitan la transmisión de experiencia y múltiples habilidades así como la socialización de los niños. Son importantes para las generaciones más viejas y las más jóvenes en términos emocionales, enriqueciendo a ambos, mayores y jóvenes.

Sobre este punto, encontramos que también en el ámbito internacional se han celebrado acuerdos entre las naciones como el Plan de Acción Internacional de Madrid Sobre el Envejecimiento, el cual establece la recomendación de medidas para la atención de la persona mayor, entre ellas contempla a la solidaridad intergeneracional, misma que considera fundamental para el logro de una sociedad para todas las edades. Puntualiza que la solidaridad constituye también un requisito previo primordial de la cohesión social y es el fundamento tanto de la beneficencia pública estructurada como de los sistemas asistenciales no estructurados.”

21. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 13.- ...</p> <p>I a II...</p> <p>III. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos</p> | <p>Artículo 13.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, Seguridad Ciudadana tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I a II...</p> <p>III. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad;</p> <p>IV a VI...</p> | <p>casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;</p> <p>IV a VI...</p> |
| <p>Artículo 15.- ...</p> <p>I...</p> <p>II. Mantener, dentro del ámbito de su competencia, la vialidad libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad;</p> <p>III a XIV...</p> | <p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>I...</p> <p>II. Mantener, dentro del ámbito de su competencia, la vialidad libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;</p> <p>III a XIV...</p> |
| | Transitorios |
| | <p>PRIMERO. Remítase a la persona titular del ejecutivo para su promulgación y publicación.</p> <p>SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Establecidos los antecedentes y el contenido de las iniciativas, quienes integramos la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, exponemos las siguientes:

DS

MAME

CONSIDERACIONES

Esta Comisión, toda vez que es competente para conocer las Iniciativas con Proyecto de Decreto, procedió a realizar el estudio y análisis de los planteamientos contenidos, a fin de valorar, deliberar e integrar el presente dictamen, conforme a lo siguiente:

- I. Que los artículos 4, fracción VI y 67 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción VI del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen que las comisiones son aquellos órganos internos de organización, integrado paritariamente por las Diputadas y Diputados que tiene por objeto el estudio, análisis y elaboración de dictámenes, iniciativas, proposiciones con punto de acuerdo, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en esta ley y el reglamento.
- II. Que el artículo 72, segundo párrafo, fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, señala que las comisiones ordinarias deberán desarrollar, entre otras, la tarea específica de dictaminar, atender o resolver las iniciativas, proyectos y proposiciones turnadas a las mismas en los términos de la propia Ley, el Reglamento y demás ordenamientos aplicables.
- III. Que el artículo 74, fracción XXIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México establece las comisiones ordinarias que habrán de funcionar de manera permanente en cada Legislatura, encontrándose entre ellas la Comisión de Movilidad Sustentable.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

- IV. Que el artículo 85, fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establece como atribución de la Presidencia de la Mesa Directiva, turnar a las comisiones los asuntos para dictamen.
- V. Que el artículo 103 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, refiere que el dictamen es un instrumento legislativo colegiado escrito a través del cual, una o dos Comisiones facultadas presentan un estudio profundo y analítico que expone de forma ordenada clara y concisa las razones por las que se aprueba, desecha o modifica, iniciativas o proposiciones con punto de acuerdo.
- VI. Que en casos en que se ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto, previa Declaratoria Oficial emitida por la autoridad competente del ámbito Federal o Local, el Congreso podrá sesionar vía remota de conformidad con lo que determine la Ley y el Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, a efecto de no interrumpir sus funciones o atribuciones previstas en la Constitución Política, en los tratados internacionales en los que el Estado Mexicano sea parte, la Constitución Local y las leyes aplicables⁵³. En ese sentido, la sesión vía remota es aquella reunión donde convergen las Diputadas y los Diputados del Congreso en Pleno, Conferencia, Mesa Directiva, Junta, Comisiones, Comités, Comisión Permanente o, en su caso, de las Unidades Administrativas, por medios tecnológicos de comunicación para efectuar la transmisión y recepción de datos, documentos electrónicos, imágenes e información a través de computadoras, líneas telefónicas, enlaces dedicados, microondas, vías satelitales o similares que sean autorizados por el Pleno o la Junta de Coordinación Política, de conformidad con lo previsto en el artículo 5 Bis de la Ley, y en la cual se verificará la asistencia, el quórum y la votación por medios de autenticación biométricos debidamente autorizados⁵⁴.
- VII. Que el 29 de enero de 2016, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el *“Decreto por el que se declaran reformadas y derogadas diversas disposiciones de la*

⁵³ Artículos 4, fracción XLV bis, y 2, fracción XLV bis de la Ley Orgánica y del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, respectivamente.

⁵⁴ Artículos 4, fracción XLV Bis y 2, fracción XLV Bis de la Ley Orgánica y el Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de la reforma política de la Ciudad de México". Con la publicación de dicho Decreto, se inició una nueva etapa, de diversos cambios legales e institucionales que contribuirían a dar a la Ciudad de México, la calidad de entidad federativa.

Particularmente, el artículo 122, Apartado A, numeral I, segundo párrafo, dispone que *"La Constitución Política de la Ciudad de México establecerá las normas y las garantías para el goce y la protección de los derechos humanos en los ámbitos de su competencia, conforme a lo dispuesto por el artículo 1o. de esta Constitución"*.

En ese sentido, para la elaboración de la Constitución de la Ciudad de México, se estableció la creación de una Asamblea Constituyente, misma que a lo largo de varios meses, debía de aprobar la Carta Magna local, a más tardar el 31 de enero de 2017.

Posteriormente, el 5 de febrero de 2017, se publicó en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Decreto por el que se expide la Constitución Política de la Ciudad de México.

Como parte de ese gran proceso de transformación, es así que el 17 de septiembre de 2018, entró en vigor la Constitución Política de la Ciudad de México, en la que se establecieron diversos derechos que no se encontraban reconocidos en el Estatuto de Gobierno del entonces Distrito Federal. Por lo que se refiere a los temas en análisis, referimos los siguientes:

"Artículo 13

Ciudad habitable

E. Derecho a la movilidad

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



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

DS

MAME

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”.

“Artículo 16

Ordenamiento territorial

A. Medio Ambiente

1. ...

2. La biodiversidad, los ecosistemas naturales, el patrimonio genético y las especies nativas son bienes comunes y de interés público; su protección, preservación y recuperación es corresponsabilidad entre los sectores público, privado y social. En la Ciudad de México los seres sintientes gozarán de protección especial. Las leyes garantizarán su protección para las presentes y futuras generaciones. La Ciudad atenderá a los criterios de sustentabilidad, minimización de la huella ecológica y reversión del daño ambiental.

La Ciudad de México minimizará su huella ecológica, en los términos de emisión de gases de efecto invernadero, a través de una estructura urbana compacta y vertical, nuevas tecnologías, uso de energía renovable, una estructura modal del transporte orientada hacia la movilidad colectiva y no motorizada, vehículos de cero emisiones de servicio público y privado, medidas y políticas de eficiencia energética, políticas de recuperación y conservación de ecosistemas y políticas de aprovechamiento energético del metano generado por residuos orgánicos.

3. ...



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

4. *Las autoridades garantizarán el derecho a un medio ambiente sano. Aplicarán las medidas necesarias para reducir las causas, prevenir, mitigar y revertir las consecuencias del cambio climático. Se crearán políticas públicas y un sistema eficiente con la mejor tecnología disponible de prevención, medición y monitoreo ambiental de emisiones de gases de efecto invernadero, agua, suelo, biodiversidad y contaminantes, así como de la huella ecológica de la ciudad. Asimismo, establecerán las medidas necesarias y los calendarios para la transición energética acelerada del uso de combustibles fósiles al de energías limpias.*

5. ...

B. – G. ...

H. Movilidad y accesibilidad

1. *La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.*

2. *En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.*

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



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MANE

- 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) *Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;*
- 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) *Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;*
- e) *Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;*
- f) *Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;*
- g) *Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;*
- h) *Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas”*

VIII. Asimismo, como parte del proceso de transición de un nuevo modelo político, el 13 de diciembre de 2018, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Decreto por el que se expide la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, la cual tuvo como propósito reorganizar la Administración Pública local, suprimiendo y, en su caso, creando algunas dependencias, a efecto de hacer más eficaz el ejercicio de la función pública.

Según lo expuesto en el Considerando Segundo del dictamen que aprobó este



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Congreso para expedir dicha Ley, “... es con el fin de organizar la Administración Pública de la Ciudad de México bajo los principios de innovación, atención ciudadana, gobierno abierto, integridad, y plena accesibilidad con base en diseño universal, en cumplimiento de la Constitución Política de la Ciudad de México”.

DS

MAME

De igual forma, el Considerando Tercero de ese dictamen, señala que “Se propone la abrogación de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México para evitar el dejar disposiciones contrarias a nuestra Constitución Local o aquellas que por la integración o creación de nuevas Secretarías con sus facultades puedan significar duplicidad de atribuciones, y permitir bajo el principio de legalidad a las personas servidoras públicas contar con un claro marco normativo el desarrollo de sus funciones. Asimismo, que la Ley reglamentaria no sirva de excusa para darle más atribuciones que aquellas conferidas en la Constitución a la persona Titular de la Jefatura de Gobierno”.

En ese sentido, la reforma a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, además de armonizarse con lo establecido en la Constitución Política de la Ciudad, se armonizó con las disposiciones de la Ley de Movilidad, pues a dicha dependencia se le transfirieron algunas atribuciones que se encontraban fuera de su competencia.

- IX.** Que para efecto del análisis y estudio de las iniciativas, 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, 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 persona⁵⁵.
- X.** Que el pasado 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la

⁵⁵ Artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad vial, estableciéndose lo siguiente:

DS

MAME

“Artículo 4º.

...

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

Con dicha reforma constitucional, se sientan las bases para mejorar las condiciones en que las personas lleven a cabo sus desplazamientos, pues constituye un elemento esencial para la vida digna y el desarrollo pleno y armónico de las personas y sociedades, toda vez que el derecho a la movilidad debemos visualizarlo como un derecho por medio del cual se materializan otros derechos, por ejemplo, a la salud, al trabajo, a la educación, a un ambiente sano, a la vía pública, al espacio público, al tiempo libre, entre otros.

Si bien, a nivel federal, desde 2016 ya se regulaba lo relativo a la movilidad en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, no se encontraba reconocido como un derecho.

Precisamente, el hecho de que no estuviera regulado en nuestra Carta Magna, ocasionó que en nuestro país no haya un marco jurídico uniforme en materia de movilidad y seguridad vial. En este contexto, podemos encontrar que mientras en algunas entidades federativas cuentan con una Secretaría de Movilidad, en otras únicamente hay una unidad administrativa perteneciente, en algunos casos, a las Secretarías de Gobierno o, peor aún, se continua con la visión de una dependencia de transporte y vialidad, es decir, la movilidad entendida como si únicamente se tratara de expedir o renovar licencias de conducir, matriculas vehiculares, concesiones y permisos, pero sin una planeación ni definición de políticas públicas en la materia. De ahí, lo importante que significó la aprobación del dicho Decreto.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

XI. Que a juicio de esta dictaminadora, resulta fundamental la actualización de nuestro marco jurídico, en este caso, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a efecto de dar cabal legalidad y cumplimiento a la misma.

^{DS}
MAME

XII. Que en razón de lo anterior, esta dictaminadora consiente de la debida implementación de la ley que deberán hacer las autoridades competentes, consideramos oportuna la aprobación de sendas iniciativas que se contemplan en el presente dictamen.

XIII. Que por lo que se refiere a la iniciativa presentada por la diputada Guadalupe Morales Rubio, como se ha establecido en el apartado de antecedentes, tiene como propósito actualizar el marco jurídico en materia de regulación de estacionamientos.

Por ello, quienes integramos esta Comisión dictaminadora, consideramos procedente la aprobación de la iniciativa planteada, realizando algunas modificaciones a la misma, en los términos siguientes:

- La diputada promovente, en la exposición de motivos, hace referencia al Reglamento de Estacionamientos Públicos del Distrito Federal, el cual, aún cuando se encuentra vigente, no ha sido actualizado y en efecto contiene disposiciones que son obsoletas, tal es el caso de aquellas que establecen las tarifas de los estacionamiento públicos, no obstante, debemos considerar que los reglamentos son normas subordinadas a una ley, ya que la facultad reglamentaria se rige por dos principios: el de reserva de ley y el de subordinación jerárquica, por lo que no puede ir más allá de ella.

En este sentido, debemos señalar que el artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente, establece en sus fracciones II y III, la atribución de la Secretaría de Movilidad, para proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, **así como la política integral**



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

de estacionamientos públicos en la Ciudad; así como, proponer con base en los estudios correspondientes, **las tarifas de los estacionamientos públicos** y del servicio público de transporte de pasajeros.

DS

MAME

- Aunado a lo anterior, el artículo 204 refiere que la Secretaría de Movilidad propondrá a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, **las tarifas para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada zona de la Ciudad**, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.
- Ahora bien, la intención de la diputada Morales Rubio en la iniciativa en estudio, es reformar y adicionar los artículos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a efecto de que la Secretaría de Movilidad, con base en los estudios y análisis que lleve a cabo, autorice las tarifas de los estacionamientos públicos, sin que sea necesario que dicha propuesta sea enviada a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, bajo el argumento de que esta última no cuenta con la atribución legal.

No obstante, debemos advertir que si bien es cierto que tanto el artículo 10 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, como el artículo 11 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, no establecen como atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno la de determinar las tarifas de los establecimientos públicos, deberá considerarse lo señalado en la fracción I del Artículo 20 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, que establece lo siguiente:

“Artículo 20. Las personas titulares de las Dependencias tendrán las siguientes atribuciones generales:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MANE

I. Acordar con la persona titular de la Jefatura de Gobierno el despacho de los asuntos competencia de la Dependencia a su cargo, los Órganos Desconcentrados que le estén adscritos y las Entidades de su sector coordinado:

II. ...”

En virtud de lo anterior, en este caso, el titular de la Secretaría de Movilidad está facultado para acordar con la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, el despacho de los asuntos de su competencia, tal es el caso de las tarifas de los estacionamientos públicos, toda vez que la persona titular de la Jefatura de Gobierno será la titular de la Administración Pública Centralizada y Paraestatal de la Ciudad de México y es quien le corresponden originalmente todas las facultades establecidas en los ordenamientos jurídicos relativos a la Ciudad, aun cuando estos le sean delegados a los servidores públicos subalternos.

- En ese orden de ideas y considerando el contenido de la fracción V del artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, en la que se establece que a la Secretaría de Movilidad de corresponden, entre otras atribuciones, el establecer, con base en los estudios pertinentes, las normas generales para que las alcaldías puedan determinar la ubicación, construcción y el funcionamiento y **tarifas de los estacionamientos públicos en su demarcación territorial**, así como vigilar el cumplimiento de dicha operatividad.
- Por lo anterior, esta dictaminadora considera la modificación de la iniciativa en estudio, por lo que con el propósito de identificar dichas modificaciones, se presenta el cuadro comparativo siguiente:

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa | Texto propuesto |
|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: | Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: | Artículo 12.-... |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa | Texto propuesto |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>I – II. ...</p> <p>III. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, las tarifas de los estacionamientos públicos y del servicio público de transporte de pasajeros;</p> <p>IV – LX. ...</p> <p>LXI. Disponer un centro de atención al usuario que se encuentra en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información;</p> <p>LXII. En coordinación con la Secretaría de Educación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover e impulsar la educación vial, con el objetivo de preservar la vida y la integridad física; y</p> <p>LXIII. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le</p> | <p>I – II. ...</p> <p>III. Proponer con base en los estudios correspondientes, las tarifas de los estacionamientos públicos;</p> <p>IV – LX. ...</p> <p>LXI. Disponer de un centro de atención al usuario que se encuentra en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información;</p> <p>LXII. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue el Jefe de Gobierno y las demás que le confieran la Ley</p> | <p>I – II. ...</p> <p>III. Determinar con base en los estudios correspondientes, la metodología que deberán aplicar las alcaldías para la definición de las tarifas de los estacionamientos públicos de la Ciudad.</p> <p>IV – LXII. ...</p> <p>LXIII. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros; y</p> <p>LXIV. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue el Jefe de Gobierno y las demás que le confieran la Ley</p> |

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MAME

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa | Texto propuesto |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables</p> <p>No tiene correlativo</p> | <p>Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; y</p> <p>LXIII. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros;</p> | <p>Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> |
| <p>Artículo 204.- La Secretaría propondrá a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, las tarifas para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada zona de la Ciudad, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.</p> | <p>Artículo 204.- La Secretaría autorizará con base en los estudios correspondientes, las tarifas para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada zona de la Ciudad, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.</p> | <p>Artículo 204. La Secretaría determinará con base en los estudios correspondientes, la metodología y modelos tarifarios, así como el desarrollo de herramientas para la autorización de tarifas por parte de las alcaldías para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso de transporte público y no motorizado.</p> <p>Para llevar a cabo la implementación de las tarifas mencionadas en el párrafo anterior las alcaldías en razón de su territorio, otorgarán la autorización correspondiente a los establecimientos que</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa | Texto propuesto |
|-------------------------|------------------------|--------------------------------------------------------|
| | | brinden el servicio de estacionamiento público. |

DS

NAME

- Lo anterior, como se ha mencionado, atiende a que los artículos 36, fracción V de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y 32. fracciones VII y VIII la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, definen que la Secretaría de Movilidad establecerá los mecanismos a través de los cuales las alcaldías autorizarán la ubicación, construcción, el funcionamiento y las tarifas de estacionamientos; así como, la facultad de las demarcaciones de autorizar la ubicación, el funcionamiento y las tarifas que se aplicarán para los estacionamientos públicos, además de la facultad de verificación del cumplimiento, así como obviar interpretar que las zonas hacen diferencia, lo que existen son criterios para determinar la tarifa, modelo general que las Alcaldías implementarán de acuerdo a sus facultades.
- Aunado a lo anterior, a fin de obtener el mejor resultado posible de las modificaciones incluidas en el presente dictamen, esta dictaminadora considera necesario que el Gobierno de la Ciudad, eventualmente, emita un nuevo Reglamento de Estacionamientos Públicos.

XIV. Por lo que se refiere a la iniciativa presentada por el diputado Nazario Norberto Sánchez, relativa a reformar la Ley de Movilidad, con el objetivo de prohibir actos y conductas de discriminación en el transporte en contra del personal médico, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo 1, párrafo quinto, que *“Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

libertades de las personas.”

