



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

El suscrito, Diputado Diego Orlando Garrido López, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, numeral A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, Apartado D, inciso a), b); y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II, 13 fracción LXIV, LXXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5, fracción I; 95, fracción II; 96; y 118 del Reglamento de Congreso de la Ciudad de México, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, A EFECTO DE PROMOVER E INCORPORAR LA ELECTROMOVILIDAD;** conforme a la siguiente:

1

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

I. Título de la propuesta.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, A EFECTO DE PROMOVER E INCORPORAR LA ELECTROMOVILIDAD.

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa tiene como fin implementar la electromovilidad en el sistema de transporte de la Ciudad, como una forma de movilidad sustentable no contaminante con

base en la implementación de nuevas tecnologías mediante la utilización de energía eléctrica para impulsar el movimiento de vehículos.

Se busca armonizar el mandato de la Constitución local de impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad a base de nuevas tecnologías, por lo que se dota de facultades a la Secretaría, entre otras, para realizar todas las acciones necesarias para la “transición gradual a la electromovilidad con unidades no contaminantes que utilicen nuevas tecnologías en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga”.

Se establecen también la obligación de que la Secretaría de Movilidad implemente mecanismos de apoyo financiero a los sistemas de electromovilidad; al Gobierno de la Ciudad de México para que realice la inversión necesaria en obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos y otras.

Se impulsa el cambio de paradigma de movilidad hacia una eléctrica, que el transporte público no utilice combustibles fósiles, sino energías renovables para una Ciudad con menos contaminación, cuidando así el medio ambiente y la salud de los millones de ciudadanos que viven y transitan por la Zona Metropolitana del Valle de México.

2

II. Planteamiento del problema.

El sector transporte es la principal fuente de emisiones contaminantes en México, responsable del 18% de las emisiones de gases de efecto invernadero y el 22% del carbono negro, de acuerdo con el Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero, por lo tanto, es un sector con gran potencial de mitigación. Ante este panorama, una de las alternativas ha sido el uso de motores eléctricos o híbridos.

Esta situación plantea la necesidad urgente de implementar políticas públicas que apunten a un uso eficiente de la energía en el sector transporte para reducir los efectos en el medio ambiente.

El país ha sido activo en la implementación de políticas de eficiencia energética en transporte a través de la renovación de flotas, la capacitación de empresas y conductores y el etiquetado de eficiencia energética vehicular. Sin embargo, es claro que se requiere de impulsos adicionales para alcanzar las metas propuestas.

Los vehículos eléctricos contribuyen a reducir las emisiones de contaminantes locales en zonas de alta exposición y a reducir los niveles de ruido. Por estos y otros beneficios, así como por los avances tecnológicos de las baterías, los vehículos eléctricos comienzan a ser un elemento relevante en los mercados mundiales.

Tal y como se mencionó en el taller sobre energía eléctrica en el transporte público, impartido por la World Resources Institute México, el transporte motorizado consume más de la mitad de la demanda del petróleo a nivel mundial y en México genera el 44 por ciento de los gases de efecto invernadero. Con la intención de disminuir el 15 por ciento de las emisiones de carbono, evitar el aumento de la temperatura del planeta de 1.5 grados Celsius a nivel mundial, y proteger al medio ambiente y a las personas del impacto causado por la contaminación, más de 300 ciudades han ido implementando flotas de transporte público masivo con características híbridas o eléctricas.¹

En ese sentido, la electromovilidad contribuye a tener una mayor eficiencia en términos energéticos y aporta a la reducción de emisiones contaminantes a través de la utilización de fuentes alternas a los combustibles fósiles. Para lograr que tenga un papel relevante, es importante el trabajo en conjunto del sector privado, gubernamental, académico y de sociedad civil para generar políticas públicas que fomenten esta tecnología.

¹ <https://wrimexico.org/bloga/identifican-componentes-para-moldear-la-electromovilidad-en-m%C3%A9xico>

La importancia del vehículo eléctrico, que con más de 160 años desde su invención, es uno de los primeros automóviles desarrollados por el hombre, entendiendo a los “vehículos eléctricos” como los que están propulsados total o parcialmente por energía eléctrica almacenada en baterías, siendo éstas recargadas por electricidad, es un vehículo de combustible alternativo impulsado por uno o más motores eléctricos.

