



I LEGISLATURA

DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DIPUTADA MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E

DS
CDVROU

El que suscribe diputado **CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a) y b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción I y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I de su Reglamento someto a la consideración de este H. Congreso, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 6 FRACCIONES III, IV, V, VI VII, 9 FRACCIONES CIV, CV, CVI, CVII, 81 y 251 FRACCIONES XXI Y XXIII DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

I. Encabezado o título de la propuesta;



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDURDU

Corresponde al expresado en el proemio del presente instrumento parlamentario.

II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver;

La Ciudad de México es la más poblada del país, albergando alrededor de 9 millones de capitalinos¹ y recibiendo cerca de 11 millones de personas diariamente, mismos 20 millones de personas (-en promedio) que se trasladan a lo largo y ancho de la ciudad, pudiendo disponer de las diversas alternativas con las que cuenta la ciudad para dicho fin, pero, es imperante que se contemple que toda persona, sin importar cual es el medio de transporte por el cual opte para su traslado, inevitablemente deberá utilizar los espacios destinados al peatón, ya sean las banquetas, parques, cruces peatonales, plataformas de acceso, etcétera.

Durante décadas, los gobiernos de una supuesta “izquierda” erróneamente privilegiaron al transporte motorizado particular, lo que llevó a una planeación deficiente en materia de movilidad, dejando desprotegido al peatón, el cual debió ser prioridad para los gobiernos que hasta hoy ostentan el poder en la capital del país.

Prueba de ello, es el incremento en el número de automóviles emplacados en la capital, “De 2000 a la fecha, el parque vehicular en Ciudad de México se duplicó al pasar de 2.5 a 5 millones de autos...”². Es por esta razón que, al privilegiar, entre otros, al automóvil, se ha perdido la percepción de la importancia del peatón en la

¹ Véase en la siguiente liga, consultada 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/hrbhend>

² Véase en la siguiente liga, consultada 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/mrbhwfq>



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
 CDVROU

sociedad, siendo que, además de ser hoy en día la punta en la pirámide de movilidad de la Ciudad de México, ha resultado complicado el permear su importancia en el grueso de la población, sobre todo, en los automovilistas.

Existen escenas que se han vuelto habituales para los capitalinos, lo anterior no quiere decir que sean las correctas, imágenes como la siguientes inundan las redes sociales día con día de igual manera, el paisaje urbano. Esto provoca, no solo un detrimento en la calidad de vida de los ciudadanos, sino, un riesgo latente al orillar a las personas a caminar en el arroyo vehicular, siendo expuestas grandes e innecesarios riesgos, así como a los ciclistas a salir de una zona confinada para su aprovechamiento hacia el arroyo vehicular.



³ Véase en la siguiente liga, consultada 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/jrbhrGo>

⁴ Véase en la siguiente liga, consultada 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/6rbhrrW>



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDVRDI

A continuación, una secuencia en la que un vehículo obliga a peatones a caminar por el arroyo vehicular, lo que provoca un accidente y la pérdida de una vida humana. Hechos ocurridos en Tlaxcala.

Secuencia

1





DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
 CDVROU



Las faltas son claras y bien conocidas por todos, así también, el riesgo muy alto.

Los operadores de transporte concesionado deben respetar a quienes deben ser prioridad en materia de movilidad, esto, debe ser sancionado con medidas severas, contrario a laxitud de las sanciones actuales, así como la manera en cómo la forma en como los ciudadanos puede solicitar dicha normatividad sea aplicada.

¿Alguien podría siquiera atreverse a ponderar la vida humana por encima del tiempo que un concesionario invierte en estacionar su taxi o una camioneta de valores que se encuentra en una zona distinta al espacio destinado al peatón? O ¿se considera más importante el contenido de un camión de valores que la vida de una madre que lleva a su hijo en brazos y debe alejarse del paso asignado, y supuestamente seguro, para que una empresa realice una actividad comercial, o sea, la prestación de un servicio? La respuesta es obvia, por lo que ni siquiera se asentará.

Aunado a lo anterior, la propuesta incluye en la modificación del texto normativo la aclaración en que debe ser obligación de tanto de la Secretaría de Movilidad como de toda la administración pública el diseñar estrategias, programas, servicios

⁵ Véase en la siguiente liga, consultada 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/bf3Zual>



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
 CDVRDU

especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, en atención, tanto previendo la jerarquía de movilidad en la Ciudad de México, como en lo dispuesto en la Agenda 2030.