DS
MAME

De igual forma, en su artículo 4, párrafo decimoséptimo establece que *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”*

- Asimismo, la Convención Interamericana contra toda forma de Discriminación e Intolerancia, en su artículo 1 señala que *“Discriminación es cualquier distinción, exclusión, restricción o preferencia, en cualquier ámbito público o privado, que tenga el objetivo o el efecto de anular o limitar el reconocimiento, goce o ejercicio, en condiciones de igualdad, de uno o más derechos humanos o libertades fundamentales consagrados en los instrumentos internacionales aplicables a los Estados Partes.*

La discriminación puede estar basada en motivos de nacionalidad, edad, sexo, orientación sexual, identidad y expresión de género, idioma, religión, identidad cultural, opiniones políticas o de cualquier otra naturaleza, origen social, posición socioeconómica, nivel de educación, condición migratoria, de refugiado, repatriado, apátrida o desplazado interno, discapacidad, característica genética, condición de salud mental o física, incluyendo infectocontagiosa, psíquica incapacitante o cualquier otra.”⁵⁶

- En cuanto a los Objetivos del Desarrollo Sostenible establecidos en la Agenda 2030, el objetivo 10. Reducción de las desigualdades, en su meta 10.3 se propone que se debe *“Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.”*

⁵⁶ http://www.oas.org/es/sla/ddi/tratados_multilaterales_interamericanos_A-69_discriminacion_intolerancia.asp



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

- Por lo que se refiere al orden jurídico local, existe legislación vigente que complementa lo dispuesto en la Constitución federal, entre ellas:

DS
MAME

Constitución Política de la Ciudad de México

- Artículo 3, numeral 2, inciso a), refiere que la Ciudad de México asume como principios **el respeto a los derechos humanos**, la defensa del Estado democrático y social, el diálogo social, la cultura de la paz y la no violencia, el desarrollo económico sustentable y solidario con visión metropolitana, la más justa distribución del ingreso, la dignificación del trabajo y el salario, la erradicación de la pobreza, el respeto a la propiedad privada, la igualdad sustantiva, la no **discriminación**, la inclusión, la accesibilidad, el diseño universal, la preservación del equilibrio ecológico, la protección al ambiente, la protección y conservación del patrimonio cultural y natural. Se reconoce la propiedad de la Ciudad sobre sus bienes del dominio público, de uso común y del dominio privado; asimismo, la propiedad ejidal y comunal;
- Artículo 4, apartado B, numeral 4, establece que en la aplicación transversal de los derechos humanos las autoridades atenderán las perspectivas de género, la no discriminación, la inclusión, la accesibilidad, el interés superior de niñas, niños y adolescentes, el diseño universal, la interculturalidad, la etaria y la sustentabilidad.
- Artículo 4, apartado C, numeral 2, establece que Se prohíbe toda forma de discriminación, formal o de facto, que atente contra la dignidad humana o tenga por objeto o resultado la negación, exclusión, distinción, menoscabo, impedimento o restricción de los derechos de las personas, grupos y comunidades, motivada por origen étnico o nacional, apariencia física, color de piel, lengua, género, edad, discapacidades, condición social, situación migratoria, condiciones de salud, embarazo, religión, opiniones, preferencia sexual, orientación sexual, identidad de género,



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

expresión de género, características sexuales, estado civil o cualquier otra. También se considerará discriminación la misoginia, cualquier manifestación de xenofobia, segregación racial, antisemitismo, islamofobia, así como la discriminación racial y otras formas conexas de intolerancia. La negación de ajustes razonables, proporcionales y objetivos, se considerará discriminación.

Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Distrito Federal

- Artículo 2, señala que es obligación del Gobierno y demás entes públicos de la Ciudad, promover, proteger, respetar y garantizar que todas las personas gocen, sin discriminación alguna, de todos los derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados y otros instrumentos internacionales celebrados por el Estado mexicano, en la Constitución Política de la Ciudad de México y en todas las disposiciones legales aplicables.
- Artículo 5, indica que se prohíbe toda forma de discriminación formal o de facto, entendiéndose por ésta a aquella conducta injustificada que tenga por objeto o resultado la negación, exclusión, distinción, menoscabo, impedimento o restricción de los derechos de las personas, grupos y/o comunidades, motivada por su origen étnico, nacional, lengua, género, identidad de género, expresión de rol de género, preferencia sexual u orientación sexual, características sexuales, edad, discapacidades, condición jurídica, social o económica, apariencia física, tono de piel, condición de salud mental o física, incluyendo infectocontagiosa, psíquica o cualquier otra, características genéticas, embarazo, religión, condición migratoria, de refugio, repatriación, apátrida o desplazamiento interno, solicitantes de asilo, otras personas sujetas de protección internacional y en otro contexto de movilidad humana; opiniones, identidad o afiliación política, estado civil, trabajo ejercido, por tener tatuajes, perforaciones corporales u otra alteración física, por consumir



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MAME

sustancias psicoactivas o cualquier otra que atente contra la dignidad humana, libre desarrollo de la personalidad o tenga por objeto anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio, en condiciones de igualdad, de uno o más derechos.

- Artículo 6, fracción XXIII bis, indica que se consideran como conductas discriminatorias aquéllas en las que se establezca una diferencia comparable que no esté justificada en términos de un nexo racional entre la medida, y una finalidad constitucionalmente permitida. Entre éstas, se consideran como conductas discriminatorias, la falta de accesibilidad en el entorno físico, **el transporte**, la información, tecnología y comunicaciones, en servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

- Artículo 1, párrafo segundo, determina que las disposiciones establecidas en la 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.
- Artículo 6, indica que 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.
- Artículo 7, establece que la Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

NAME

de movilidad, observará, entre otros los **principios de:**

Accesibilidad, en el que se deberá garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna; **Igualdad**, en el que se deberán equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión.

- Artículo 80, determina que la prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

Para tal efecto, la Administración Pública debe realizar las acciones necesarias que permitan que en los sistemas de transporte público existan las condiciones de diseño universal y se eviten actos de discriminación.

Por su parte, los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

- Que con base en lo anterior, consideramos que la iniciativa de reforma propuesta por el diputado Nazario Sánchez es viable, pues si bien existe legislación en la materia, a efecto de proteger, respetar y garantizar que todas las personas gocen cabalmente sus derechos humanos, sin ningún tipo de discriminación, también coincidimos con el promovente, en el sentido de que el contexto actual, ocasionado por la pandemia de COVID-19, acentuó y evidenció los actos y conductas de discriminación, en el caso particular, en



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

contra de personas que prestan sus servicios en el sector salud. Por lo anterior, valoramos positiva la reforma a la Ley de Movilidad, a efecto de impedir que este tipo de conductas sigan cometiéndose. Sin embargo, consideramos que la iniciativa debe ser aprobada con modificaciones, a efecto de que no sea limitativa a la procuración únicamente de todas aquellas personas que laboren o se dediquen a la atención de la salud, sino que abarque a todas las personas que utilizan el transporte público de la Ciudad, con el fin de garantizar a la población en general, el derecho a la igualdad, a través de la prevención y eliminación de todas formas de discriminación en lo que se refiere al uso del transporte público.

En ese sentido, consideramos procedente reformar el párrafo tercero del artículo 80 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, conforme a la redacción siguiente:

Artículo 80.- ...

...

Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, **evitando cualquier tipo de acto o conducta discriminatoria**. Únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

- En correspondencia con la reforma que se propone, es preciso referir que el Reglamento de la Ley de Movilidad establece lo siguiente:

“Artículo 227.- *Son causas justificadas para negar al usuario la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, cuando:*

1. Se encuentre notoriamente bajo el efecto de bebidas alcohólicas, estupefacientes o psicotrópicos;



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

II. Porte bultos, materiales inflamables o animales que puedan, de forma manifiesta, causar molestia o representen un riesgo para los demás usuarios o ensuciar, deteriorar o causar daños al vehículo, con excepción de perros de asistencia;

III. Ejecute o haga ejecutar a bordo de los vehículos actos que atenten contra la seguridad e integridad de los demás usuarios; o bien alteraciones evidentes de la conducta;

IV. De manera evidente se perciban alteraciones de la conducta que puedan poner en riesgo la seguridad de los demás usuarios;

V. Solicite el servicio en lugares distintos a los autorizados por la Secretaría;

VI. Se solicite transportar un número de personas y equipaje superior a la capacidad autorizada para el vehículo;

VII. El medio de transporte se encuentre dando servicio a su máxima capacidad y el ascenso de más pasajeros, propicie un posible accidente.

VIII. En general, cuando pretenda que el servicio se otorgue contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias.”

- Por lo que se refiere a la reforma a los artículos 67, 115 y 131 de la Ley de Movilidad vigente, esta dictaminadora considera que no son de aprobarse, pues en dichos artículos se propone como causal de revocación de una concesión o permiso, el supuesto en el que un concesionario o permisionario, por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio públicos encomendados, discrimine o prohíba, niegue, excluya o distinga el acceso al servicio público de transporte a médicos, enfermeras, estudiantes de medicina y a todas aquellas personas que laboren o se dediquen a la atención de la salud en hospitales, clínicas o cualquier lugar en donde se lleve a cabo dicha atención.

Al respecto, debemos considerar que las causales propuestas por el legislador, tanto para la cancelación de la licencia o permiso de forma definitiva, como la revocación de una concesión o permiso, estarán sujetas a la acreditación del



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

hecho discriminatorio, en virtud de que el Título Décimo del Código Penal del Distrito Federal, establece en su artículo 206, el tipo penal de discriminación, señalando lo siguiente:

“Artículo 206. Se impondrá de uno a tres años de prisión o de veinticinco a cien días de trabajo en favor de la comunidad y multa de cincuenta a doscientos días al que, por razón de edad, sexo, estado civil, embarazo, raza, procedencia étnica, idioma, religión, ideología, orientación sexual, color de piel, nacionalidad, origen o posición social, trabajo o profesión, posición económica, características físicas, discapacidad o estado de salud cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas:

I. ...”

En esa tesitura, se advierte que la iniciativa no precisa cuál será el método probatorio para acreditar la conducta desplegada por el sujeto activo que derivó en un acto de discriminación, lo cual resulta indispensable para el adecuado ejercicio de las atribuciones legales conferidas a la Secretaría de Movilidad, más tratándose de un proceso sancionatorio. Lo anterior, toda vez que la descripción legislativa de las conductas ilícitas deben gozar de claridad, a efecto de que la autoridad ejecutiva conozca su alcance y evitar recurrir a otras instancias legales para su interpretación, observándose los principios de legalidad y seguridad jurídica que deben observarse en cualquier ámbito.

- Finalmente, esta dictaminadora considera oportuno destacar que de acuerdo con el Segundo Informe Anual (agosto 2019 – julio 2020) de la Secretaría de Movilidad, debido a reportes de discriminación que indicaban que algunos choferes de rutas negaban el servicio a trabajadores del sector salud, dada la contingencia sanitaria, se llevaron a cabo diversas acciones, entre ellas:
 - Sesiones en línea, a partir de desde abril del 2020, para la sensibilización de rutas y corredores sobre la relevancia de la no discriminación y el



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

respecto a los trabajadores del sector salud en las unidades de transporte concesionado colectivo. Durante las sesiones en línea de sensibilización participaron 61 representantes de 17 corredores y 37 rutas de transporte colectivo concesionado.

- Se realizó una campaña de sensibilización de los concesionarios de transporte público individual en la que se repartieron más de 20,000 volantes con contenidos específicos de sanitización de las unidades y medidas de prevención para evitar contagios en el transporte público, sobre todo enfocados en la prevención del riesgo para los pasajeros y los conductores.
- Se realizaron dos talleres con agrupaciones de taxi, en conjunto con la agencia sanitaria, para hablar sobre el tema de los contagios en la que estuvieron presentes representantes de diferentes sitios y organizaciones de taxi en la Ciudad.

XV. Respecto a la iniciativa presentada por el diputado Efraín Morales Sánchez, a efecto de reformar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de cromática, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

- La propuesta de adicionar el **Artículo 12 Bis**, no se considera adecuada, puesto que lo relativo al tema de cromática del transporte en la Ciudad de México, se publica en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el cual es el medio idóneo de difusión para el ámbito de la Ciudad de México y toda vez que este tema se regula a nivel local no se advierte la necesidad de que sea publicado en el Diario Oficial de la Federación, aunado a que lo que se publica en dicho medio son leyes, reglamentos, acuerdos, circulares, órdenes y demás actos expedidos por los poderes de la Federación, a fin de que estos sean observados y aplicados debidamente en sus respectivos ámbitos de competencia.

En lo que concierne a que se realice “... *bajo estrictas especificaciones técnicas*”



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

y científicas, atendiendo a la psicología del color ...”, ya se prevé en el artículo 61 de la Ley de Movilidad vigente que deben tomarse en cuenta ciertos requisitos y aspectos que deben considerarse para el tema de Cromática, entre los que se encuentran: “estudios técnicos, sociales, antropométricos y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo la perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas en la materia”.(Sic)

Asimismo, por lo que hace a los estudios que menciona en su Iniciativa, esta dictaminadora considera que el diputado Morales Sánchez no señala el sustento documental de su investigación, realizada para la presente iniciativa. Al respecto, consideramos que para llevar a cabo una reforma de esta naturaleza, debe estar sustentada con opiniones científicas perfectamente documentadas al caso en particular, pues si bien es sabido que los colores de los objetos generan emociones en las personas, también lo es que tiene que ponderarse otros factores que se reitera ya se prevén actualmente en el artículo 61 de la Ley en comento.

Por mencionar un ejemplo a lo expuesto en este inciso, en lo referente a taxi, el 28 de agosto del año 2019 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el *“AVISO POR EL QUE SE MODIFICAN LOS NUMERALES SÉPTIMO Y OCTAVO DEL “AVISO POR EL QUE SE DETERMINAN LAS CARACTERÍSTICAS, ESPECIFICACIONES, CROMÁTICA, RÓTULOS Y MEDIOS DE IDENTIFICACIÓN OFICIALES, QUE DE MANERA OBLIGATORIA DEBERÁN INCORPORAR LOS VEHÍCULOS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASAJEROS “TAXI” EN EL DISTRITO FEDERAL, PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL DE FECHA 26 AGOSTO DE 2014”*, por lo que, lo referido a la cromática para el tema de “taxi” cuenta con un mecanismo ya establecido.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

Finalmente en lo relativo al último párrafo propuesto en el Artículo 12 Bis, si bien es cierto que el Reglamento de la Ley de Movilidad, ya menciona en algunos artículos lo previsto en este párrafo propuesto, esta dictaminadora considera positivo incorporarlo a la Ley de Movilidad, sin embargo, con el propósito de mantener el orden de la ley, proponemos una modificación en la redacción, además de adicionarlo en un tercer párrafo del artículo 61, conforme a lo siguiente:

“Ninguna unidad que preste el servicio de transporte de pasajeros podrá utilizar cromática distinta a la determinada por la Secretaría de Movilidad, en cuyo caso le será negada la autorización para su funcionamiento.”

- En lo referente a **adicionar el artículo 61 Bis**, no se considera viable, en razón de lo que en la primera parte se menciona a la *“Comisión Nacional de Metrología y Normalización”*, sin embargo, resulta confusa, ya que de una búsqueda exhaustiva en la normatividad federal, no se encontró la existencia de dicha comisión. No obstante, se advierte que en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se hace mención a la *“Comisión Nacional de Normalización”*, la cual dejaría de existir por la abrogación de dicha Ley, conforme al *“Decreto por el que se expide la Ley de Infraestructura de la Calidad y se abroga la Ley Federal sobre Metrología y Normalización”*, publicado el 1 de julio de 2020, en el Diario Oficial de la Federación, misma que entró en vigor en el mes de septiembre, siendo la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad la prevista en la nueva Ley. Respecto a esto último, esta dictaminadora considera que se debe reformar el primer párrafo del artículo, a efecto de eliminar la referencia que se hace a una ley que ya ha sido abrogada, como lo es la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Por lo que hace a que la Secretaría de Movilidad con auxilio de la Comisión que menciona en la iniciativa, elabore manuales y normas técnicas de cromática,



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MANE

se advierte que dicha Secretaría actualmente cuenta con la facultad de elaborar manuales y normas técnicas en la materia, conforme a lo previsto en el artículo 61 de la Ley de Movilidad. No obstante, quienes suscribimos el presente dictamen, consideramos que sería viable que, eventualmente, se reformara la Ley de Infraestructura de la Calidad, a efecto de que la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad preste auxilio, en este caso, a la Secretaría de Movilidad para generar un nuevo manual de cromática.

En cuanto al contenido del último párrafo de este artículo, advertimos que, con una redacción distinta, ya se encuentra previsto en el segundo párrafo del Artículo 61 de la Ley, por lo tanto, no se considera necesaria la propuesta de dicho párrafo.

- En lo que concierne a la adición del **Artículo 61 Ter**, se considera que no es viable que a los vehículos de *“transporte de plataforma digital”*, se les pida una cromática, toda vez que son unidades de particulares, que brindan servicios en muchos de los casos a través de más de una empresa o que dejan de realizarlo para una en específico para luego brindarlo con otra, acto que le es permitido en forma legal, por lo que no podría cumplir con una sola cromática. Finalmente, es preciso señalar que, en términos de la normatividad que ha emitido la Secretaría de Movilidad para la regulación de ese servicio, el término correcto es *“Servicio de Transporte de Pasajeros Privado Especializado con Chofer”*, en términos de lo establecido en el artículo 57 del Reglamento de la Ley de Movilidad.
- Con relación a la propuesta de modificar el párrafo segundo del Artículo 61 de la Ley en mención, se considera que no es de aprobarse, pues consideramos que no se persigue ningún fin práctico y se estima que eliminar el plazo cierto de 10 años respecto a la vigencia de la cromática, generaría incertidumbre hacia los concesionarios, pues el objetivo de dicho plazo tiene el propósito de no afectar la economía de los concesionarios y abonar a la certeza jurídica de



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

los gobernados.

- Adicional a lo expuesto en las consideraciones que anteceden, es preciso referir que históricamente la autoridad ha emitido acuerdos para determinar colores y señalización de los vehículos de servicio público taxi, privado, mercantil y particular de transporte de carga y pasajeros en la Ciudad de México, mismos que han sido publicados en la Gaceta Oficial en los cuales se regulan los siguientes rubros: Color exterior; color interior; señalización (tamaño y tipo de letras, así como lugar de colocación, números de placa, ruta, número telefónico de quejas) y aditamentos.

DS

NAME

- Finalmente, el artículo 73 de la Ley de Movilidad vigente, establece que *“La Administración Pública dispondrá lo necesario para que la Ciudad de México, cuente con un Sistema Integrado de Transporte Público que permita la incorporación gradual la articulación física, operacional, informativa, de imagen...”*, situación que, a nuestro juicio, ya se encuentra regulado el objetivo que se propone en la iniciativa en estudio.