Ahora bien, debemos diferenciar a los vehículos BEV (Battery Electric Vehicle) o 100% eléctricos de los PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) o híbrido enchufable y los EREV (Extender Range Electric Vehicle) o eléctrico con extensor de autonomía, son el grupo tipologías que conforman al vehículo eléctrico, aquí ya ubicamos tres tipos de vehículos que utilizan energía eléctrica para su desplazamiento, en mayor o menor medida, los cuales hemos observado en ocasiones circular por nuestra ciudad, hoy en día estamos ante un intento serio de ver vehículos eléctricos con cierta normalidad en nuestras calles, ya que cada vez que pensamos en la escasez y las limitantes para disponer del petróleo, en sus subidas de precio y su desabasto, nos acordamos de la opción de poder tener un coche cuya energía necesaria para moverse se consigue mediante un simple enchufe.²

4

Debemos de tomar en cuenta la clara ventaja de la reducción de la contaminación, el ir un paso delante del aprovechamiento de los recursos energéticos, reducimos la dependencia energética de combustibles de origen fósil, y en definitiva eliminamos la contaminación acústica, sin olvidar que este tipo de vehículos proporcionan una gran fiabilidad mecánica, el vehículo eléctrico representa una gran oportunidad para mejorar el creciente problema de la movilidad urbana, es decir el uso y fomento de uso de los vehículos eléctricos contribuyen a la creciente y ordenada “electromovilidad”, mejorando la gestión de la demanda energética y disminuyendo la dependencia del petróleo.

² <http://electromovilidad.net/el-vehiculo-electrico/>

En el taller impartido por el World Resources Institute (WRI) México, se definió que “Más allá de los autos y los autobuses, **la electromovilidad es la utilización de la energía eléctrica para impulsar el movimiento de vehículos ligeros y pesados**”.

“La movilidad urbana sustentable no es cuestión de un solo organismo, agencia de cooperación o país, necesitamos de todos, necesitamos hacer grupo y poner nuestra mirada en el mismo objetivo”, señaló el presidente de la WRI.

Nos encontramos frente a una oportunidad importante para tener una visión a futuro, una visión a largo plazo que nos permita a los ciudadanos que habitamos la Ciudad de México o a los que por ella transitan el empezar a fortalecer una estrategia con alcance paulatino, impulsando un transporte urbano libre de emisiones de carbono, por lo que para esto son necesarias la aplicación de políticas públicas que promuevan el uso de la tecnología inteligente en la movilidad, estimulen por supuesto el mercado de vehículos eléctricos, aseguren que la energía provenga de fuentes limpias y renovables, y que fomenten principalmente y como estandarte el desarrollo de investigación nacional en materia de sustentabilidad y electromovilidad. Con estas visiones podremos comenzar con un verdadero cambio en nuestra Ciudad.

5

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

No aplica.

IV. Argumentación de la propuesta.

El desarrollo tecnológico en el ámbito de la eficiencia energética vehicular ha sido vertiginoso en los últimos años. Los vehículos eléctricos, principalmente los eléctricos puros (carga de baterías eléctricas) y los híbridos con recarga exterior (enchufables), son vistos como un contribuyente importante a la meta de reducción de emisiones

contaminantes en el transporte, ya que aumentan la eficiencia energética y reducen la intensidad de carbono en el sector transporte.

Las tecnologías de movilidad eléctrica reúnen atributos que permiten reducir la dependencia de hidrocarburos, las emisiones de contaminantes y el ruido, junto con esto, presentan la característica de poder transformarse potencialmente en un sistema móvil de almacenamiento de energía eléctrica que le imprima mayor flexibilidad, eficiencia y resiliencia a los sistemas eléctricos. La tecnología eléctrica vehicular ha recibido un fuerte apoyo político internacional, a través de la creación, en el año 2009, de la Iniciativa de Vehículos Eléctricos, el cual es un foro político plurinacional dedicado a acelerar la introducción y la adopción de vehículos eléctricos en todo el mundo.

El transporte público de pasajeros resulta una necesidad esencial en cualquier sociedad humana actual, dado que la movilidad de los ciudadanos para la realización de sus actividades y funciones cotidianas así lo requiere como un medio esencial en sus vidas, sin el cual difícilmente se podrían subsanar el cúmulo de necesidades vitales, las cuales son esenciales en cada una de las actividades de esta Ciudad de México.