Se tiene claro en la Ley de Movilidad que el peatón debe ser prioridad para la administración pública en sus programas, sin embargo, no podemos dejar pasar por alto la situación actual que afronta el transporte público debido a la pandemia del virus SARS-CoV-2 el cual debido a su alta capacidad de propagación en un peligro latente para los ciudadanos que utilizan el transporte público masivo, por ello, las acciones de la administración pública no podían esperar más y se ha recurrido al confinamiento de un carril de Avenida de los Insurgentes y Eje 4 para así reducir la acumulación de personas en el transporte público masivo.⁶

Aun cuando en diciembre de 2019 la arrolladora mayoría de Morena rechazó la propuesta del Grupo Parlamentario de Acción Nacional de incrementar el presupuesto para infraestructura ciclista y aunado lo redujeron pese a los lamentables fallecimientos de ciclistas urbanos debido a hechos de tránsito en zonas donde no se contaba con carriles confinados, el Gobierno de la Ciudad de México ha sido alcanzando por la realidad, siendo obligado a proporcionar a los capitalinos de más infraestructura ciclista, como lo es el carril confinado implementado en Avenida de los Insurgentes que tiene la finalidad de disminuir la afluencia en el saturado e ineficiente transporte público y así reducir la probabilidad de que los usuarios contraigan la enfermedad COVID-19.

⁶ Véase en la siguiente liga, consultada 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/quJisQD>



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDURDU

Es por lo anterior que en afán de proteger la salud de los ciudadanos brindando opciones de movilidad seguras, se debe contemplar la problemática de la invasión por el transporte concesionado tanto a los espacios destinados al peatón, así como las vías confinadas para así favorecer e incentivar su uso.

Los capitalinos, en una férrea necesidad de adaptarse al cambiante ritmo de la capital del país, constantemente encuentran alternativas a la manera en cómo se trasladan, es por ello, que además deben ser contemplados los vehículos de transporte ligero impulsado por motores eléctricos siendo incluido en la pirámide de movilidad capitalina.

Resulta imposible que las autoridades competentes tengan conocimiento de todas las faltas administrativas cometidas, sin embargo, gracias al avance de la tecnología un número significativo de ciudadanos cuentan con la posibilidad de perpetuar estas conductas antisociales en algún dispositivo, mismo que puede servir para sancionar, como ya se ha venido haciendo, las conductas de dichos infractores. Esta herramienta debe ser regulada para que todo ciudadano pueda solicitar se sancione a todo concesionario que no acate las disposiciones legales en la materia, de tal suerte que propongo incorporar el uso de la tecnología como medio para acreditar las faltas administrativas cometidas por operadores de transporte público concesionado, así como del servicio de transporte individual mediante aplicaciones digitales.

Siendo, además, la obligación de esta Soberanía brindar certeza jurídica, y a falta de la adecuación de la incorporación de este medio de transporte en la Ley de Movilidad a dinámica es por lo que propongo se incorpore a los Vehículos



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDVRDU

Motorizados de Transporte Ligero como una alternativa de movilidad para los capitalinos.

De modo que el objetivo concreto de la propuesta es el siguiente:

1. Incorporar a los Vehículos Motorizados de Transporte Ligero como una alternativa de movilidad para los capitalinos dentro del catálogo de la Ley de Movilidad en la pirámide que rige a la norma;
2. Sancionar a los concesionarios de transporte de pasajeros o de carga que violenten los derechos de los peatones;
3. Identificación del transporte de pasajero o carga con distintivo oficial que por su naturaleza no usarán cromática alguna;
4. Brindar a los capitalinos un medio de denuncia a la violación de los derechos de los peatones por concesionarios de transporte de pasajeros o de carga que violenten los derechos de los peatones y;
5. Establecer sanciones como la suspensión o revocación de las concesiones a quien violentara los derechos de los peaton.

III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso;

En la presente iniciativa, no se configura formalmente una problemática desde la perspectiva de género, esto se afirma una vez que fue aplicada la metodología que establece la unidad III incisos A), B), C) y D) de la Guía para la incorporación de perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México, así como la inventiva que estipula el Protocolo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación para Juzgar con Perspectiva de Género.⁷

⁷ Véase en la siguiente liga, consultada el 2 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/UrCxaGz>



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
 CDVRDU

IV. Argumentos que la sustentan;

En México, 89 mil 191 personas resultaron heridas en accidentes de tránsito vehicular, por otro lado, se perdieron 4 mil 227 vidas en el lugar del accidente.