XVI. Respecto a la iniciativa presentada por la diputada Ana Cristina Hernández, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

- En la iniciativa en estudio se propone adicionar el artículo 73 bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a efecto de regular la obligación del Sistema Integrado de Transporte Público, con la finalidad de cumplir con las medidas sanitarias como consecuencia de una declaración de emergencia. Al respecto, consideramos que la adición que se propone no es procedente, pues el artículo 73, en su parte final prevé su funcionamiento en caso fortuito o fuerza mayor, al referir lo siguiente:

“Artículo 73.- La Administración Pública dispondrá lo necesario para que la Ciudad de México, cuente con un Sistema Integrado de Transporte Público que permita la incorporación gradual la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago del servicio de transporte público concesionado y los servicios de transporte proporcionados por la



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Administración Pública, el cual deberá considerar el Programa Integral de Movilidad, así como prever su funcionamiento en caso de contingencias por caso fortuito o fuerza mayor.”

DS

MAME

- La iniciativa contempla reformar el artículo 80 de la Ley, a efecto de establecer que el Gobierno de la Ciudad, ordene de manera pronta y oportuna la implementación de medidas de control sanitario en el servicio de transporte público, a efecto de prevenir el contagio y la propagación de una enfermedad, como lo es en la actualidad el Covid – 19, lo cual, a juicio de esta dictaminadora, resulta procedente con modificaciones, conforme a lo siguiente:

En los casos en que se haga declaratoria de emergencia y/o contingencia, por las autoridades competentes, el Gobierno de la Ciudad ordenará la implementación de medidas preventivas en el servicio de transporte público, a efecto de garantizar la prestación del servicio.

Lo anterior, ya que consideramos que no debemos enfocarnos exclusivamente en las emergencias y/o contingencias sanitarias, pues debemos tomar en cuenta que también llegan a presentarse otro pido de emergencias, entre ellas las ambientales, sociales o de seguridad. En ese sentido, se adiciona un cuarto párrafo al artículo 80.

- Por lo que toca a la propuesta de reformar el artículo 251 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, esta comisión de dictamen estima atendible la adición de una fracción, a efecto de establecer la sanción por el incumplimiento de las medidas que adopten las autoridades del Gobierno de la Ciudad, conforme a la adición del segundo párrafo del artículo 80, señalado en el párrafo anterior. En ese sentido, consideramos procedente la redacción siguiente:

“XXII. A los concesionarios o permisionarios que no cumplan con las medidas determinadas por las autoridades correspondientes debido a la declaración de emergencia y/o contingencia se les sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Vigente.”

DS

NAME

➤ Por último, respecto a la propuesta de reformar el artículo 254 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la diputada promovente refiere que se debe corregir un error de redacción en el primer párrafo de dicho precepto, consistente en suplir la palabra “*porras*” por “*por las*”, sin embargo, esta comisión, después de realizar una revisión a dicho artículo no encontró el error antes mencionado, lo cual se puede corroborar con la última reforma a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, en fecha 23 de abril de 2020.

➤ Finalmente, por lo que se refiere al tema en análisis, es importante destacar las acciones implementadas por el Gobierno de la Ciudad de México, para hacer frente a la contingencia de COVID – 19. En ese sentido, de acuerdo con el Segundo Informe Anual (agosto 2019 – julio 2020) de la Secretaría de Movilidad, reportó a esta Soberanía lo siguiente:

- Acciones de sanitización en los diversos sistema de transporte público de la Ciudad de México: Servicio de Transportes Eléctricos, Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC), Red de Trasporte de Pasajeros y Metrobús.
- Medidas sanitarias en el sistema de transporte individual en bicicleta pública (Ecobici)
- Medidas de limpieza en los biciestacionamientos masivos y semimasivos.
- Operativos de sana distancia en el transporte público concesionado.
- Sistema de citas para la realización de trámites, así como la digitalización de algunos de ellos.
- Establecimiento de ciclovías emergentes y préstamo gratuito de Ecobici en la avenida Insurgentes.
- Espacios peatonales emergentes.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Lo anterior, puede constatarse, con las mismas imágenes contenidas en dicho informe, destacando lo siguiente:

DS

MAME



Foto 46 | Desinfección de escaleras del Metro



Foto 49 | Desinfección de puños de ECOBICI con líquidos bactericidas



Foto 48 | Desinfección en una unidad de Metrobus



Foto 47 | Desinfección de espacios públicos



Foto 52 | Ciclovía emergente Insurgentes



Foto 50 | Sanitización de unidades



Foto 51 | Préstamo gratuito de ECOBICI en Insurgentes como medida de prevención de COVID-19

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

XVII. Respecto a la iniciativa presentada por la diputada María Guadalupe Aguilar Solache, por el que se reforma y adiciona una fracción al artículo 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

DS

MAME

- Se propone que el texto del primer párrafo del artículo 238 haga referencia, de manera completa, a la “*Ciudad de México*” y no únicamente “*Ciudad*”. Al respecto, es preciso señalar que el artículo 9, fracción VIII de la propia Ley de Movilidad, establece que para la aplicación, interpretación y efectos de la ley, se deberá entender que “*Ciudad*” hace referencia a la “*Ciudad de México*”, por lo que no se considera procedente dicha adición.
- La fracción I del propio artículo 238 propone actualizar el nombre de la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal por Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México, lo cual, sin duda, resulta procedente, pues si bien el 24 de abril de 2020 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, reformas a la Ley de Movilidad, a efecto de, entre otras cosas, actualizarla con lo establecido en la Constitución Política de la Ciudad de México y otros ordenamientos legales que esta Soberanía ha ido reformando y/o expidiendo, la denominación de la Ley de Participación Ciudadana no se actualizó, en razón de que a la fecha de aprobación en esta misma Comisión, aún no se había reformado la denominación de dicha Ley.
- En cuanto a la reforma que se propone a las fracciones III y la adición de una fracción IV al artículo 238, esta dictaminadora considera que son de atenderse, toda vez que concuerdan con lo establecido en la Constitución Política de la Ciudad de México, particularmente por lo que se refiere a los principios de “*Ciudad educadora y del conocimiento*”, “*Ciudad habitable*”, así como los principios transversales de planeación y participación social, sin embargo, consideramos que pueden estar agrupados en una sola fracción, sin la necesidad de adicionar una nueva, conforme a la redacción siguiente:

Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes de



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

la Ciudad, la Secretaría podrá:

DS

MAME

I. – II. ...

III. Promover cursos, **foros**, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo **y adopción de tecnologías y** políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, **el uso de** la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.

- Por lo que se refiere al tema en análisis, esta dictaminadora destaca que, de acuerdo con el Segundo Informe Anual (agosto 2019 – julio 2020) de la Secretaría de Movilidad, se implementó lo que se denominó como “Biciescuela virtual”, como parte de la estrategia de incorporar a la bicicleta como transporte, buscando incentivar su uso por diversos canales; además, con la implementación de ciclovías emergentes y el impulso del uso de la bicicleta como una alternativa ante la Emergencia Sanitaria por COVID-19, la SEMOVI estimaba que se incrementara la cantidad de personas que utilizan ésta por primera vez. Estas nuevas personas usuarias e incluso quienes ya realizaban sus traslados en bicicleta, requieren asesoría a fin de conocer los aspectos básicos para usarla como un modo de transporte, cómodo y seguro. Por ello, se generó el programa Biciescuela Virtual CDMX donde se divulgan consejos básicos para la adquisición, uso y mantenimiento de la bicicleta y sus accesorios, así como las reglas de circulación en los diferentes tipos de infraestructura ciclista y vehicular que existen en la Ciudad de México. A partir de enero del 2020, se estableció como meta la programación de doce cápsulas de vídeo de duración entre dos y tres minutos cada una con una temática diferente en una secuencia cronológica del proceso de adopción de la bicicleta como modo de transporte.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

XVIII. Respecto a la Iniciativa presentada por el diputado Eleazar Rubio Aldarán, por el que se reforman los artículos 224, 225, 227 y 230 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

DS

MAME

- Las reformas que se proponen a dichos artículos, a juicio de esta dictaminadora son atendibles, pues la Constitución de la Ciudad de México garantiza además del derecho a la movilidad, los derechos de las mujeres, conforme lo siguiente:

“Artículo 11

Ciudad incluyente

C. Derechos de las mujeres

Esta Constitución reconoce la contribución fundamental de las mujeres en el desarrollo de la ciudad, promueve la igualdad sustantiva y la paridad de género. Las autoridades adoptarán todas las medidas necesarias, temporales y permanentes, para erradicar la discriminación, la desigualdad de género y toda forma de violencia contra las mujeres”.

- Si bien, en años recientes se han realizado programas y políticas públicas en favor de las mujeres, lográndose avances en la materia, es indispensable continuar por la ruta que permita que ese sector de la población pueda ejercer cabalmente los derechos que les reconoce el marco jurídico vigente. En ese sentido, como parte de un compromiso para reducir las brechas de desigualdad, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), presentó su Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019⁵⁷, el cual plantea, en primer término, la realización de diversas acciones con una visión a 2024.

Según se desprende de dicho Plan, la SEMOVI identifica que las mujeres “... enfrentan problemáticas específicas que limitan sus posibilidades de desplazarse

⁵⁷ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

con seguridad, libertad y comodidad. La Estrategia de Género y Movilidad 2019 busca responder a tres problemáticas centrales que enfrentan las mujeres:

DS

MAME

- a) *necesidades de movilidad que no han sido reconocidas y atendidas;*
- b) *violencias sexuales y agresiones en el transporte;*
- c) *participación inequitativa en el sector transporte.”*

Con el propósito de mejorar las condiciones de movilidad para las mujeres, el Plan establece que “...los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a que las mujeres realicen sus viajes con accesibilidad, comodidad, seguridad y con menores tiempos de traslado. Para avanzar hacia esta visión, el plan define tres ejes estratégicos que responden a las tres problemáticas principales que enfrentan las mujeres en materia de movilidad: a) Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte; b) Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte; y c) Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva”.

Como se refirió anteriormente, el Plan propone tres ejes estratégicos, conforme lo siguiente:

VISIÓN 2024:

“Las personas estarán en el centro de las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a **augmentar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía**” (Plan Estratégico de Movilidad 2019).

VISIÓN

EN MATERIA DE GÉNERO 2024:

La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la **igualdad sustantiva** entre mujeres y hombres. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a que las mujeres realicen sus viajes con **accesibilidad, comodidad, seguridad** y con **menores tiempos de traslado.**



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

EJES ESTRATÉGICOS 2019

LÍNEAS DE ACCIÓN 2019

LÍNEAS TRANSVERSALES

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte. | 1. Infraestructura segura y vigilancia oportuna para la prevención de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres | INFORMACIÓN, MONITOREO Y EVALUACIÓN |
| | 2. Capacitación y sensibilización para la prevención y atención efectiva de violencias sexuales en el Sistema Integrado de Transporte. | |
| | 3. Protocolos de respuesta efectiva ante casos de violencias sexuales hacia las mujeres dentro del Sistema Integrado de Transporte. | |
| | 4. Sistema homologado de información de casos de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres. | |
| Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte. | 5. Acciones afirmativas para promover la paridad de género en el sector movilidad. | PARTICIPACIÓN SECTORIAL Y MULTI- |
| | 6. Cultura institucional que fomente la igualdad sustantiva y la no violencia hacia las mujeres que trabajan en el sector movilidad. | |
| Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva. | 7. Infraestructura y políticas públicas que atiendan las necesidades específicas de viaje de las mujeres (priorizando viajes de cuidado). | VINCULACIÓN Y NORMATIVIDAD PÚBLICA |
| | 8. Promoción de opciones de movilidad efectivas y sustentables para las mujeres que respondan a sus patrones y necesidades de viaje. | |

Diagrama de alineación estratégica entre la visión a largo plazo (2024) del Plan Estratégico de Movilidad y las líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad (2019). Fuente: SEMOVI

- A partir del diagnóstico de la problemática de violencia sexual hacia las mujeres en el transporte, dicho Plan ha establecido procesos de revisión de las medidas de separación de hombres y mujeres para mejorar su implementación en el Metro, Metrobús, Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP) y Transportes Eléctricos, los cuales, en un primer momento, los esfuerzos se están concentrando en los dos primeros, donde se busca mejorar las medidas de separación ya existentes, mientras se trabaja para diseñar y posteriormente implementar soluciones más integrales de prevención y atención en torno a la problemática del acoso sexual hacia mujeres en la red del Sistema Integrado de Transporte.
- Al respecto, es preciso destacar que, en el marco de la conmemoración del Día Internacional de la Mujer, la Comisión de Movilidad Sustentable, en el mes de marzo de 2019, llevó a cabo la “Mesa: Derecho a la Movilidad con equidad de género” como parte del Coloquio denominado Movilidad Sustentable en la Ciudad de México, con el objetivo de conocer la problemática en la materia, desde diversas visiones, entre ellas la de especialistas, académicas, integrantes



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

de la sociedad civil, funcionarias públicas y legisladoras. De ese diálogo, se destacan las siguientes reflexiones:

DS

MAME

- Alma Burciaga González, Coordinadora del Programa Ciudades y Espacio Seguro para las Mujeres y Niños en ONU – MUJERES, detalló que *“es fundamental que todos los programas trabajen en un cambio cultural, la violencia no es normal y debemos tenerlo claro”*.
- Dana Corres, consultora en temas de movilidad, género y medio ambiente, consideró necesario incentivar el transporte escolar, como política pública en beneficio de las mujeres. Y en el diseño de las políticas consideró necesario incluir a las mujeres *“para dar su voz y su voto en las políticas públicas que se implementen, así como acciones educativas para incentivar la igualdad de género”*.
- La Maestra en Filosofía, Miriam Edith de la Torre Vázquez propuso trabajar, a largo plazo, en la educación desde los niveles básico al superior a través de los niños, los estudiantes, padres y madres de familia y los docentes.
- Cinthya Galicia Mendoza, académica de El Colegio de México, sostuvo que es necesario tener una legislación clara sobre el hostigamiento y acoso sexual toda vez que se ha comprobado que estos comportamientos tienen que ver con la desaparición, e incluso con el feminicidio.
- María Isabel Méndez Ortiz, integrante del Colectivo *“La Rueda Violeta”*, se refirió a los viajes que hacen las mujeres en bicicleta, señalando que éstos apenas llegan a dos por ciento, y en un comparativo de su utilización entre hombres y mujeres es de tres a uno, respectivamente. Resaltó que para fortalecer la conciencia de usar la bicicleta se requiere promover campañas de educación vial y cívica a funcionarios; mejorar las condiciones de infraestructura vial; impulsar la bicicleta de préstamo en la zona



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

metropolitana; crear bici estacionamientos masivos y evitar el robo de las mismas.

DS

NAME

- Yazmín Pérez Haro, Directora General de Igualdad Sustantiva de la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México, refirió que pensar en la movilidad con perspectiva de género es conocer las necesidades y usos distintos, y diferenciados entre hombres y mujeres.
- La Subprocuradora de Atención a Víctimas de Delito y Servicios a la Comunidad de la Ciudad de México, Nelly Montealegre, refirió que, ante los casos de hostigamiento y acoso sexual a mujeres a la salida de diversas estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro, la Procuraduría de Justicia de la Ciudad de México ha llevado acciones para combatir el hostigamiento y acoso sexual, mediante la instalación de módulos móviles para la presentación de denuncias, las cuales habían tenido un descenso a partir de su operación.
- La diputada Paula Adriana Soto Maldonado, Presidenta de la Comisión de Igualdad de Género de este Congreso, señaló que la movilidad con perspectiva de género es un tema multifactorial, cuyo reto es garantizar que hombres, mujeres y niños, tengan un tránsito seguro, una ciudad disfrutable, donde se debe poner al centro a las personas en la política pública. En ese sentido, propuso la implementación de políticas públicas como: la creación de senderos seguros para escuelas, aumento de afluencia de transporte público, aumento del transporte Atenea, entre otras.
- La diputada Valentina Batres Guadarrama indicó que hablar de la movilidad desde la perspectiva de género, *“es hablar de la necesidad de repensar nuestra ciudad como parte de una Metrópoli, pensarla desde su diseño para hacerla más amable con todas y todos, accesible, y a partir de nuestras diversas formas de vida”*.