6

Actualmente diversos países comparten la problemática del transporte público, particularmente de la cultura latinoamericana. La América Latina es la región urbanizada más grande del mundo, de acuerdo con UN-Hábitat alrededor de 90% de la población del Cono Sur vivirá en ciudad en el año de 2020, y la tasa de urbanización del continente llevará a 89% en 2050. El número de ciudades en la región creció seis veces en 50 años. El crecimiento de las ciudades se llevó sin ningún planeamiento, lo que trae grandes problemas en la infraestructura, saneamiento y transporte público. Otro punto de preocupación es que las ciudades se volverán menos compactas, por el contrario, se están expandiendo físicamente, lo que proporciona una dificultad adicional en la oferta de transporte público de calidad³.

³ Internet. <http://www.latinamerica.uitp.org/es/el-transporte-p%C3%BAblico-en-am%C3%A9rica-latina>

Cabe mencionar, que el transporte motorizado consume más de la mitad de la demanda del petróleo a nivel mundial y en México genera el 44% de los gases de efecto invernadero.

Situaciones comunes a la problemática de transporte son:

- Congestión: aumento de tiempos de viaje de conductores, pasajeros y peatones.
- Riesgo: aumento del número y gravedad de accidentes de tránsito.
- Polución: aumento de emisiones de contaminantes atmosféricos.
- Ruido: aumento del nivel de ruido y vibraciones en calles y edificios.
- Segregación del entorno: aumento en la distancia y tiempo de cruce de cauces vehiculares.
- Intimidación: disminución del uso de las calles para otros fines (estar, jugar, pasear).
- Intrusión visual: disminución del campo visual por vehículos o infraestructuras.⁴

Actualmente el territorio que ocupa la superficie de la hoy Ciudad de México asciende de manera aproximada a 148 mil 655.32 hectáreas. Está dividido en 16 delegaciones, suma 2,150 colonias, tiene 25,000 calles aproximadamente, colinda con 58 municipios del Estado de México y uno del Estado de Hidalgo. En su estructura vial cuenta con 10,200 kilómetros de longitud de red vial, 930 kilómetros de longitud de vialidades primarias, 9,557 kilómetros de red vial secundaria, 421.16 kilómetros de longitud de ejes viales, 320.57 kilómetros de longitud de arterias principales, 9,229 kilómetros de longitud de vialidades secundarias. También cuenta con 31 ejes viales que suman una longitud de 328.60 kilómetros⁵. De manera concatenada a lo anterior, la Ciudad de México (Zona Metropolitana del Valle de México) cuenta aproximadamente con 20 millones de habitantes. Brindarle movilidad a cada uno de ellos implica tener un servicio de transporte público de enormes magnitudes. Los servicios de transporte actuales constan de diferentes medios que, si bien permiten la movilidad de la mayor parte de la población, no operan con eficiencia y calidad.

⁴ Internet. <http://www.ciencia.cl/CienciaAlDia/volumen2/numero1/articulos/articulo2.html>

⁵ Cfr. LOPEZ OLVERA, Miguel Alejandro. *El Transporte de Pasajeros y el Sistema Vial en la Ciudad de México* (Estudio Monográfico). S.e., Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, pp. 279 ss.

Lo anterior genera un sin número de problemas (contaminación, tráfico, estrés, pérdida de horas hombre, etc.) que reducen la calidad de vida de la población⁶.

La difícil y creciente movilidad está asociada a un patrón urbano cada vez más disperso, con poca mezcla de usos del suelo, actividades poco diversificadas y que propicia un desorden territorial que amenaza las reservas territoriales del suelo de conservación. Pero también, esta movilidad cada vez más lenta afecta progresivamente la calidad del aire, la salud y los usos del tiempo de todos los habitantes.

Durante 2018, la megalópolis administraba al día alrededor de 35 millones de viajes metropolitanos, de los cuales el 45% se realizan en transporte público; 34% al caminar y 21% en transporte privado.