Tan solo en 2015 se tiene reporte que 768 personas fallecieron por esta causa en la Ciudad de México, de las víctimas, más de la mitad eran peatones y otra gran parte eran motociclistas. Nueva York, con una población similar (unos nueve millones sin contar conurbaciones), murieron 132 peatones en accidentes en 2014⁸, esto es un claro testimonio del camino que debe recorrer la sociedad capitalina para reducir las muertes por hechos de tránsito.

La propuesta que hoy presento se realiza de conformidad a la fracción primera y último párrafo del artículo 6° de la misma ley que se pretende reformar, mismo que a la letra reza:

LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

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:

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.

⁸ Cfr. Véase en la siguiente liga, consultada el 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/vrbhtfl>



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
 CDVROU

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.⁹

De igual manera, se ha de recurrir a lo dispuesto en el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11 del tratado internacional 'Agenda 2030', ratificado por el Estado mexicano y en vigor. Dicho instrumento contempla la "mejora de seguridad vial" misma que, debe centrar su atención en el peatón y más aún, en las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada, así como de las personas con movilidad limitada.

Agenda 2030 **ODS 11. Ciudades y Comunidades Sostenible**

(...)

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 edad.

Se han logrado avances significativos en la Ciudad de México por lo que refiere a la pirámide de movilidad, sin embargo, falta un largo camino por recorrer en pro de los habitantes de la Ciudad de México y la finalidad de la propuesta que hoy se presenta es, precisamente, seguir priorizando a los peatones, visibilizándolos, protegiéndolos. Hoy, gracias a la Ley de Movilidad vigente, hemos sido colocados (-los peatones) en el pináculo de la movilidad capitalina, lugar que siempre nos ha pertenecido, pero nos fue arrebatado por malas decisiones que estoy seguro revertiremos.

⁹ Véase en la siguiente liga, consultada el 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/KrbhuJ6>



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



La transición de la sociedad capitalina a la convivencia con enfermedades de la magnitud COVID-19 ha dejado de manifiesto que la forma en como la movilidad de los capitalinos debe evolucionar, pero, sobre todo, las conductas antisociales que impiden el correcto desarrollo y aprovechamiento de la infraestructura urbana.

La presente iniciativa tiene como finalidad proporcionar al Gobierno de la Ciudad de México de herramientas para hacer valer la normatividad vigente

V. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad;

PRIMERO. Que de conformidad con el artículo 13 fracción XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de este Congreso, comunicarse con los otros Órganos Locales de Gobierno, los Órganos Autónomos Locales y Federales, los Poderes de la Unión o las Autoridades o poderes de las entidades federativas, por conducto de su Mesa Directiva, la Junta o sus órganos internos de trabajo, según el caso, de conformidad con lo que dispongan las leyes correspondientes.

SEGUNDO. De conformidad los artículos 7 fracción XV, 337 y 340 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los Diputados, representar los intereses legítimos de los ciudadanos, así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes, a través de proposiciones y denuncias.



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



TERCERO. De conformidad al artículo 5 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los diputados iniciar leyes y decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso.

CUARTO. En cuanto al fondo, se pretende dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 6°, último párrafo, priorizando al peatón por encima de los vehículos automotores concesionados.

QUINTO. En cuanto a la convencionalidad en el ámbito internacional, es de observarse lo dispuesto en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, numeral 11.2 de la 'Agenda 2030' que señala a la seguridad vial como una de las metas a alcanzar por los Estados adheridos.

VI. Denominación del proyecto de ley o decreto;

A saber, es la siguiente:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 6 FRACCIONES III, IV, V, VI VII, 9 FRACCIONES CIV, CV, CVI, CVII, 81 y 251 FRACCIONES XXI Y XXIII DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL.

VII. Ordenamientos a modificar;

Lo son en la especie los **artículos 6 fracciones III, IV, V, VI VII, 9 fracciones CIV, CV, CVI, CVII, 81 y 251 fracciones XXI Y XXIII** de la Ley de Movilidad del Distrito Federal de la Ciudad de México.



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDVRDU

VIII. Texto normativo propuesto.

LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL	
TEXTO NORMATIVO VIGENTE	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
<p>Artículo 6.- (...)</p> <p>Fracciones I a II (...)</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>(...)</p> <p>Artículo 9.- (...)</p> <p>Fracción I a CIII (...)</p> <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>Artículo 6.- (...)</p> <p>Fracciones I a II (...)</p> <p>III. Vehículos motorizados de transporte ligero;</p> <p>IV. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>V. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>VI. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y</p> <p>VII. Usuarios de transporte particular automotor.</p> <p>(...)</p> <p>Artículo 9.- (...)</p> <p>Fracción I a CIII (...)</p> <p>CIV. Vehículos motorizados de transporte ligero: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajero que para su tracción depende de un motor eléctrico o cualquier otra tecnología sustentable que no rebase los 45 kilómetros por hora y no supere la capacidad de carga de 110 kilogramos.</p>



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDVRDU

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

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;

Artículo 81.- La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable.