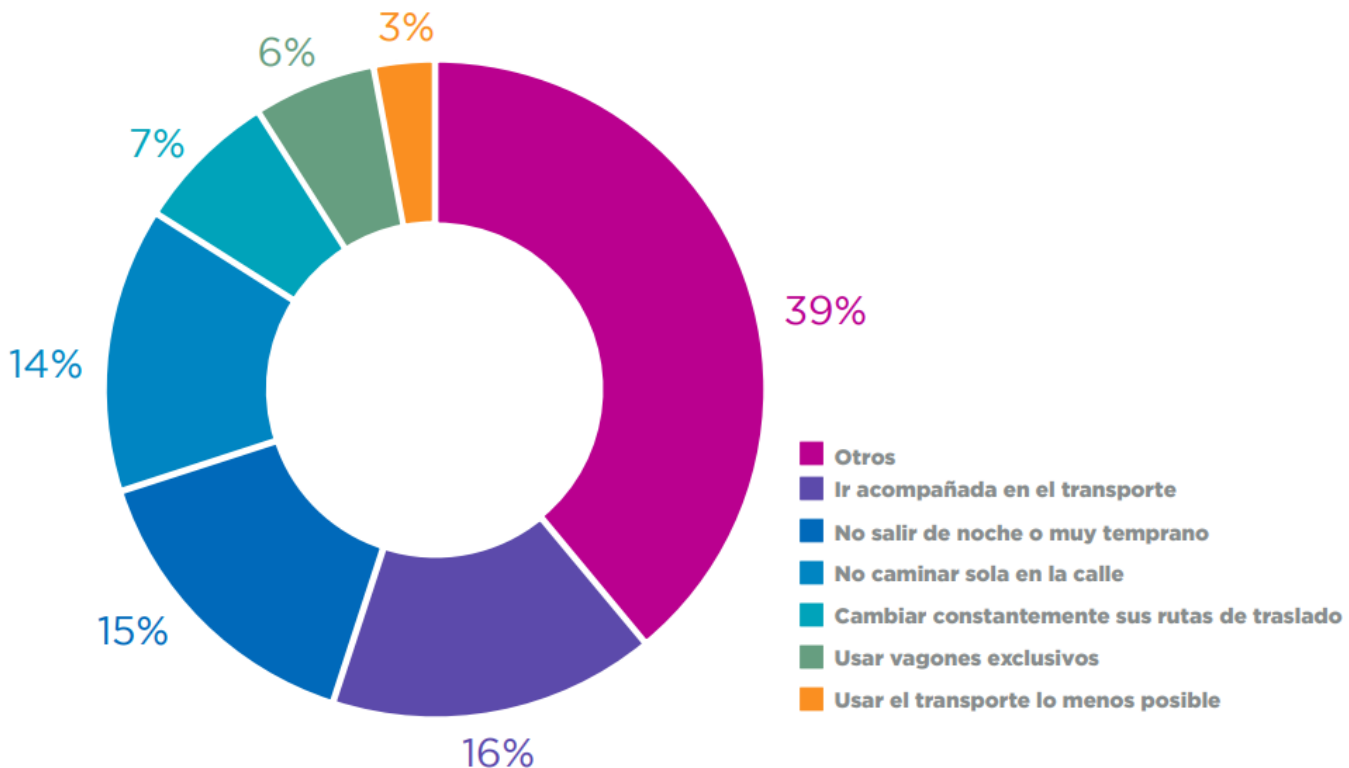
COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

- En su intervención, el diputado José Luis Rodríguez Díaz de León mencionó que no basta con modificar la Ley de Movilidad o reformas a los códigos penales, tanto el local como federal, sino que, a través de políticas públicas se debe trabajar en eliminar las brechas de desigualdad, generando mejores oportunidades tanto para hombres como para mujeres.
- Como parte de las conclusiones expresadas en dicha mesa de trabajo, destaca como elemento coincidente, las cifras que señalan que 9 de cada 10 mujeres se siente inseguras al utilizar el transporte público. Sin duda, una situación delicada para ese sector de la población, lo cual se puede ejemplificar con base en el diagnóstico que identificó la SEMOVI, mismo que se encuentra reflejado en el Plan Estratégico de Movilidad y Género, conforme a lo siguiente:

MEDIDAS QUE IMPLEMENTAN LAS MUJERES PARA ENFRENTAR LA INSEGURIDAD



Medidas que implementan las mujeres para enfrentar la inseguridad. Fuente: EPADEQ y ONU Mujeres, 2018.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

- DS
MANE
- Ahora bien, por lo que toca a las reformas a los artículos 224 y 230, en los que se propone establecer que la Secretaría de Movilidad deberá promover la inclusión de la perspectiva de género, con el fin de fomentar un ambiente de respeto entre las y los usuarios del transporte público y particular. En ese sentido, dichas adiciones se consideran viables, toda vez que de conformidad a lo dispuesto en los artículos 4 y 11 de la Constitución Política de la Ciudad de México, corresponde a las autoridades promover la igualdad sustantiva y la paridad de género, así como establecer las medidas necesarias para la atención y erradicación de conductas y actitudes de exclusión o discriminación por orientación sexual, preferencia sexual, identidad de género, expresión de género o características sexuales.
 - Por lo que se refiere a las reformas a los artículos 225 y 227, a efecto de adicionar que en los programas de cultura de movilidad que implemente la Secretaría de Movilidad, entre otras, se deberán adoptar medidas para garantizar la protección y prevención de la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular, así como establecer que se deberá promover la perspectiva de género en la cultura vial, respectivamente, esta dictaminadora considera atendible la propuesta, pues en términos de lo establecido en los artículos 4, 11 y 13 de la Constitución local, se señala que corresponde a las autoridades actuar con diligencia y prevenir violaciones a los derechos humanos, tomando en cuenta la vulnerabilidad de cada grupo, así como adoptar medidas necesarias, temporales y permanentes para erradicar toda forma de violencia contra las mujeres, particularmente en el uso equitativo del espacio vial, el cual será adecuados a las necesidades sociales de la ciudad.
 - Respecto a las disposiciones que se proponen reformar, si bien consideramos que son atendibles, ya que se alinean con lo establecido en la Carta Magna local, esta dictaminadora no soslaya que la articulación de dichas acciones deberán estar sujetas a la disponibilidad presupuestal y, en consecuencia, a la disponibilidad ocupacional y de estructura.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

XIX. Respecto a la Iniciativa presentada por el diputado José de Jesús Martín del Campo Castañeda, por el que se reforman los artículos 35 y 36 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

DS

MAME

- En cuanto a la propuesta de reformar el artículo 35 de la Ley, el legislador sustenta sus argumentos en la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, misma que considera como instrumentos de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Territorial y los de cada Alcaldía; el Programa de Gobierno de la Ciudad de México; los programas sectoriales, especiales e institucionales; los programas de gobierno de las Alcaldías; y los programas de las colonias, pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes; por lo que, con la aprobación de dicha ley, se tiene un conjunto de cambios que es necesario tomar en cuenta.

En ese sentido, consideramos importante destacar que algunos de los plazos que, en su momento, se establecieron en las disposiciones transitorias de la Ley de Planeación para el Desarrollo de la Ciudad de México, ya se han cumplido, razón por lo que debemos actualizarlos en la Ley de Movilidad para su cabal cumplimiento. Para efecto de ubicar de mejor manera lo establecido en esas disposiciones transitorias, se señalan a continuación:

“QUINTO. La Administración Pública Local y las Alcaldías iniciarán la formulación de los programas de su competencia conforme a la presente Ley una vez que entren en vigor el Plan General y el Programa General; en tanto continuarán aplicándose los programas vigentes.

Los programas de desarrollo urbano mantendrán su vigencia, independientemente de los términos de su publicación, hasta que sean aprobados los programas de ordenamiento territorial en la escala correspondiente conforme a lo establecido en la Constitución y en esta Ley.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

Aquellos programas que se encuentren en proceso de elaboración y/o aprobación a la entrada en vigor de la presente Ley, concluirán su procedimiento de aprobación conforme a la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Y una vez creado el Instituto, serán ratificados conforme al mecanismo constitucional.

*OCTAVO. El Plan General entrará en vigor el **01 de octubre de 2020**, el Programa de Gobierno y los programas de gobierno de las Alcaldías lo harán el **01 de enero de 2021**, y el Programa General y los programas de ordenamiento territorial de cada una de las demarcaciones territoriales el 01 de octubre de 2021. El Instituto elaborará y remitirá al Congreso, a la administración pública local y a las Alcaldías, a más tardar el **30 de julio de 2020**, un diagnóstico sobre los asentamientos humanos irregulares y las propuestas de acciones y medidas a implementar previo a la entrada en vigor de los programas de ordenamiento territorial a que se refiere el párrafo anterior. La administración pública local y las Alcaldías deberán implementar de inmediato las acciones y medidas contenidas en el diagnóstico antes señalado, debiendo informar de manera trimestral al Congreso sobre su avance y cumplimiento.*

*NOVENO. El programa de gobierno, elaborado por la persona titular de la Jefatura de Gobierno que entró en funciones el 05 de diciembre de 2018, estará vigente hasta el **31 de diciembre de 2020.**"*

- Con respecto a la propuesta de eliminar la alineación de la planeación de la movilidad con el "Plan Nacional de Desarrollo", carece de justificación para ello. En la exposición de motivos se propone eliminar la alineación con el "Programa General Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación Territorial", dado que este instrumento ya no existe y ha sido sustituido por el "Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano".

Si bien esto es cierto, en el caso del Plan Nacional de Desarrollo no existe una justificación para ello, más allá de que el Plan General de Desarrollo para la



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Ciudad de México es de 20 años y el Plan Nacional de Desarrollo es sexenal. Dichos instrumentos programáticos tienen objetivos y alcances distintos, por lo que no puede sustituirse uno con el otro.

- En razón de lo anterior, esta dictaminadora considera que es de aprobarse la iniciativa presentada por el diputado Martín del Campo, con las modificaciones siguientes:

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 Ordenamiento Territorial y Desarrollo 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 de Gobierno de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico **de la Ciudad de México**; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.

...

Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base **en el** ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura amovilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.

La planeación deberá fijar objetivos, metas, **tiempos de ejecución**, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con **los resultados obtenidos** y las necesidades de la Ciudad.

- XX.** Por lo que se refiere a la Iniciativa presentada por la diputada Leonor Gómez Otegui, que reforman el artículo 21 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

- El objetivo principal de su propuesta es la inclusión de la Secretaría de las Mujeres dentro del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México, con la finalidad de que ésta se integre como consejero permanente, y se tomen en consideración sus opiniones y recomendaciones en materia de perspectiva de género al interior de dicho órgano consultivo.
- Al respecto, mediante oficio CCM/IL/CDIG/0740/2020, de fecha 08 de diciembre de 2020, signado por la diputada Paula Adriana Soto Maldonado, Presidenta de la Comisión de Igualdad de Género, esta Comisión recibió la Opinión a la Iniciativa en estudio, en la que se realizan las consideraciones siguientes:

PRIMERO. - *Esta Comisión de Igualdad de Género, converge con el objetivo propuesto de la iniciativa materia del presente dictamen de Opinión, promovida por la Diputada Leonor Gómez Otegui, ya que el acceso a una movilidad sin violencia es un derecho al que aspiran las mujeres de la Ciudad de México, del País u del mundo entero, pero que difícilmente pueden ejercer de manera efectiva, no obstante que constituyen la mayoría de la población.*

SEGUNDO.- *De acuerdo con el estudio realizado por Transport Gender Lab, del Banco Interamericano de Desarrollo, con la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México, otro de los problemas que enfrentan las mujeres en su movilidad al usar el transporte público, además de la inseguridad y violencias de las que son víctimas, es la poca accesibilidad de los espacios para poder desplazarse o desplazar el uso de sus pertenencias, como lo pueden ser carreolas, mujeres con discapacidad u otros aditamentos. Por lo que es necesarios que existan rampas para su movilidad, espacios amplios, y buena infraestructura en la que las mujeres puedan realizar sus actividades de forma segura.*



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
MAME

TERCERO.- *La movilidad forma parte intrínseca del desarrollo y transformación sociocultural de un país, ya que constituye el factor condicionante en la vida social, productiva y cultural, como expresión plena de esto la movilidad también se encuentra condicionada a los roles y estereotipos de género, por lo que se considera que los hombres tienen desplazamientos “pendulares” es decir de la casa al trabajo y del trabajo a la casa, mientras que los desplazamientos de las mujeres son “poligonales”, realizando múltiples viajes con varios focos de destino.*

CUARTO.- *Que de acuerdo a Jaimurzina Muñoz y Pérez, los motivos de viaje de las mujeres son principalmente relacionados a sus múltiples tareas laborales, sociales y de cuidado realizando trayectos a distancia corta a mediana, y los motivos entre hombres son prioritariamente laborales en los que la distancia de sus trayectos son de medianas a largas, además los horarios también varían, ya que los hombres al seguir las rutas establecidas tienen mayor presencia en el transporte durante las horas de mayor congestión debido a los horarios de entrada y salida laboral, y las mujeres pueden estarse desplazando todo el día, en los que además cuentan con diversos tipos de cargas como bultos, compras o sus hijas e hijos.*

QUINTO.- *Atendiendo estas problemáticas, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe recomienda la incorporación de más mujeres en puestos directivos y técnicos en las agencias de transporte, con la finalidad de brindar la perspectiva de género adecuada para abatir dichas problemáticas y obstáculos, así como la reformulación de sus políticas de movilidad. Por lo anterior, en 2019 la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México creó el Plan Estratégico de Género y Movilidad con el objetivo de brindar la perspectiva de género de manera transversal a las políticas de movilidad urbana de la Ciudad y fortalecer la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres.*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

SEXTO.- De acuerdo a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, misma que eleva, al antes Instituto de las Mujeres, a Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México, señala en su artículo 37 que, sus funciones recaen en trabajar para lograr el “pleno goce, promoción y difusión de los derechos humanos de las mujeres y niñas; la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres; la transversalización de la perspectiva de género en la Administración Pública de la Ciudad; la erradicación de la discriminación y todo tipo de violencia contra las mujeres, y el impulso al sistema público de cuidados”, además con la finalidad de dar cumplimiento al objetivo en materia de movilidad de la iniciativa sobre la que versa el presente dictamen de opinión la Secretaria de las Mujeres en el mismo artículo cuenta con las atribuciones conferidas en las fracciones I, II, III, IV y VIII.

SÉPTIMO.- Por lo anterior se estima que la Secretaría de las Mujeres es competente y cuenta con las facultades necesarias para formar parte del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, en la cual tendrá las facultades de opinar sobre las acciones que se realicen en materia de movilidad en la Ciudad de México y proponer acciones o modificaciones hacia éstas.

OCTAVO. - El 13 de diciembre de 2018, se publica en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, por la que se cambia la denominación de diversas secretarías y se crean nuevas instituciones políticas. Tal como la Secretaría de Desarrollo Urbano, que cambia su Denominación a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; la Secretaría de Obras, que cambia su denominación a la Secretaría de Obras y Servicios; y la Secretaría de Finanzas, que cambia su denominación a Secretaría de Administración y Finanzas, por lo que,



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

atendiendo al mandato de la ley en cita, se recomienda que actualizar los nombres de las Secretarías aludidas en la iniciativa materia de la presente Opinión.

En razón de dichas consideraciones, la opinión presentada por la Comisión de Igualdad y Género, emitió el resolutivo siguiente:

“ÚNICO. - *Por lo anteriormente expuesto, esta Comisión considera que la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 21 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México sobre la integración del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, es viable para garantizar a las mujeres y las niñas de la Ciudad de México, el ejercicio pleno de su derecho a la movilidad libre de violencia; además de ser concordante con los objetivos de dicho Órgano Colegiado, en razón de las motivaciones, consideraciones y sugerencias antes expuestas.”*

- Ahora bien, por lo que se refiere a las consideraciones que emite esta dictaminadora, debemos considerar que en fecha 13 de diciembre de 2018, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Decreto por el que se expidió la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, misma que entró en vigor a partir del 1º de enero del año 2019, y en cuyo texto se establece la creación de la Secretaría de las Mujeres como un Organismo de la Administración Pública Centralizada de la Ciudad de México, ello con el fin de contribuir en el cumplimiento de los tratados internacionales en materia de derechos humanos de las mujeres de los que el Estado mexicano forma parte y al mandato de la Constitución Política de la Ciudad de México, que reconoce la contribución fundamental de las mujeres en el desarrollo de la ciudad, promueve la igualdad sustantiva y la paridad de género y señala que las autoridades adoptarán todas las medidas necesarias y permanentes para erradicar la discriminación, la desigualdad de género y toda forma de violencia contra las mujeres.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MANE

En esa tesitura, se considera que la iniciativa en estudio, propuesta por la diputada Gómez Otegui, no se contrapone con ningún precepto contenido en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, por el contrario, dicha propuesta contribuye a la formulación de políticas de igualdad sustantiva y acceso a una vida libre de violencia, erradicando la inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos. En razón de ello, consideramos que la iniciativa es de aprobarse en los términos presentados.

- Finalmente, por lo que se refiere al considerando Octavo de la Opinión aprobada por la Comisión de Igualdad de Género, en el que “... *se recomienda actualizar los nombres de las Secretarías aludidas en la iniciativa materia de la presente Opinión*”, consideramos que no es de atenderse, pues si bien la redacción del artículo 21 no hace referencia a la denominación completa de diversas secretarías del Gobierno de la Ciudad, no se debe a una omisión o falta de actualización conforme a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, sino que tiene su fundamento en el artículo 9, fracciones LXXII, LXXIII, LXXIV, LXXV, LXXVI, LXXVII y LXXVIII de la propia Ley de Movilidad, en el que se establece, entre otras cosas, algunos términos o definiciones de lo que deberá de entenderse para efecto de la interpretación y aplicación de la ley.

XXI. Respecto a la Iniciativa presentada por la diputada Paula Adriana Soto Maldonado, por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

- La iniciativa propone plasmar el concepto de movilidad de cuidado en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a efecto de coadyuvar con las políticas y programas desarrollados por el poder Ejecutivo, para garantizar el pleno ejercicio del derecho a la movilidad y a la movilidad de cuidado, en circunstancias



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

adecuadas y diferenciadas para mujeres y hombres, de acuerdo a su proporción, dejando en claro la necesidad de implementar la perspectiva de género en los planes de movilidad de la Ciudad de México.

DS

MAME

- Al respecto, después de analizar la reforma al artículo 6 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, que consiste en anteponer el término “persona” para definir a los usuarios, usuarias, prestadores, prestadoras y peatones, así como adicionar a su último párrafo inclusión de la perspectiva de género en su formación, diseño, aplicación y evaluación; asimismo, la propuesta de reforma a la fracción X del artículo 7 de la misma Ley, para modificar la definición de innovación tecnológica, a efecto de que la información almacenada, procesada y distribuida, sea desagregada por género, que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos, esta dictaminadora considera que no existe impedimento o contradicción legal para su aprobación, sin embargo, advertimos que existen otras disposiciones de la propia Ley de Movilidad que no se modifican, por lo que consideramos oportuno realizar dichas modificaciones, a efecto de que la ley se armónica en su contenido. Con el propósito de ejemplificar lo antes referido, se muestra el siguiente cuadro comparativo:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa | Texto propuesto |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 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 | 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 | Artículo 6.- ... |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa | Texto propuesto |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>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 se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:</p> | <p>oportunidades que ofrece la Ciudad.</p> <p>Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.</p> <p>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>...</p> <p>...</p> |
| <p>I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;</p> | <p>I. Personas peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;</p> | <p>I. ...</p> |
| <p>II. Ciclistas;</p> | <p>II. Ciclistas;</p> | <p>II. ...;</p> |
| <p>III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;</p> | <p>III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;</p> | <p>III. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;</p> |
| <p>IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;</p> | <p>IV. Personas Prestadoras del servicio de transporte público de pasaje;</p> | <p>IV. ...</p> |
| <p>V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y</p> | <p>V. Personas Prestadoras del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y</p> | <p>V. ...</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa | Texto propuesto |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>VI. Usuarios de transporte particular automotor.</p> <p>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.</p> | <p>VI. Personas Usuarías de transporte particular automotor.</p> <p>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento, protección, e inclusión de la perspectiva de género en su formación, diseño, aplicación y evaluación.</p> | <p>VI. ...</p> <p>...</p> |
| <p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se</p> | <p>Artículo 9.- ...</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad existente o nuevo que pueda afectar a las y los usuarios de las vías, del acceso al transporte público y del entorno de movilidad peatonal, con objeto de garantizar desde la primera fase de</p> | <p>Artículo 9.- ...</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad existente o nuevo que pueda afectar a las personas usuarias de las vías, del acceso al transporte público y del entorno de movilidad peatonal, con objeto de garantizar desde la primera</p> |

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto de la iniciativa | Texto propuesto |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma; | planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma; | fase de planeación , que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma; |

Lo anterior, se complementa con lo establecido en el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, que a la letra refiere lo siguiente:

“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.”

- En concordancia con el artículo 7 de dicha Ley, en el cual se establecen los principios que deberán observarse al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, podemos establecer que no existe impedimento legal para adicionar el concepto de movilidad del cuidado, que propone la diputada Soto Maldonado, sin embargo, consideramos que no es atendible dicha propuesta de adición, pues la ley tiene por objeto regular los modos de transporte, no así la razón por la que se realiza un viaje; por ejemplo, la ley no incluye definiciones de la movilidad laboral o escolar, porque, como se ha referido, lo que compete a la ley es regular los modos en que se lleva a cabo la movilidad en la ciudad y la relación y convivencia entre distintos medios de transporte, no las razones para realizar el viaje. En ese



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

sentido, consideramos que no es pertinente incluir dicha definición, dado que, además, no se vuelve a usar el concepto en el resto de la Ley.

DS

NAME

No obstante lo anterior, consideramos que es pertinente que las autoridades, al momento de la realización de Encuesta Origen Destino, que sí mide las razones para realizar los viajes, se incluya la posibilidad de Movilidad del cuidado, de la misma manera que se mide el número de viajes al trabajo, a la escuela, etc.

- Por lo que se refiere a la adición del concepto “*perspectiva de género*”, propuesto por la diputada Soto Maldonado, esta Comisión considera que es viable su incorporación a la ley, mismo que concuerda con la definición establecida en el artículo 5, fracción IX de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, que establece:

“Artículo 5.- Para los efectos de la presente ley se entenderá por:

I. ...

IX. Perspectiva de Género: Es una visión científica, analítica y política sobre las mujeres y los hombres, se propone eliminar las causas de la opresión de género como la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género. Promueve la igualdad de géneros a través de la equidad, el adelanto y el bienestar de las mujeres; contribuye a construir una sociedad en donde las mujeres y los hombres tengan el mismo valor. La igualdad de derechos y oportunidades para acceder a los recursos económicos y a la representación política y social en los ámbitos de toma de decisiones.

X.“

- XXII.** En cuanto a la Iniciativa presentada por la diputada la diputada Ma. Guadalupe Aguilar Solache, por el que se reforma el artículo 233 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a efecto de adicionar el término “*campañas*” en materia de seguridad vial, como un elemento adicional para la prevención de accidentes, así como la modificación del término “*hechos de tránsito*” por “*incidentes y accidentes*”



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

de tránsito”, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

DS

MAME

- Por lo que se refiere a la adición del término “*campañas*” en el texto del artículo 233, actualmente el artículo 12, fracción XXXIII de la propia Ley de Movilidad, confiere a la Secretaría de Movilidad, “*Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias*”.

Adicional a lo anterior, existe un capítulo, denominado “*De la Cultura de la Movilidad*”, en el que se regula las acciones que se deberán de implementar para, entre otras cosas, lograr una sana convivencia en las calles y prevenir hechos de tránsito. En ese sentido, si bien existen disposiciones en la materia que se propone, consideramos que la adición del término “*campañas*” en el artículo 233, complementa con las disposiciones que ya se han referido, por lo que estimamos que es de aprobarse dicha adición.

- Ahora bien, por lo que se refiere a la reforma del propio artículo 233 para sustituir el término “*hechos de tránsito*” por “*incidentes y accidentes de tránsito*”, esta dictaminadora considera que no es atendible dicha propuesta, pues actualmente la ley establece que deberá entenderse por hecho de tránsito, aquel “*evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales*”⁵⁸. Dicho término, es utilizado en los siguientes artículos de la ley.

En ese sentido, consideramos que es esencial mantener el uso del término “*hechos de tránsito*” para referirse a lo que coloquialmente se conoce como “*accidentes de tránsito*”, dado que un “*accidente*” implica un suceso fortuito, muchas veces imposible de prevenir; y en el caso de los hechos de tránsito, se

⁵⁸ Artículo 9, fracción XLII de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

observan causas directas derivadas de decisiones de los involucrados, lo que implica que son prevenibles. La Ley de Movilidad y su posición frente a la seguridad vial y los hechos de tránsito es que son prevenibles por medio de las acciones de los usuarios de la vía, pero sobre todo, del Estado por medio de los programas, cursos de capacitación, campañas de concientización, entre otros instrumentos, que implemente la Secretaría de Movilidad.

Adicional a lo anterior, es preciso destacar la importancia de la utilización del término *“hechos de tránsito”* en la aplicación de la Ley de Movilidad y su Reglamento, pues es utilizado en diversas disposiciones de ambos ordenamientos, al tiempo de que la Secretaría de Movilidad presenta reportes trimestrales de hechos de tránsito, los cuales tienen como objetivo generar insumos para planear estrategias de seguridad vial, con base en evidencia. Para la realización de los informes de hechos de tránsito, se analizan datos y registros de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México, entre otras instancias. En ese sentido, consideramos que modificar el término *“hechos de tránsito”* por *“accidentes e incidentes de tránsito”*, no solo afecta a artículo que se pretende reformar, sino que tienen implicaciones en diversas disposiciones legales y, eventualmente traería consigo la falta de uniformidad de criterios.

XXIII. Por lo que toca a la Iniciativa presentada por la diputada Leonor Gómez Otegui, por el que se adiciona una fracción XXIX bis al artículo 9 de la Ciudad de México, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

- Si bien en diversos artículos de la Ley de Movilidad se hace referencia al término *“educación vial”*, no se tiene una definición que permita precisar sus alcances. En ese sentido, con el propósito de identificar las disposiciones en los que se regula lo relativo a la educación vial, se citan los artículos siguientes:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

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

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;

II. – VIII. ...

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. – LXI. ...

LXII. En coordinación con la Secretaría de Educación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover e impulsar la **educación vial**, con el objetivo de preservar la vida y la integridad física; y

LXIII. ...

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

I. ...

II. Adoptar medidas en materia de **educación vial**, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

III. – XI. ...

Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

*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;

III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;

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.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Las campañas de comunicación en materia de **educación vial**, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.

Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de **educación vial** y movilidad.

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

Asimismo, la Secretaría promoverá ante las autoridades competentes, la apertura de parques de **educación** y seguridad **vial** en todas las alcaldías de la Ciudad.

Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes de la Ciudad, la Secretaría podrá:

I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de **educación vial** y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal;



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MAME

II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de **educación vial** y movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas.

III. Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de **educación vial** y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.

Artículo 239.- Las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y clases de manejo, deberán obtener ante la Secretaría el permiso correspondiente, previo al cumplimiento de los requisitos establecidos por ésta, el pago de derechos, contar con una póliza de seguros de cobertura amplia, así como cumplir con las disposiciones establecidas en el Reglamento.

Asimismo, deberán acreditar que en el contenido de su programa de enseñanza, se incluyen clases teóricas de **educación vial.**”

- Además de los preceptos legales a los que se ha hecho referencia, esta dictaminadora considera oportuno destacar que de acuerdo con el Segundo Informe Anual (agosto 2019 – julio 2020) de la Secretaría de Movilidad, se han realizado diversas acciones en la materia, entre ellas, los trabajos de elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) 2020 – 2024, el cual es el programa sectorial que define las estrategias y líneas de acción que seguirá la administración para reducir el número y severidad de los hechos de tránsito en la ciudad. Este programa derivará del Programa de Gobierno y está alineado al



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Plan Mundial de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, y a la Declaración de Estocolmo, firmada por el Gobierno de México en febrero de 2020. En esta declaración, el país se compromete a reducir las muertes en hechos de tránsito en, por lo menos, 50% entre 2020 y 2030.

“El PISVI se estructura en tres ejes estratégicos: institucionalizar, proteger y educar. Mediante las acciones programadas, se busca fortalecer la coordinación entre las instancias encargadas de la planeación e implementación de acciones en materia de seguridad vial para la protección de las personas usuarias de la vía.”

Adicionalmente, se reporta la implementación del Programa de Atención a cruces conflictivos en vialidades primarias, en el que se tomó en cuenta que en la Ciudad de México, existen 18,000 intersecciones primarias, de las cuales sólo 3,200 se encontraban semaforizadas. Su diseño, orientado a privilegiar flujos motorizados, la inadecuada señalización y escaso mantenimiento, ha hecho de estos lugares áreas inseguras y, en muchas ocasiones, inaccesibles para peatones y ciclistas. Además, su inapropiada geometría, aunada a la falta de integración del sistema de semáforos de la ciudad, agrava los problemas de congestión. Para remediar esta situación, se creó el Programa de Atención a cruces conflictivos en vialidades primarias que, a lo largo de 2019, intervino 112 cruces seleccionados de acuerdo con una evaluación multicriterio que incluyó el número de hechos de tránsito, los niveles de servicio, flujos peatonales y ciclistas, así como las características del espacio público. Durante 2019, se realizaron actividades consistentes en adecuaciones geométricas, instalación de señalamiento horizontal y vertical, optimización de semáforos, retiro de obstáculos y rediseño del espacio público, bajo criterios de seguridad vial y accesibilidad universal. La inversión, en 2019, fue de \$300 millones.

- Por lo anterior, esta dictaminadora considera viable la reforma propuesta, toda vez que al incorporar una definición de lo que deberá entenderse por “*educación vial*”, para efectos de la interpretación y aplicación de la Ley de Movilidad,



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

permitirá precisar su objetivo, así como la definición de planes, programas y políticas que eventualmente lleven a cabo las autoridades. En ese sentido, la reforma al artículo 9, quedaría de la forma siguiente:

DS
MAME

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

I. a XXIX. ...

XXIX Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos.

XXX. a CVI. ...

XXIV. En cuanto a la Iniciativa presentada por la diputada Leonor Gómez Otegui, por el que se reforman los artículos 5, 37 y 40 de la Ciudad de México, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

- Respecto a la reforma del artículo 5, en el que se propone adicionar un párrafo, con el objetivo de establecer que las personas que formen parte de grupos vulnerables tendrán el derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente, al tiempo de que se deberá privilegiar su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión, esta dictaminadora considera procedente la reforma, pues de acuerdo con lo establecido en los artículos 11 y 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México, las autoridades deberán garantizar acciones y actuar con diligencia para prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

humanos, tomando en cuenta la situación y condiciones de vulnerabilidad de cada grupo, así como adoptar las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho.

- Por lo que se refiere a la reforma al artículo 37, con el propósito de establecer que en la planeación de la movilidad y seguridad vial, se deberá promover políticas y planes con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado, esta dictaminadora considera viable la adición que se propone, pues no se contrapone con disposición alguna, por el contrario, es armónica con lo dispuesto en los artículos 4 y 11 de la Constitución local, los cuales establecen que las autoridades deberán promover la igualdad sustantiva y la paridad de género, así como establecer políticas públicas para la atención y erradicación de conductas y actitudes de exclusión o discriminación por orientación sexual, preferencia sexual, identidad de género, expresión de género o características sexuales.
- En cuanto a la reforma al artículo 40, en la que se propone que en el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, se deberá contemplar la elaboración y aplicación de un programa de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual, esta comisión de dictamen la estima procedente, pues como se ha señalado en los dos c anteriores, se complementa con lo dispuesto en la Carta Magna local, particularmente con lo establecido en los artículos 11 y 13, en el que se señalan como principios la inclusión y la prevención de la violencia, además de que el artículo 2, fracción VI de la propia Ley de Movilidad, se considera de utilidad pública la promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

género y el acoso sexual.

XXV.

Por lo que se refiere a la iniciativa presentada por la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, esta dictaminadora realiza las consideraciones siguientes:

DS

MAME

- Como se ha referido en el apartado relativo al contenido de las iniciativas de este dictamen, dicha reforma tiene como propósito reformar la Ley de Movilidad para:
- Establecer que los concesionarios o permisionarios de transporte público de pasajeros cuenten con póliza de seguros y no de sociedades mutualistas, pues estas últimas no cuentan con un fondo que respalde la reparación integral de los daños, únicamente se limitan a responder a los choferes en las gestiones de problemas legales.
 - Establecer que la SEMOVI cuente con las facultades para dar seguimiento a los hechos de tránsito donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías; brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, y en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito.
 - Facultar a la SEMOVI para cancelar de forma definitiva la licencia de conducir en la primera ocasión que se determine que un conductor de transporte privado o público de pasajeros o de carga, conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas. Asimismo, se propone establecer que los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga, que se hayan visto involucrados en algún hecho de



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

tránsito, están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos.

- Facultar a la Secretaría de Seguridad Ciudadana a retener los permisos y/o licencias de conducir expedidos por la SEMOVI o cualquier otra Entidad Federativa del país al momento de sancionar a una persona por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos.
- Que las personas que busquen obtener un permiso proporcionen a la SEMOVI no sólo el padrón de vehículos con los que prestarán el servicio, sino también la CURP y las licencias correspondientes de las personas que conducirán dichos vehículos. Esto es importante para que las autoridades puedan conocer los vehículos que prestan servicios de transporte en la ciudad, así como las personas que los conducen.
- Se adicionan como causales para revocar concesiones y permisos que el permisionario o concesionario no cuente con póliza de seguro, así como cuando se presenten tres sucesos de lesiones por la prestación del servicio imputables al conductor, o cuando se presente un suceso de muerte por la prestación de servicio imputable al conductor.
- Se propone sancionar con la cancelación definitiva de la concesión o permiso a los permisionarios o concesionarios que no cuenten con póliza de seguro.
- Se propone establecer que inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas en hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por la Secretaría de Seguridad Ciudadana y se le realizará al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol.
- Se propone que, en lo relativo a la reparación del daño en caso de muerte o incapacidad total o parcial permanente, el cálculo se realizará atendiendo a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo.
- Se considera conveniente permitir el cobro de otros servicios complementarios que se prestan en la infraestructura de los Organismos mediante la utilización de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada (por



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

ejemplo, el acceso a sanitarios), y

- Propone derogar los artículos relativos al Órgano Regulador de Transporte, a efecto de fortalecer su autonomía y la capacidad jurídica de decisión, cambiando su naturaleza jurídica de Órgano Desconcentrado de la SEMOVI a un Organismo Público Descentralizado sectorizado a esa Secretaría; es decir, dotarlo de personalidad jurídica y patrimonio propio, a efecto de que pueda captar directamente recursos públicos que se incorporen a su patrimonio, en los términos de las disposiciones fiscales.
- Al respecto, podemos observar que la iniciativa presentada por la Jefa de Gobierno propone reformas de gran calado, pues incorpora diversos elementos que son necesarios para una movilidad adecuada, eficaz y segura, priorizando la prevención de hechos de tránsito, asegurar la reparación del daño, así como el establecimiento de sanciones.
- En ese sentido, su objetivo es coincidente con algunas iniciativas de reforma a la Ley de Movilidad, particularmente las que se han referido en los numerales XII, XIV, XVI y XVI del apartado de antecedentes de este dictamen. Sin embargo, esta dictaminadora estima que la iniciativa presentada por la Jefa de Gobierno tiene un objetivo y alcance más amplio, conforme a las consideraciones siguientes:
- Se propone adicionar una fracción XLV Bis al artículo 9, a efecto de definir lo que deberá entenderse por ingresos no tarifarios, estableciendo que serán *“Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación”*. Al respecto, esta dictaminadora considera que, como se argumenta en la exposición de motivos, el sentido es diversificar los servicios que los usuarios del Sistema Integrado de Transporte podrán pagar con su tarjeta única, además de promover el uso de modos de pago electrónicos, ya que son



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

preferibles al uso de efectivo (mayor transparencia e información, menores costos por servicios de recolección de valores).

Adicionalmente, la reforma relativa a ingresos no tarifarios es necesario señalar que la Secretaría de Movilidad está facultada para conocer de dicha situación en términos de lo dispuesto en los numerales 36, fracciones IV, XVI y XVII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 12, fracciones IV, XVII y XLIII, 73, 74 y 168, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, por lo tanto la reforma propuesta, podría en su caso ser aplicada en el ámbito de competencia de esa dependencia. Asimismo, se vincularía con los principios que sobre el Sistema Integrado de Transporte Público establece la Constitución Política de la Ciudad de México, en sus artículos 13, apartado E, numeral 2, y 16, apartado H, numeral 1.

- Se propone las adiciones de las fracciones XLVI Bis y LXV al artículo 9, a efecto de definir lo que deberá entenderse por “*Institución de Seguros*” y “*Póliza de seguro*”, respectivamente. Al respecto, esta dictaminadora considera atendible la propuesta de adición, puesto que uno de los objetivos que se persiguen con la iniciativa de reforma, es que para una adecuada reparación de los daños, los vehículos motorizados cuenten con una póliza de seguro expedida por una institución facultada para ello, y no por una sociedad mutualista. En ese sentido, por lo que se refiere a la definición de Institución de seguros, es acorde con lo dispuesto en la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas, legislación que regula las instituciones de seguros. En el mismo sentido, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF) es la institución encargada de verificar y en su caso autorizar a las instituciones de seguros que cumplan con lo establecido en la Ley. Por lo tanto, es necesario dejar claro en la definición de “*Institución de seguros*” que únicamente se trata de aquellas instituciones que cumplen con la Ley de Instituciones de seguros y fianzas, con el reconocimiento de la CNSF. Lo anterior para evitar que concesionarios y permisionarios puedan adquirir “*pólizas*” de

DS

NAME



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

NAME

instituciones que no sean regulares o legales (cosa que actualmente sucede con las sociedades mutualistas).

En cuanto a la definición de “*póliza de seguro*”, esta se alinea con la definición del artículo 1 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro. De igual forma, la Secretaría de Movilidad actuando en el marco de su competencia, conocería sobre pólizas de seguros relativas a la Ley de Movilidad, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 36, fracciones I, III y XI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 12, fracciones I, VI, XVI y XLV, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, haciéndose necesaria la modificación propuesta para el mejor cumplimiento por parte de los gobernados de los artículos 90 y 110, fracción III, de la referida Ley de Movilidad.

- Se propone reformar el artículo 12, a efecto de establecer que la Secretaría de Movilidad tendrá, entre otras, la atribución de “*Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito.*”

Al respecto, esta dictaminadora destaca que actualmente la Secretaría de Movilidad no cuenta con atribuciones en Ley para dar seguimiento a hechos de tránsito. No obstante, es necesario dotar a esa Secretaría, de dicha atribución para que pueda trabajar de manera conjunta y efectiva con otras instancias responsables, como la Secretaría de Seguridad



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Ciudadana (SSC) y la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad (FGJCDMX), de forma que coadyuve a mejorar la atención que la Ciudad de México da a las víctimas de hechos de tránsito, y demás procesos relacionados.

Cabe mencionar que dotar a la SEMOVI de esta atribución contribuye a dar cumplimiento al *“Programa de Gobierno 2019 – 2024, en Más y Mejor Movilidad, en el eje 3.3 Proteger”*, donde se plantea el objetivo transformar la seguridad y dignidad de los traslados de las personas, en particular para aquellas en situación de vulnerabilidad como lo son los peatones y las personas que se mueven en bicicleta.

Asimismo, es importante recalcar que, si bien la SEMOVI no cuenta con dichas atribuciones en Ley, sí cuenta con ellas en el Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, en la Sección VII de la Secretaría de Movilidad, en las fracciones XIII a la XVIII del Artículo 36, en el que se señala de manera específica la facultad de dar seguimiento a los Hechos de Tránsito, como se muestra a continuación:

“Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México.