Artículo 251.- (...)

CV. 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;

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

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

Artículo 81.- La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública **se encuentra obligada a diseñar** estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable.

Artículo 251.- (...)



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDVROU

<p>Fracciones I a XXI (...)</p>	<p>Fracciones I a XXI (...)</p> <p>XXII.- A la persona titular de concesión o vehículo, de transporte de carga, servicio de transporte de pasajeros público o privado y que sin medie indicación de autoridad competente en funciones, circule en sentido contrario de la vialidad, estacionara o permaneciera momentáneamente en banquetas o carriles confinados de infraestructura ciclista o cualquier otro espacio destinado al peatón u obstruyera cruces peatonales, se le suspenderá la concesión o permiso con el que contara para ejercer su actividad.</p> <p>Lo suspensión terminará hasta que, el propietario del vehículo acredite el curso de cultura cívica en materia de movilidad y tránsito.</p> <p>El curso deberá acreditarse ante la Secretaría de Movilidad.</p> <p>XXIII.- Todo ciudadano podrá solicitar a la Secretaría la aplicación de las sanciones dispuesta en el presente artículo mediante medios electrónicos incorporando a su solicitud elementos suficientes para la determinación de la falta. Deberá darse respuesta al ciudadano en un lapso no mayor a 30 días naturales en relación a su solicitud.</p>
---------------------------------	--



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDVRDU

<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>Las unidades que presten servicio que, por su naturaleza no contarán con placas o cromática oficial, deberán portar un distintivo oficial en el vidrio frontal y posterior, mismo que, deberá ser proporcionado por la Secretaría o autoridad competente.</p> <p>Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, revocación o suspensión de la concesión o permiso respectivo.</p>
--	---

PROYECTO DE DECRETO

PRIMERO. - Se reforman y adicionan los artículos 6 fracciones III, IV, V, VI VII, 9 fracciones CIV, CV, CVI, CVII, 81 y 251 fracciones XXI Y XXIII de la Ley de Movilidad del Distrito Federal para quedar como siguen:

Artículo 9.- (...)

Fracción I a CIII (...)

CIV. Vehículos motorizados de transporte ligero: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajero que para su tracción depende de un motor eléctrico o cualquier otra tecnología sustentable que no rebase los 45 kilómetros por hora y no supere la capacidad de carga de 110 kilogramos.



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDURDU

CV. 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;

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

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

Artículo 81.- La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública **se encuentra obligada a diseñar** estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable.

Artículo 251.- (...)

Fracciones I a XXI (...)

XXII.- A la persona titular de concesión o vehículo, de transporte de carga, servicio de transporte de pasajeros público o privado y que sin medie indicación de autoridad competente en funciones, circule en sentido contrario



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



DS
CDVRDU

de la vialidad, estacionara o permaneciera momentáneamente en banquetas o carriles confinados de infraestructura ciclista o cualquier otro espacio destinado al peatón u obstruyera cruces peatonales, se le suspenderá la concesión o permiso con el que contara para ejercer su actividad.

Lo suspensión terminará hasta que, el propietario del vehículo acredite el curso de cultura cívica en materia de movilidad y tránsito.

El curso deberá acreditarse ante la Secretaría de Movilidad.

XXIII.- Todo ciudadano podrá solicitar a la Secretaría la aplicación de las sanciones dispuesta en el presente artículo mediante medios electrónicos incorporando a su solicitud elementos suficientes para la determinación de la falta. Deberá darse respuesta al ciudadano en un lapso no mayor a 30 días naturales en relación a su solicitud.

Las unidades que presten servicio que, por su naturaleza no contaran con placas o cromática oficial, deberán portar un distintivo oficial en el vidrio frontal y posterior, mismo que, deberá ser proporcionado por la Secretaría o autoridad competente.

Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, **revocación o suspensión** de la concesión o permiso **respectivo**.



DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA.
VICECOORDINADOR DEL GPPAN



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

SEGUNDO. - Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación, para su mayor difusión.

Dado en la Ciudad de México a los 6 días del mes de octubre del 2020.

PROPONENTE

DocuSigned by:

Christian Damián Von Roerich de la Isla

5445D774DAEC4D2...

DIP. CHRISTIAN DAMIÁN VON ROEHRICH DE LA ISLA