SECCIÓN VII DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

Artículo 36.- La Subsecretaría del Transporte tendrá las siguientes atribuciones:

...

XIII. Coordinar, en el ámbito de su competencia, atención a las víctimas involucradas por hechos de tránsito en el transporte público y especializado;

XIV. Coordinar, en el ámbito de su competencia, mesas de trabajo con las Dependencias involucradas en la atención de hechos de tránsito, a fin de dar atención a los hechos que se susciten en el transporte público



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

y especializado;

XIV. Regular y vigilar, en el ámbito de su competencia, los protocolos de atención de hechos de tránsito en el transporte público y especializado;

XVI. Planear y difundir, en coordinación y en el ámbito de su competencia, acciones de prevención de hechos de tránsito en el transporte público y especializado;

XVII. Coadyuvar, en el ámbito de sus competencias, con las Dependencias que procuran justicia en la investigación de hechos de tránsito;

XVIII. Coadyuvar en el ámbito de sus facultades en la aplicación de las sanciones previstas en la Ley de Movilidad del Distrito Federal, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;

Artículo 196.- Corresponde a la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable:

XIV. Coordinar mesas de trabajo Interinstitucionales que involucran la seguridad vial y la regulación de los sistemas de movilidad;"

Derivado de lo anterior, es conveniente armonizar las atribuciones de la Secretaría de Movilidad en la Ley y Reglamento para que pueda dar el debido seguimiento, implementar las mejores prácticas y fortalecer la coordinación con otras instancias responsables, como SSC y FGJCDMX, de forma que coadyuve a mejorar la atención que la Ciudad de México da a las víctimas de hechos de tránsito, y demás procesos relacionados. Adicional a lo anterior, esta reforma se armonizaría, a su vez, con el contenido de los artículos 36, fracción III, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 12, fracciones I, XXIV, XXXIII, 48 y 224 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en consecuencia, reforzándose las facultades de la Secretaría de Movilidad.

Adicional a lo anterior, esta dictaminadora advierte que la iniciativa de



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

reforma propuesta por la Jefa de Gobierno, no obstante que propone derogar el Capítulo XI, relativo al Órgano Regulador de Transporte, no se deroga la fracción LI del artículo 12, en el que se establece que la Secretaría de Movilidad deberá “*Desarrollar conjuntamente con el Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México políticas para el control y operación en los Centros de Transferencia Modal*”. A juicio de esta dictaminadora, coincidimos en que no es necesaria la derogación de esa fracción, pues el Órgano Regulador de Transporte no desaparece, sino que cambiará su naturaleza jurídica, por lo que se hace necesario que se mantenga dicha facultad.

- Se propone reformar el artículo 24, a efecto de establecer entre las facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, “*elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada de las tarifas de pago e ingresos no tarifarios que determine el propio Comité, cámara de compensación*”.

Al respecto, esta Comisión de dictamen considera procedente la reforma que se propone, pues consideramos que el Comité debe tener la facultad de recaudar de forma centralizada los ingresos no tarifarios. De otra forma la tarjeta única de pago no podría utilizarse para que los usuarios pagaran servicios no tarifarios (por ejemplo, acceso a sanitarios).

Tal y como refiere el artículo 18, fracción III, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el Comité del Sistema Integrado de Transporte Público es un Órgano auxiliar de la Secretaría de Movilidad, en tales circunstancias, y con la aprobación a las reformas del artículo 9 y demás relativas donde se propone la inclusión de los “*ingresos no tarifarios*”, será necesario dotar al referido Comité de atribuciones suficientes, a efecto de que dicho órgano determine que ingresos no tarifarios pueden recaudarse de manera centralizada en el único medio de pago del Sistema Integrado de Transporte Público, lo cual se vincula con las



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

NAME

facultades de la Secretaría de Movilidad contenidas en los numerales 36, fracciones IV, XVI y XVII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 12, fracciones IV, XVII y XLIII, 73, 74 y 168, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Asimismo, se vincularía con los principios que sobre el Sistema Integrado de Transporte Público establece la Constitución Política de la Ciudad de México, en sus artículos 13, apartado E, numeral 2, y 16, apartado H, numeral 1.

- Se propone la reforma a los artículos 67 y 68, así como la adición de un artículo 69 bis, respecto a la posibilidad de la cancelación de las licencias o permisos para conducir. En ese sentido, particularmente por lo que se refiere a los artículos 67 y 68, la reforma no busca modificar la sanción sino establecer las hipótesis por las cuales se puede aplicar dicha sanción, más claras y sencillas de comprobar. Es preciso señalar que actualmente la Ley establece que las licencias de conducir deben ser canceladas por conducir en estado de ebriedad. Para acreditar el estado de ebriedad no es suficiente la prueba de alcoholemia, sino que son necesarios más elementos como lo son testimoniales, valoraciones médicas, etc. Derivado de lo anterior el Programa “*Conduce Sin Alcohol*” (alcoholímetro) no sanciona personas por manejar en estado de ebriedad, sino por manejar con niveles de alcohol mayores a los permitidos en el Reglamento de Tránsito. Para que la Persona Juzgadora sancione a la persona presentada por SSC, se acredita que maneja por arriba de los niveles permitidos, no necesariamente en estado de ebriedad. Al modificar la Ley para cancelar las licencias por infringir el Reglamento de Tránsito y no por conducir en estado de ebriedad se le da mayor certeza jurídica a las acciones en favor de la seguridad vial que llevan a cabo la SEMOVI y la SSC.

Asimismo, debemos considerar que solo una autoridad judicial tiene la decisión para acreditar, mediante sentencia, que una persona causó daños que pongan en riesgo la vida de las personas. Esta dictaminadora



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

considera que el texto actual no especifica quien debe determinar si se puso en riesgo o no a propios y/o terceros por lo que daba pie a interpretaciones fuera del objeto que, en su momento, propuso el legislador. Por otra parte, se añade a “*terceros*”, toda vez que su vida es tan importante como la de los usuarios.

Por lo que toca a la fracción VII, se añade esta causal de revocación de licencias y permisos cuando la persona maneje un vehículo de transporte de pasajeros o de carga. La justificación es que estos vehículos pueden causar daño a más personas que un vehículo particular y, por lo tanto, es mucho más grave que alguien los conduzca ebrio o bajo la influencia de narcóticos. Por lo tanto, consideramos oportuna y atendible la propuesta, toda vez que es necesario tener una política de cero tolerancia en estos casos.

En cuanto a la adición del artículo 69 bis, consideramos atendible la propuesta de la Jefa de Gobierno, pues este artículo es necesario para explícitamente facultar a la SSC a retener las licencias, según los supuestos del artículo 68. Lo anterior, tomando en cuenta que no es suficiente una cancelación administrativa, la SSC debería poder retener materialmente la licencia de conducir, de no hacerlo la sanción no se hará efectiva.

Asimismo, el sentido de cancelar o suspender las licencias según los artículos 67 y 68 es que las personas titulares de esas licencias ya no puedan conducir en la ciudad. Por lo tanto, es necesario especificar que una persona con licencia suspendida o cancelada no puede usar licencias de otro estado (la ciudad no la reconocería) ni tampoco puede tramitar una nueva. También es importante especificar una sanción para este tipo de conductores. Esto ya se encuentra en el Reglamento de Tránsito, solo se hace explícito en la Ley.

Finalmente, es necesario señalar que las presentes propuestas pueden ejercerse por la Secretaría de Movilidad, de conformidad a lo dispuesto en los artículos 36, fracción XI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
MAME

de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 9, fracción XLIX, 12, fracción LV, 58, 64 y 66, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

- Se propone reformar el artículo 72, para establecer que todo vehículo motorizado de uso particular que circule en la Ciudad deberá contar con **una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente con la cobertura mínima establecida en el Reglamento de Tránsito**. Al respecto, esta comisión dictaminadora, considera procedente la reforma, en virtud de que el instrumento que detalla el monto de cobertura mínima de los seguros de autos particulares es el Reglamento de Tránsito. Por lo tanto, es importante especificar que es en dicho instrumento donde se indica la cobertura mínima. En este punto, la Secretaría de Movilidad, actuando en el marco de su competencia, conocería sobre pólizas de seguros relativas a la Ley de Movilidad, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 36, fracciones I, III y XI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 12, fracciones I, VI, XVI y XLV, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, haciéndose necesaria la modificación propuesta para el mejor cumplimiento por parte de los gobernados de los artículos 90 y 110, fracción III, de la referida Ley de Movilidad.
- Se propone reformar el artículo 74, a efecto de establecer que el Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como **ingresos tarifarios y no tarifarios, que en su caso se establezcan, y deban ser compensados en la cámara de compensación**, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría. Esta dictaminadora considera un cambio necesario para señalar que puede haber ingresos no tarifarios en el Sistema



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Integrado de Transporte, y que éstos pueden ser parte de la cámara de compensación (para que usuarios puedan usar tarjeta única en estos servicios). Sobre la reforma relativa a ingresos no tarifarios es necesario referir que la Secretaría de Movilidad está facultada para conocer de dicha situación en términos de lo dispuesto en los numerales 36, fracciones IV, XVI y XVII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 12, fracciones IV, XVII y XLIII, 73, 74 y 168, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, por lo tanto la reforma propuesta, podría en su caso ser aplicada en el ámbito de competencia de esa dependencia. Asimismo, se vincularía con los principios que sobre el Sistema Integrado de Transporte Público establece la Constitución Política de la Ciudad de México, en sus artículos 13, apartado E, numeral 2, y 16, apartado H, numeral 1.

- Se propone reformar el artículo 78, relativo a los organismos que conforman el Sistema Integrado de Transporte Público, en el que se establece la nueva naturaleza jurídica del Organismo Regulador de Transporte (ORT), el cual pasará de ser un Órgano Desconcentrado de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a un Organismo Público Descentralizado sectorizado a esa Secretaría. Asimismo, el Cablebús estará adscrito al Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, por lo que es necesario actualizar la Ley.

Con la reforma propuesta se pretende que el Organismo Regulador de Transporte, pase a ser parte de las diversas entidades encargadas de administrar, regular y supervisar el transporte colectivo, público y privado en la Ciudad de México, y se incorpore al Sistema Integrado de Transporte, en este tenor el ORT contribuirá dentro del ámbito de su competencia a mejorar la calidad de vida de los usuarios garantizando condiciones de viaje dignas y seguras para todas las personas, disminuir emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero.

- Se propone reformar el artículo 90, respecto a la cobertura que toda unidad de transporte público de pasajeros o de carga deberán tener para



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

eventualmente cubrir daños y perjuicios. En ese sentido, la reforma propone una cobertura mínima de 50,000 UMAs más 5,000 UMAs por cada usuario y el conductor. De acuerdo con lo expuesto en la iniciativa y con datos de la propia Secretaría de Movilidad, dichos montos mínimos fueron diseñados en coordinación con los comentarios brindados tanto por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, como la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) con tres principales objetivos:

- 1) Cobertura suficiente para cubrir daños y perjuicios derivado de los hechos de tránsito.
- 2) Cobertura de acuerdo a productos (pólizas) existentes en el mercado, de forma que los concesionarios puedan contratar una póliza con dichas características.
- 3) El precio de la póliza será costeable (gracias a que no es necesario que la póliza asegure el vehículo, sino sólo usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio).

En ese sentido, la Secretaría actuando en el marco de su competencia, conocería sobre pólizas de seguros relativas a la Ley de Movilidad local, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 36, fracciones I, III y XI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 12, fracciones I, VI, XVI y XLV, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, haciéndose necesaria la modificación propuesta para su mejor cumplimiento.

Por otra parte, debemos considerar lo establecido en el artículo 112 del Código Nacional de Procedimientos Penales, que a la letra dice:

“Artículo 112. Se denominará genéricamente imputado a quien sea señalado por el Ministerio Público como posible autor o partícipe de un hecho que la ley señale como delito.



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
MAME

Además, se denominará acusado a la persona contra quien se ha formulado acusación y sentenciado a aquel sobre quien ha recaído una sentencia, aunque no haya sido declarada firme.”

En ese sentido el artículo 113 fracción I, del Código Nacional de Procedimientos Penales, establece que:

“Artículo 113. Derechos del Imputado.

El imputado tendrá los siguientes derechos: I. A ser considerado y tratado como inocente hasta que se demuestre su responsabilidad.”

Derivado de lo anterior, se deduce que, para comprobar la responsabilidad de una persona conductora en un incidente, se tiene que emitir una sentencia, proceso que comienza con la presentación de la denuncia o querrela, de conformidad con el artículo 211 del Código Nacional de Procedimientos Penales, que establece:

Artículo 211. Etapas del procedimiento penal.

El procedimiento penal comprende las siguientes etapas:

I. La de investigación, que comprende las siguientes fases:

a) Investigación inicial, que comienza con la presentación de la denuncia, querrela u otro requisito equivalente y concluye cuando el imputado queda a disposición del Juez de control para que se le formule imputación,

b) Investigación complementaria, que comprende desde la formulación de la imputación y se agota una vez que se haya cerrado la investigación;

II. La intermedia o de preparación del juicio, que comprende desde la formulación de la acusación hasta el auto de apertura del juicio, y

III. La de juicio, que comprende desde que se recibe el auto de apertura a juicio hasta la sentencia emitida por el Tribunal de enjuiciamiento.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MANE

La investigación no se interrumpe ni se suspende durante el tiempo en que se lleve a cabo la audiencia inicial hasta su conclusión o durante la víspera de la ejecución de una orden de aprehensión. El ejercicio de la acción inicia con la solicitud de citatorio a audiencia inicial, puesta a disposición del detenido ante la autoridad judicial o cuando se solicita la orden de aprehensión a comparecencia, con lo cual el Ministerio Público no perderá la dirección de la investigación. De manera que el proceso dará inicio con la audiencia inicial, y terminará con sentencia firme.

- La reforma a los artículos 110 y 115, relativa a las obligaciones de los concesionarios a contar con una póliza de seguro vigente que cubra los daños y perjuicios que se pudiesen ocasionar, así como las causas de revocación de concesiones, respectivamente, esta dictaminadora las considera necesarias, pues se complementa con lo dispuesto en el artículo 90 y 110.

Asimismo, por lo que se refiere a la reforma a la fracción XIII del artículo 115, respecto a que cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo a las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competente sean imputables al conductor, consideramos viable, pues los concesionarios deben tener en cuenta de que los conductores que contraten para su unidad sepan conducir de manera responsable. Por lo tanto, es necesario sancionar con cancelación de la concesión a los concesionarios que, de forma reiterada, contraten conductores que provoquen hechos de tránsito.

- Se propone reformar el artículo 126, con el propósito de que los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan, entre otros, el requisito de *“presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, Clave Única de Registro de Población (CURP) y, en caso de que la unidad sea un vehículo motorizado, número de licencia que lo*



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

autoriza a conducir el vehículo.” Al respecto, esta dictaminadora considera oportuna la incorporación de un elemento de identificación como la CURP, estimando que es suficiente como dato de identificación personal de los conductores. Además, es necesario demostrar que dichos conductores tienen la licencia correspondiente para operar el vehículo materia del permiso.

- Se propone reformar el artículo 131, para establecer como causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis, cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo a las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competente sean imputables al conductor, y cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio, que de acuerdo a la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor.

Sobre el particular, esta Comisión dictaminadora considera que es importante establecer que los permisionarios deben establecer controles efectivos que aseguren que los conductores que contraten para su unidad sepan conducir de manera responsable. Por lo tanto, es necesario sancionar con cancelación de la concesión a los concesionarios que, de forma reiterada, contraten conductores que provoquen hechos de tránsito.

Con la reforma que se propone, la Secretaría de Movilidad estaría actuando en el marco de su competencia, toda vez que conocería sobre pólizas de seguros relativas a la Ley de Movilidad, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 36, fracciones I, III y XI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 12, fracciones I, VI, XVI y XLV, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, haciéndose necesaria la modificación propuesta para el mejor cumplimiento por parte de los gobernados de los artículos 90 y



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

110, fracción III, de la referida Ley de Movilidad.

En este caso, la Secretaría de Movilidad es competente para sustanciar los procedimientos correspondientes en términos de lo dispuesto por el artículo 12, fracciones XXXVII y LIV, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

- Se propone reformar el artículo 132, para establecer que cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, con independencia de las acciones legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño requerirá la aplicación de la cobertura de la póliza de seguros establecida en el artículo 90 de la presente ley con el objetivo de asegurar la cobertura de los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión hubiese ocasionado a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. Al respecto, esta Comisión considera que el objetivo de las pólizas de seguro es reparar el daño ocasionado en hechos de tránsito. Por lo tanto, es conveniente referirlo explícitamente. Por otro lado, es necesario que tras un hecho de tránsito se realice un examen toxicológico a los conductores, para determinar si el hecho de tránsito fue causado o facilitado por el consumo de sustancias. En este sentido, conviene especificar que el reglamento de tránsito es el instrumento normativo donde se especifica el procedimiento para realizar estos exámenes.
- Se propone reformar el artículo 133, para establecer que cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo con independencia de las acciones y reparación del daño que determine la autoridad judicial. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base la Unidad de Medida y Actualización y se extenderá al número de unidades que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

ds

NAME

Trabajo. Al respecto, quienes suscribimos el presente dictamen consideramos que la Ley Federal del Trabajo establece el grado de reparación en caso de muerte o incapacidad. Por lo tanto, es conveniente señalar que dicha Ley contiene los principios para calcular esta reparación.

Si bien esta disposición no implica “directamente” la realización de una función por parte de la Secretaría de Movilidad, esto toda vez que la propuesta de reforma se refiere al cálculo del monto para reparar daños por parte de las personas que lo causen, también es cierto que, en caso de incumplimiento a esta disposición, tratándose de servicios regulados por la Secretaría (mediante autorizaciones, permisos, licencias, concesiones, entre otras) podría realizarse el procedimiento de revocación que corresponda, en términos de lo dispuesto por el artículo 12, fracciones XXXVII y LIV, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

- Se propone la derogación de los artículos 148, 149, 150, 151, 152 y 153 correspondientes al Capítulo XI, relativo al Órgano Regulador de Transporte. Al respecto, esta Comisión de dictamen considera que las atribuciones del ORT quedarán establecidas en su decreto de creación (como por ejemplo se hizo con Metrobús) como organismo público descentralizado. Estas atribuciones serán las mismas que siempre ha tenido. Dicho de otra forma, las atribuciones del ORT estaban plasmadas en esta Ley en tanto que el ORT era un órgano desconcentrado.

Por ello, es necesario derogar los numerales citados, ya que a causa del cambio de naturaleza jurídica de Órgano Desconcentrado a Organismo Público Descentralizado, las facultades hoy previstas en los artículos 148, 149, 150, 151, 152 y 153 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, estarán ahora establecidas tanto en el Decreto de Creación, como en el Estatuto Orgánico del Organismo Regulador de Transporte, motivo por el cual resulta innecesario que dichas facultades continúen en la Ley de Movilidad.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

- Se propone reformar la fracción XII del artículo 251, para establecer que las infracciones por la violación a los preceptos de la Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán con la cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley, según el tipo de transporte y vehículo que corresponda. Al respecto, consideramos necesario establecer como causal para cancelación definitiva de permisos y concesiones el no tener póliza de seguros que cumpla con lo establecido en Ley. Esto, debido a que no tener póliza de seguros debe considerarse como una falta grave. Finalmente, con la reforma la Secretaría de Movilidad, actuando en el marco de su competencia, conocería sobre pólizas de seguros relativas a la Ley de Movilidad, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 36, fracciones I, III y XI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y; 12, fracciones I, VI, XVI y XLV, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, haciéndose necesaria la modificación propuesta para el mejor cumplimiento por parte de los gobernados de los artículos 90 y 110, fracción III, de la referida Ley de Movilidad.
- Por lo que se refiere a las disposiciones transitorias contenidas en la iniciativa de la Jefa de Gobierno, esta dictaminadora considera necesaria la incorporación de dos más, particularmente por lo que se refiere al cambio de naturaleza jurídica del Órgano Regulador de Transporte, a efecto de dejar expresamente establecido los derechos laborales y de seguridad social de sus trabajadores, así como de los recursos



I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

financieros, humanos, cargas, compromisos y bienes en general. De igual forma, esta dictaminadora considera importante establecer un plazo a efecto de que la Jefatura de Gobierno realice las adecuaciones correspondientes al Reglamento de la Ley de Movilidad, pues con las reformas que se proponen, se hace necesaria su armonización.

En ese sentido, se proponen los artículos transitorios siguientes:

“TERCERO. - Los trabajadores que forman parte del Órgano Regulador de Transporte, se seguirán rigiendo por el apartado A del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de ninguna forma resultarán afectados en sus derechos laborales y de seguridad social.

Los recursos financieros, materiales, humanos, cargas, compromisos y bienes en general del Órgano Regulador de Transporte, sin más trámite o formalidad continúan formando parte de su patrimonio.

CUARTO.- La Persona titular de la Jefatura de Gobierno contará con un plazo de 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para adecuar el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y demás lineamientos y disposiciones de carácter administrativo, conforme a las reformas aprobadas en el presente Decreto.

- XXVI.** Que en 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, con el propósito de establecer una agenda con diversas metas, denominados “Objetivos de Desarrollo Sostenible”, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades. En ese sentido, por lo que se refiere a los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con los temas en análisis, encontramos los siguientes:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

➤ **Objetivo 3: Salud y Bienestar:**

Meta 3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

➤ **Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas**

Meta 5.1 Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.

Meta 5.5 Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública.

Meta 5.c Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.

➤ **Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles**

Meta 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad⁵⁹.

De lo anterior, esta dictaminadora considera que el objetivo que se plantea en las iniciativas en estudio, no solo son armónicas y tienen sustento constitucional, sino que también se alinean con los Objetivos del Desarrollo Sostenible.

XXVII. Con la finalidad de precisar el contenido del texto vigente y el texto que se propone reformar y adicionar con el presente dictamen, se presenta el siguiente cuadro

⁵⁹ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

comparativo.

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <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 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 style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>Artículo 5.- ...</p> <p>Los grupos vulnerables tendrán el derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.</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 se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <p>I. – II. ...</p> <p>III. Usuarios del servicio de transporte</p> | <p>Artículo 6.- ...</p> <p>I. – II. ...</p> <p>III. Personas usuarias del servicio de</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS NAME</p> <p>público de pasajeros;</p> <p>IV. - VI. ...</p> <p>...</p> | <p>transporte público de pasajeros;</p> <p>IV. - VI. ...</p> <p>...</p> |
| <p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. – III. ...</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;</p> <p>V. – XXVIII. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>XXIX. – XLV. ...</p> | <p>Artículo 9.- ...</p> <p>I. – III. ...</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad existente o nuevo que pueda afectar a las personas usuarias de las vías, del acceso al transporte público y del entorno de movilidad peatonal, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeación, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;</p> <p>V. – XXVIII. ...</p> <p>XXVIII Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos.</p> <p>XXIX. - XLV. ...</p> <p>XLV Bis. Ingresos no tarifarios:</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MANE

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>XLVI. ...</p> | <p>Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;</p> <p>XLVI. ...</p> |
| <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>XLVII. – LXIV. ...</p> | <p>XLVI Bis. Institución de Seguros: Sociedad anónima autorizada para organizarse y operar conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas, reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos y para los efectos previstos en la legislación aplicable en la materia, siendo su objeto la realización de operaciones en los términos de dicha Ley;</p> <p>XLVII. – LXIV. ...</p> |
| <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>LXV. ...</p> | <p>LXIV Bis. Perspectiva de Género: la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;</p> <p>LXV. ...</p> |
| <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>LXV Bis. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>LXVI. – LXVIII. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>LXIX. - CVI. ...</p> | <p>o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato.</p> <p>LXVI. – LXVIII. ...</p> <p>LXVIII Bis. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;</p> <p>LXIX. - CVI. ...</p> |
| <p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I – II. ...</p> <p>III. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, las tarifas de los estacionamientos públicos y del servicio público de transporte de pasajeros;</p> <p>IV – LXII. ...</p> | <p>Artículo 12.-...</p> <p>I – II. ...</p> <p>III. Determinar con base en los estudios correspondientes, la metodología que deberán aplicar las alcaldías para la definición de las tarifas de los estacionamientos públicos de la Ciudad.</p> <p>IV - LXII. ...</p> <p>LXIII. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros;</p> <p>LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>LXIII. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> | <p>coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito, y</p> <p>LXV. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> |
| <p>Artículo 13.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, Seguridad Ciudadana tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. – II. ...</p> <p>III. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad;</p> <p>IV. – VI. ...</p> | <p>Artículo 13.- ...</p> <p>I. – II. ...</p> <p>III. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;</p> <p>IV. – VI. ...</p> |
| <p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:</p> | <p>Artículo 15.- ...</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MANE

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>I. ...</p> <p>II. Mantener, dentro del ámbito de su competencia, la vialidad libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad;</p> <p>III. – XIV. ...</p> | <p>I. ...</p> <p>II. Mantener, dentro del ámbito de su competencia, la vialidad libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;</p> <p>III. – XIV. ...</p> |
| <p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; y la Secretaría de Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; los titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las</p> | <p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; los titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.</p> <p>...</p> | <p>de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.</p> <p>...</p> |
| <p>Artículo 24.- Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada de las tarifas de pago, cámara de compensación; y</p> <p>III. ...</p> | <p>Artículo 24.- ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada de las tarifas de pago, cámara de compensación e ingresos no tarifarios que determine el propio Comité; y</p> <p>III. ...</p> |
| <p>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 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; el Programa de Gobierno de la Ciudad, los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.</p> <p>...</p> | <p>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 Ordenamiento Territorial y Desarrollo 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 de Gobierno de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico de la Ciudad de México; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.</p> <p>...</p> |
| <p>Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación</p> | <p>Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS MANA</p> <p>racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.</p> <p>La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades de la Ciudad.</p> | <p>racional y sistemática de acciones, con base en el ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura amovilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.</p> <p>La planeación deberá fijar objetivos, metas, tiempos de ejecución, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con los resultados obtenidos y las necesidades de la Ciudad.</p> |
| <p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:</p> <p>I. – IX. ...</p> <p>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</p> <p>XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>Artículo 37.- ...</p> <p>I. – IX. ...</p> <p>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;</p> <p>XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos, y</p> <p>XII. Promover políticas y planes con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 40.- El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>Artículo 40.- ...</p> <p>...</p> <p>Dentro de este programa, deberá contemplarse la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.</p> |
| <p>Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.</p> <p>...</p> | <p>Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad y normas oficiales mexicanas de la materia.</p> <p>...</p> <p>Ninguna unidad que preste el servicio de transporte de pasajeros podrá</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
NAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>utilizar cromática distinta a la determinada por la Secretaría de Movilidad, en cuyo caso le será negada la autorización para su funcionamiento.</p> |
| <p>Artículo 67.- La Secretaría está facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo en estado de ebriedad;</p> <p>II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres o más años por conducir un vehículo en estado de ebriedad;</p> <p>III. a V. ...</p> <p>VI. Cuando por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad, el titular cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios.</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>Artículo 67.- La Secretaría deberá cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;</p> <p>II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;</p> <p>III. a V. ...</p> <p>VI. Cuando una autoridad jurisdiccional o ministerial determine en definitiva que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad del titular y éste tenga como consecuencia la pérdida de la vida o cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y</p> <p>VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando el titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS NAME</p> | <p>Tránsito. Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucradas en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.</p> |
| <p>Artículo 68.- La Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>III. Por un año cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y</p> <p>IV. Por tres años cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión en un periodo mayor a un año, contado a partir de la primera sanción por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.</p> | <p>Artículo 68.- ...</p> <p>I. – II. ...</p> <p>III. Por un año cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligado el infractor a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y</p> <p>IV. Por tres años, cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión en un periodo menor a tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligado el infractor a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS NAME</p> <p>...</p> <p>...</p> | <p>privada.</p> <p>...</p> <p>...</p> |
| <p>Sin correlativo</p> | <p>Artículo 69 Bis.- Al momento de sancionar a una persona por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos, Seguridad Ciudadana deberá retener las Licencias y Permisos de Conducir expedidos por la Secretaría o por cualquier entidad federativa o país durante los periodos establecidos en el artículo 68 de esta Ley.</p> <p>Los titulares de licencias de conducir que expiren previo al término de la suspensión en términos del artículo 68 de este ordenamiento, no podrán realizar trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión.</p> <p>Las personas que no sean titulares de una licencia o permiso para conducir expedido por la Secretaría y que incurran en los supuestos previstos en los artículos 67 y 68 de esta Ley no podrán realizar trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión o de forma definitiva en el caso de los supuestos del artículo 67.</p> <p>Las personas que cumplan con las hipótesis previstas en los artículos 67 y 68 de esta Ley quedarán impedidas para conducir vehículos motorizados durante el periodo de suspensión o de forma definitiva en el caso del artículo 67 en el territorio de la Ciudad, sin</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>importar que cuenten con una licencia o permiso de conducir expedido por otra entidad federativa o país.</p> <p>El conductor que infrinja el párrafo anterior se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida de Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.</p> |
| <p>Artículo 72.- Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se establezca para tal efecto en el reglamento correspondiente.</p> | <p>Artículo 72.- Todo vehículo motorizado de uso particular que circule en la Ciudad, deberá contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente con la cobertura mínima establecida en el Reglamento de Tránsito.</p> |
| <p>Artículo 74.- El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como recaudación centralizada y cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.</p> <p>...</p> | <p>Artículo 74.- El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.</p> <p>...</p> |
| <p>Artículo 78.- La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán</p> | <p>Artículo 78.- ...</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>parte del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>ds MAME</p> <p>I. a III. ...</p> <p>V. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México "Metrobús", Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría que cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;</p> <p>V. El Sistema de Transporte Público Cablebús, Unidad Administrativa adscrita al Órgano Regulador de Transporte, cuya administración, implementación, coordinación y suscripción de documentos relativos al ejercicio de sus atribuciones se encuentran supeditados a la Dirección General del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México y su desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México.</p> | <p>I. a III. ...</p> <p>IV. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México "Metrobús", Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios, además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo, se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;</p> <p>V. El Sistema de Transporte Público Cablebús, Unidad Administrativa adscrita al Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, su desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México.</p> <p>VI. El Organismo Regulador de Transporte, Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio, propios además de su autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; y</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

I LEGISLATURA

MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>VI. Adicionalmente, aquellos establecidos o los que decrete la Persona Titular de la Jefatura de Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de la población.</p> | <p>VII. Adicionalmente, aquellos establecidos o los que decrete la persona titular de la Jefatura de Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de la población.</p> |
| <p>Artículo 80.- La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.</p> <p>...</p> <p>Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>Artículo 80.- ...</p> <p>...</p> <p>Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, evitando cualquier tipo de acto o conducta discriminatoria. Únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.</p> <p>En los casos en que se haga declaratoria de emergencia y/o contingencia, por las autoridades competentes, el Gobierno de la Ciudad ordenará la implementación de medidas preventivas en el servicio de transporte público, a efecto de garantizar la prestación del servicio.</p> |
| <p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.</p> | <p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad, deberá contar con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros, en su persona o patrimonio.</p> <p>En el caso del servicio de transporte público de pasajeros, la cobertura</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> | <p>mínima asegurada por evento deberá ser de al menos cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o su equivalente en moneda nacional, en caso de daños a terceros en su persona o patrimonio y de cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o en su equivalente en moneda nacional, por cada usuario y por el conductor.</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por parte de Seguridad Ciudadana, conforme a lo establecido en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> |
| <p>Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XII. Contar con póliza de seguro vigente para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio, con una cobertura mínima de dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que establezca el Reglamento, siempre y cuando en el mercado exista un producto similar acorde a esta disposición.</p> <p>XIII. a XXV. ...</p> | <p>Artículo 110.- ...</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XII. Contar con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley, según el tipo de vehículo que corresponda.</p> <p>XIII. a XXV. ...</p> |

DS

MAME



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS MAME</p> <p>Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. No contar con póliza de seguro vigente, en los términos previstos en la presente ley, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios o terceros en su persona y/o propiedad;</p> <p>V. a XII. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>XIII. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> | <p>Artículo 115.- ...</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. No contar con póliza de seguro vigente que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley.</p> <p>V. a XII. ...</p> <p>XIII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo con las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competentes sean imputables al conductor;</p> <p>XIV. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio que de acuerdo a la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor; y</p> <p>XV. Las demás causas reguladas en la presente Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> |
| <p>Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:</p> <p>I. a III. ...</p> | <p>Artículo 126.- ...</p> <p>I. a III. ...</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS MAM</p> <p>IV. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación;</p> <p>V. ...</p> <p>VI. Acreditar el pago de derechos correspondientes; y</p> <p>VII. Demostrar el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> <p>Los requisitos y plazos para el otorgamiento de permisos de lanzaderas sitios, bases de servicio así como del equipamiento auxiliar se ajustarán al Reglamento y Manual correspondiente.</p> | <p>IV. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, Clave Única de Registro de Población y, en caso de que la unidad sea un vehículo motorizado, número de licencia que lo autoriza a conducir el vehículo;</p> <p>V. – VII. ...</p> <p>...</p> |
| <p>Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos:</p> <p>I. a VI. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> | <p>Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis:</p> <p>I. a VI. ...</p> <p>VII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo a las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competente sean imputables al conductor; y</p> <p>VIII. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio, que de acuerdo con la investigación realizada por la autoridad ministerial</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artículo 132.- Cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el conductor y el concesionario responderán solidariamente por los daños causados a personas y bienes.</p> <p>Con independencia de las acciones jurídico-legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño, consistirá, a elección del ofendido, en el resarcimiento en especie, mediante el uso de alguna póliza vigente otorgada por alguna institución facultativa o en el pago de los daños y perjuicios.</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p> | <p>competente sea imputable al conductor.</p> <p>Artículo 132.- Cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, con independencia de las acciones legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño requerirá la aplicación de la cobertura de la póliza de seguros establecida en el artículo 90 de la presente ley, con el objeto de asegurar la cobertura de los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión hubiese ocasionado a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio.</p> <p>Inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas con hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por parte de Seguridad Ciudadana; asimismo, se le realizará al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.</p> |
| <p>Artículo 133.- Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, la reparación del daño no podrá ser menor de lo que resulte de multiplicar el cuatro veces el salario mínimo general vigente en la Ciudad, por setecientos treinta veces; de acreditarse ingresos diarios superiores de la víctima, se calculará el cuádruplo atendiendo a esos ingresos.</p> | <p>Artículo 133.- Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo con independencia de las acciones y reparación del daño que determine la autoridad judicial. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base la Unidad de Medida y Actualización y se extenderá al número de las unidades que para cada</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS NAME</p> | <p>una de las incapacidades señaladas en la Ley Federal del Trabajo.</p> |
| <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XI DEL ÓRGANO REGULADOR DE TRANSPORTE</p> <p>Artículo 148.- La operación de los servicios de corredores de transporte, será regulado y controlado por la Secretaría a través del Órgano Regulador de Transporte, el cual podrá solicitar durante la vigencia de la concesión a los concesionarios, la documentación e información económica y financiera que considere pertinente, para identificar esquemas financieros que permitan la prestación de servicio de manera permanente y uniforme y establecer las medidas de seguridad necesarias.</p> <p>Artículo 149.- La Secretaría podrá autorizar la agrupación de personas morales concesionarias del servicio de corredores de transporte, bajo el esquema de consorcios, para que presten el servicio de manera exclusiva en uno o más corredores, sin que exceda el número de concesiones que permite esta Ley, con un control y dirección centralizado de los diferentes concesionarios.</p> <p>Artículo 150.- Para la enajenación de acciones de las sociedades mercantiles concesionarias, se deberá contar previamente con la autorización de la Secretaría.</p> <p>Artículo 151.- El Órgano Regulador de Transporte es un organismo desconcentrado de la Administración Pública, adscrito a la Secretaría, cuyo objeto principal es planear, gestionar,</p> | <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XI DEL ÓRGANO REGULADOR DE TRANSPORTE</p> <p>Artículo 148.- Se deroga.</p> <p>Artículo 149.- Se deroga.</p> <p>Artículo 150.- Se deroga.</p> <p>Artículo 151.- Se deroga.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| <p>operar, supervisar, regular y verificar los espacios físicos con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, así como la implementación del Sistema de Transporte Público Cablebús y los Centros de Transferencia Modal.</p> <p>Artículo 152.- Son atribuciones del Órgano Regulador de Transporte las siguientes:</p> <p>I. Ordenar y regular el desarrollo del servicio de corredores de transporte que no regule el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar del servicio;</p> <p>II. Dictaminar y autorizar los proyectos para la prestación del servicio de corredores de transporte, con base en los lineamientos que fije la normatividad correspondiente;</p> <p>III. Programar, orientar, organizar y, en su caso modificar la prestación del servicio de corredores de transporte, conforme a lo prescrito en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>IV. Dictar y ejecutar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación del servicio de corredores de transporte, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;</p> <p>V. Establecer medidas de seguridad necesarias para que los concesionarios presten el servicio en condiciones de</p> | <p>Artículo 152.- Se deroga.</p> |

DS

MAME



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| <p>DS MANE</p> <p>calidad, seguridad, oportunidad y permanencia e higiene;</p> <p>VI. Colaborar con el Instituto, en la coordinación de visitas de verificación al servicio de corredores de transporte;</p> <p>VII. Intervenir en los procedimientos administrativos para el otorgamiento, prórroga, revocación, caducidad, y extinción de concesiones;</p> <p>VIII. Colaborar con la Secretaría, para determinar los cursos y programas de capacitación para los operadores del servicio de corredores de transporte;</p> <p>IX. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, hacer eficiente y regular el servicio de corredores de transporte y, en su caso, coordinarse con las demás dependencias, alcaldías, órganos desconcentrados y entidades de la Administración Pública, para este propósito;</p> <p>X. Realizar todas aquellas acciones tendientes a que el servicio de corredores de transporte, se lleve a cabo con calidad, eficiencia, cuidado del medio ambiente y garantice la seguridad de los usuarios;</p> <p>XI. Administrar, operar, supervisar y regular los Centros de Transferencia Modal;</p> <p>XII. Planear, gestionar, realizar, y ejecutar obras y los estudios técnicos necesarios para el diseño, implementación y operación del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México; y</p> <p>XIII. Las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> | |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Las atribuciones que esta Ley le confiere al Órgano Regulador de Transporte, serán sin menoscabo de que puedan ser ejercidas directamente por la Secretaría.</p> <p>Artículo 153.- Para el logro de sus funciones, el Órgano Regulador de Transporte contará con la estructura administrativa que le sea autorizada.</p> | <p>Artículo 153.- Se deroga.</p> |
| <p>Artículo 168.- La Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas de servicio público, incorporando en lo posible, los avances tecnológicos existentes que permitan homologar la forma de cobro de la tarifa de transporte público, mediante un sistema único automático de recaudo centralizado</p> | <p>Artículo 168.- La Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas de servicio público, incorporando en lo posible, los avances tecnológicos existentes que permitan homologar la forma de cobro de la tarifa de transporte público, mediante un sistema único de cobro automático, en el cual se podrán incluir los ingresos no tarifarios que, en su caso, se determinen.</p> |
| <p>Artículo 204.- La Secretaría propondrá a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, las tarifas para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada zona de la Ciudad, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.</p> | <p>Artículo 204.- La Secretaría determinará con base en los estudios correspondientes, la metodología y modelos tarifarios, así como el desarrollo de herramientas para la autorización de tarifas por parte de las alcaldías para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso de transporte público y no motorizado.</p> <p>Para llevar a cabo la implementación de las tarifas mencionadas en el párrafo anterior las alcaldías en razón de su territorio, otorgarán la autorización correspondiente a los establecimientos que brinden el servicio de estacionamiento público.</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>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.</p> | <p>Artículo 224.- La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las 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. En este sentido, se promoverá la inclusión de la perspectiva de género, con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.</p> |
| <p>Artículo 225.- Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida;</p> <p>II. La circulación en la vía pública será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela;</p> <p>V. ...</p> | <p>Artículo 225.- ...</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida; así como la prevención de la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;</p> <p>II. La circulación en la vía pública será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y prestadoras y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a las y los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Las y los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela, y</p> <p>V. ...</p> |
| <p>Artículo 227.- La Secretaría coordinará</p> | <p>Artículo 227.- ...</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>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. – X. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>...</p> | <p>I. – X. ...</p> <p>XI. La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.</p> <p>...</p> |
| <p>Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad.</p> | <p>Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad con perspectiva de género.</p> |
| <p>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.</p> | <p>Artículo 233.- En materia de seguridad vial, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas, campañas 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.</p> |
| <p>Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes de la Ciudad, la Secretaría podrá:</p> | <p>Artículo 238.- ...</p> |



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>DS MAME</p> <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal;</p> <p>II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de educación vial y movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas.</p> <p>III. Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.</p> | <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, el uso de la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.</p> |
| <p>Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>I. – XI. ...</p> <p>XII. Los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente que garantice los daños y</p> | <p>Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios</p> |

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>perjuicios contra usuarios, peatones o terceros, se les sancionará con la cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente;</p> <p>XIII. – XIX. ...</p> <p>XX. A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en ciclotaxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente; y</p> <p>XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a los usuarios, peatones o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría.</p> | <p>que no cuenten con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. En los casos de las concesiones, la cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley;</p> <p>XIII. – XIX. ...</p> <p>XX. A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en ciclotaxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;</p> <p>XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a los usuarios, peatones o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría; y</p> <p>XXII. A los concesionarios o permisionarios que no cumplan con las medidas determinadas por las</p> |

DS

NAME



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

| Texto de la Ley vigente | Texto propuesto en el dictamen |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>^{DS} MAME</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, o de la revocación de la concesión o permiso respectivos.</p> | <p>autoridades correspondientes debido a la declaración de emergencia y/o contingencia se les sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México Vigente.</p> <p>...</p> |

XXVIII. Que después de valorar el contenido de las iniciativas, conforme a los considerados expuestos, las y los diputados que integramos la Comisión de Movilidad Sustentable llegamos a la conclusión de **aprobar con modificaciones**, las iniciativas con proyecto de Decreto, materia del presente dictamen, sometiendo a la consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México el siguiente:

DECRETO QUE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ARTÍCULO ÚNICO. - Se **REFORMA** los artículos 6, fracción III; 9, fracción IV; 12, fracciones III, LXIII, LXIV y LXV; 13, fracción III; 15, fracción II; 21, primer párrafo; 24, fracción II; 35, primer párrafo; 36; 37, fracciones X y XI; 61, primer párrafo; 67, fracciones I, II y VI; 68, fracciones III y IV; 72; 74; 78, fracciones IV, V y VII; 80, tercer párrafo; 90, primer y segundo párrafo; 110, fracción XII; 115, fracción IV, XIII y XV; 126, fracción IV; 131, primer párrafo; 132; 133; 168; 204; 224; 225, fracciones I, II, III y IV; 230; 233; 238, fracciones I y III; 251, fracciones XII, XX y XXI; se **ADICIONA** un segundo párrafo al artículo 5; las fracciones XXVIII Bis, XLV Bis, XLVI Bis, LXIV Bis, LXV Bis y LXVIII Bis al artículo 9; una fracción XII al artículo 37; un tercer párrafo al artículo 40; un tercer párrafo al artículo 61; una fracción VII al artículo 67; un artículo 69 Bis; una fracción VI al artículo 78; un cuarto párrafo al artículo 80; un segundo párrafo al artículo 90; una fracción XIV al artículo 115; las fracciones VII y VIII al artículo 131; una fracción XI al artículo 227; y una



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

fracción XXII al artículo 251; y se **DEROGA** los artículos 148, 149, 150, 151, 152 y 153 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 5.- ...

Los grupos vulnerables tendrán el derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

Artículo 6.- ...

I. – II. ...

III. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. - VI. ...

...

Artículo 9.- ...

I. – III. ...

IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad existente o nuevo que pueda afectar a **las personas usuarias** de las vías, del acceso al transporte público y del entorno de movilidad peatonal, con objeto de garantizar desde la primera fase de **planeación**, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

V. – XXVIII. ...

DS

MAME

XXVIII Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos.

XXIX. - XLV. ...

XLV Bis. Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;

XLVI. ...

XLVI Bis. Institución de Seguros: Sociedad anónima autorizada para organizarse y operar conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas, reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos y para los efectos previstos en la legislación aplicable en la materia, siendo su objeto la realización de operaciones en los términos de dicha Ley;

XLVII. – LXIV. ...

LXIV Bis. Perspectiva de Género: la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

avanzar en la construcción de la igualdad de género;

DS

MAME LXV. ...

LXV Bis. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato.

LXVI. – LXVIII. ...

LXVIII Bis. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;

LXIX. - CVI. ...

Artículo 12.-...

I – II. ...

III. Determinar con base en los estudios correspondientes, la metodología que deberán aplicar las alcaldías para la definición de las tarifas de los estacionamientos públicos de la Ciudad.

IV – LXII. ...

LXIII. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros;

LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito, y

LXV. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 13.- ...

I. – II. ...

III. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad **o con movilidad limitada**;

IV. – VI. ...

Artículo 15.- ...

I. ...

II. Mantener, dentro del ámbito de su competencia, la vialidad libre de obstáculos y



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad **o con movilidad limitada**;

III. – XIV. ...

Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; **Secretaría de las Mujeres** y la Secretaría de Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; los titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

...

Artículo 24.- ...

I. ...

II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

una recaudación centralizada **de las** tarifas de pago, cámara de compensación e **ingresos no tarifarios que determine el propio Comité;** y

III. ...

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 Ordenamiento Territorial y Desarrollo 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 de Gobierno de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico **de la Ciudad de México;** los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.

...

Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base **en el** ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura amovilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.

La planeación deberá fijar objetivos, metas, **tiempos de ejecución**, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con **los resultados obtenidos** y las necesidades de la Ciudad.

Artículo 37.- ...

I. – 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

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;

XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos, y

XII. Promover políticas y planes con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.

Artículo 40.- ...

...

Dentro de este programa, deberá contemplarse la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.

Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en la Ley de **Infraestructura de la Calidad** y normas oficiales mexicanas de la materia.

...



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MANE

Ninguna unidad que preste el servicio de transporte de pasajeros podrá utilizar cromática distinta a la determinada por la Secretaría de Movilidad, en cuyo caso le será negada la autorización para su funcionamiento.

Artículo 67.- La Secretaría **deberá cancelar** de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:

I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo **motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;**

II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres **años** por conducir un vehículo **motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;**

III. - V. ...

VI. Cuando **una autoridad jurisdiccional o ministerial** determine en **definitiva** que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad del titular y éste tenga **como consecuencia la pérdida de la vida o** cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y

VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando el titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucradas en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el **Reglamento de Tránsito**.

DS

MAME

Artículo 68.- ...

I. - II. ...

III. Por un año, cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo **motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito**; quedando obligado el infractor a someterse, **a su costa**, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y

IV. Por tres años, cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión **en un periodo menor a tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito**; quedando obligado el infractor a someterse, **a su costa**, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.

...

...

Artículo 69 Bis.- Al momento de sancionar a una persona por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos, Seguridad Ciudadana deberá retener las Licencias y Permisos de Conducir expedidos por la Secretaría o por cualquier entidad federativa o país durante los periodos establecidos en el artículo 68 de esta Ley.

Los titulares de licencias de conducir que expiren previo al término de la suspensión en términos del artículo 68 de este ordenamiento, no podrán realizar



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión.

DS

MAME

Las personas que no sean titulares de una licencia o permiso para conducir expedido por la Secretaría y que incurran en los supuestos previstos en los artículos 67 y 68 de esta Ley no podrán realizar trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión o de forma definitiva en el caso de los supuestos del artículo 67.

Las personas que cumplan con las hipótesis previstas en los artículos 67 y 68 de esta Ley quedarán impedidas para conducir vehículos motorizados durante el periodo de suspensión o de forma definitiva en el caso del artículo 67 en el territorio de la Ciudad, sin importar que cuenten con una licencia o permiso de conducir expedido por otra entidad federativa o país.

El conductor que infrinja el párrafo anterior se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida de Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.

Artículo 72.- Todo vehículo motorizado de uso particular que circule en la Ciudad, deberá contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente con la cobertura mínima establecida en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 74.- El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME ...

Artículo 78.- ...

I. - III. ...

IV. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México “Metrobús”, Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios, además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo, se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;

V. El Sistema de Transporte Público Cablebús, Unidad Administrativa adscrita al **Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México**, su desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México.

VI. El Organismo Regulador de Transporte, Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios, además de su autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo, se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;
y

VII. Adicionalmente, aquellos establecidos o los que decrete la persona titular de la Jefatura de Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de la población.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Artículo 80.- ...

DS

MAME

...

Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, **evitando cualquier tipo de acto o conducta discriminatoria.** Únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

En los casos en que se haga declaratoria de emergencia y/o contingencia, por las autoridades competentes, el Gobierno de la Ciudad ordenará la implementación de medidas preventivas en el servicio de transporte público, a efecto de garantizar la prestación del servicio.

Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad, deberá contar con póliza de seguro vigente, **que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros, en su persona o patrimonio.**

En el caso del servicio de transporte público de pasajeros, la cobertura mínima asegurada por evento deberá ser de al menos cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o su equivalente en moneda nacional, en caso de daños a terceros en su persona o patrimonio y de cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o en su equivalente en moneda nacional, por cada usuario y por el conductor.

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda **por parte de Seguridad Ciudadana, conforme a lo establecido en el**



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

DS

MAME

Artículo 110.- ...

I. - XI. ...

XII. Contar con póliza de seguro vigente, **que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley, según el tipo de vehículo que corresponda.**

XIII. - XXV. ...

Artículo 115.- ...

I. - III. ...

IV. No contar con póliza de seguro vigente **que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley.**

V. - XII. ...

XIII. **Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo con las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competentes sean imputables al conductor;**



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

XIV. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio que de acuerdo a la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor; y

DS

MAME

XV. Las demás causas reguladas en **la presente Ley** y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 126.- ...

I. - III. ...

IV. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, **Clave Única de Registro de Población y, en caso de que la unidad sea un vehículo motorizado, número de licencia que lo autoriza a conducir el vehículo;**

V. - VII. ...

...

Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos **para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis:**

I. - VI. ...

VII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo a las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competente sean imputables al conductor; y

VIII. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

de la prestación de servicio, que de acuerdo con la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor.

DS
MAME

Artículo 132.- Cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, **con independencia de las acciones legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño requerirá la aplicación de la cobertura de la póliza de seguros establecida en el artículo 90 de la presente ley, con el objeto de asegurar la cobertura de los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión hubiese ocasionado a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio.**

Inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas con hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda **por parte de Seguridad Ciudadana**; **asimismo, se le realizará al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.**

Artículo 133.- Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, **incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal**, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo con independencia de las acciones y reparación del daño que determine la autoridad judicial. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base la Unidad de Medida y Actualización y se extenderá al número de unidades que para cada una de las incapacidades señaladas en la Ley Federal del Trabajo.

CAPÍTULO XI DEL ÓRGANO REGULADOR DE TRANSPORTE

Artículo 148.- Se deroga.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

^{DS}
MAME

Artículo 149.- Se deroga.

Artículo 150.- Se deroga.

Artículo 151.- Se deroga.

Artículo 152.- Se deroga.

Artículo 153.- Se deroga.

Artículo 168.- La Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas de servicio público, incorporando en lo posible, los avances tecnológicos existentes que permitan homologar la forma de cobro de la tarifa de transporte público, mediante un sistema único **de cobro** automático, **en el cual se podrán incluir los ingresos no tarifarios que, en su caso, se determinen.**

Artículo 204.- La Secretaría determinará con base en los estudios correspondientes, la metodología y modelos tarifarios, así como el desarrollo de herramientas para la autorización de tarifas por parte de las alcaldías para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso de transporte público y no motorizado.

Para llevar a cabo la implementación de las tarifas mencionadas en el párrafo anterior, las alcaldías en razón de su territorio, otorgarán la autorización correspondiente a los establecimientos que brinden el servicio de estacionamiento público.

Artículo 224.- La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. **En este sentido, se promoverá la inclusión de la perspectiva de género, con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.**

Artículo 225.- ...

I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida; **así como la prevención de la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;**

II. La circulación en la vía pública será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y **prestadoras y** prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;

III. Dar prioridad del uso del espacio a **las y** los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;

IV. **Las y los** conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela, y

V. ...

Artículo 227.- ...

I. – X. ...

XI. La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.

...



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

NAME

Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad **con perspectiva de género**.

Artículo 233.- En materia de seguridad vial, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas, **campañas** 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.

Artículo 238.- ...

I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana **de la Ciudad de México**;

II. ...

III. Promover cursos, **foros**, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo **y adopción de tecnologías y** políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, **el uso de** la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

MAME

Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. - XI. ...

XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. En el caso de las concesiones, la cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley;

XIII. – XIX. ...

XX. A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en ciclotaxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;

XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a los usuarios, peatones o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría;
y

XXII. A los concesionarios o permisionarios que no cumplan con las medidas



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

^{DS}
MAME
determinadas por las autoridades correspondientes debido a la declaración de emergencia y/o contingencia se les sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México Vigente.

...

TRANSITORIOS

Primero. - Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

Tercero. - La Persona titular de la Jefatura de Gobierno contará con un plazo de 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para reformar el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y demás lineamientos y disposiciones de carácter administrativo, conforme a las reformas aprobadas en el presente Decreto.

Cuarto. - A efecto de que los permisionarios y concesionarios cumplan con lo previsto en los artículos 90 y 110, fracción XII, relativos a tener una póliza de seguro emitida por una Institución de Seguros, tendrán un plazo de 80 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Quinto. - Los trabajadores que forman parte del Órgano Regulador de Transporte, se seguirán rigiendo por el apartado A del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de ninguna forma resultarán afectados en sus derechos laborales y de seguridad social.

Los recursos financieros, materiales, humanos, cargas, compromisos y bienes en general



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

del Órgano Regulador de Transporte, sin más trámite o formalidad continúan formando parte de su patrimonio.

DS

MAME

Sexto. - Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente decreto.

A los veinticuatro días de mayo del año dos mil veintiuno.


















I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LISTA DE VOTACIÓN

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

| DIPUTADA / DIPUTADO | A FAVOR | EN CONTRA | ABSTENCIÓN |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------|
|  <p>Miguel Ángel Macedo Escartín Presidente morena</p> | <p>DocuSigned by: MIGUEL ANGEL MACEDO ESCARTIN C48584891D5488...</p> | | |
| <p>Vicepresidencia</p>  | | | |
|  <p>Ana Patricia Báez Guerrero Secretaria </p> | | | |
|  <p>Ma. Guadalupe Aguilar Solache Integrante morena</p> | | | |
|  <p>María Guadalupe Chavira de la Rosa Integrante morena</p> | <p>DocuSigned by: MARÍA GUADALUPE CHAVIRA DE LA ROSA CCBCB016464E42F...</p> | | |
|  <p>Jorge Gaviño Ambriz Integrante </p> | | | |
|  <p>Jannete Elizabeth Guerrero Maya Integrante </p> | <p>DocuSigned by: Jannete Elizabeth Guerrero Maya 1D1ACE89FDAF434...</p> | | |
|  <p>María de Lourdes Paz Reyes Integrante morena</p> | <p>DocuSigned by: MARÍA DE LOURDES PAZ REYES 7D1F60E98F34DA...</p> | | |
|  <p>Alfredo Pérez Paredes Integrante morena</p> | <p>DocuSigned by: Alfredo Pérez Paredes 6645B081E4C8449...</p> | | |
|  <p>María Gabriela Salido Magos Integrante </p> | | | |
|  <p>Esperanza Villalobos Pérez Integrante morena</p> | <p>DocuSigned by: ESPERANZA VILLALOBOS PEREZ 6726295984F47D...</p> | | |

A los veinticuatro días de mayo del año dos mil veintiuno.