En particular resalta que la movilidad se sustenta actualmente en una estructura modal distorsionada, que tiene su mayor potencial de traslado en unidades de baja capacidad, con altos costos ambientales, desorden en las rutas y de inseguridad para los usuarios, que además esa estructura modal tiene escasa integración que no aprovecha a la gran infraestructura de transporte de alta capacidad ya instalada, y que utiliza de manera desventajosa a las vialidades primarias que son saturadas por los autos privados mayoritariamente.

Es por ello, que la presente iniciativa propone adecuar la electro-movilidad en la Ciudad de México, de conformidad con el artículo 16 de la Constitución Política de la Ciudad de México, toda vez que éste indica que los sectores público, privado y social son copartícipes en la protección de la biodiversidad, misma que es considerada un bien común de los habitantes, autoridades y sector privado de la Ciudad de México; asimismo, en dicho numeral, se ordena que las leyes deben garantizar la protección de la biodiversidad, ordenando para ello una

⁶ Internet. <http://www.distintaslatitudes.net/el-transporte-publico-en-la-ciudad-de-mexico-incentivos-a-la-ineficiencia>

estructura de transporte orientada hacia la movilidad colectiva con vehículos de cero emisiones, impulsando el uso de nuevas tecnologías no contaminantes; es por esto que la presente propuesta representa una oportunidad inmejorable para el crecimiento de la movilidad eléctrica urbana, creando una industria basada en nuevas tecnologías, mejorando la gestión de la demanda energética y disminuyendo la dependencia de fuentes de energía contaminantes.

Asimismo, el presente proyecto establece una serie de adiciones y reformas que permitan el cumplimiento del artículo 16, así como garantizar el ejercicio del Derecho a la movilidad contemplada en el artículo 13 de la Constitución local, por cuanto hace a la movilidad sustentable y a la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, proponiendo para ello y para que la inversión privada, en su carácter de obligada por nuestra Constitución, participe de forma activa en la inversión en nuevas tecnologías no contaminantes para el transporte urbano, proponiendo en este documento el establecimiento de mecanismos de apoyo financiero y estímulos fiscales a los sistemas de movilidad y transporte colectivo para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio de transporte público, acorde con lo establecido en el inciso H, numeral 4 del artículo 16 de la Constitución local.

9

El apoyo financiero antes mencionado fomentará la integración de los avances técnicos y tecnológicos con el fin de minimizar la 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, con la adquisición de transporte ecológico y eléctrico, contribuyendo en gran medida en la disminución de los índices de contaminación, con el fin de mejorar la calidad del aire en la Ciudad de México.

Es insoslayable mencionar que tenemos una red de transporte deficiente, no lo suficientemente explotada, con fallas en su estructura para facilitar transferencias en los modos de transporte y

entre las vialidades primarias y secundarias, donde a su saturación se le suman las deficiencias en la administración, control y regulación del tráfico, así como una escasa cultura vial que colaboran a acentuar los congestionamientos viales. El resultado es una saturación crónica y la consiguiente reducción de velocidad junto a un mayor impacto ambiental.

Por otro lado, el transporte público en México se encuentra en pleno desarrollo, hoy diversas ciudades cuentan con sistemas de autobuses de tránsito rápido funcionando, mediante el Sistema Integrado de Transporte Público, el cual es el conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros existentes en una ciudad, estructurado para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permite movilizar a sus usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la ciudad.

En la Ciudad de México y Área Metropolitana, la electromovilidad está presente en las 12 líneas del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en los 230 trolebuses, Mexicable, 20 trenes ligeros, 20 taxis híbridos, y un sistema de bicicletas y patines sin anclaje.

A saber, el Sistema Integrado de Transporte Público en la Ciudad de México se compone por:

- ✓ El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Organismo Público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya planeación, organización, crecimiento y desarrollo se regirá por su decreto de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad del Distrito Federal; la red pública de transporte de pasajeros deberá ser planeada como alimentador de este sistema;
- ✓ El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, Organismo Público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, 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 del Distrito Federal;

- ✓ La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, 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 del Distrito Federal; será un alimentador de los sistemas masivos de transporte;
- ✓ El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal “Metrobús”, Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, 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 del Distrito Federal.
- ✓ Adicionalmente, aquellos establecidos o los que decrete el Jefe de Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de la población

11

Entre este sistema de transporte y el transporte concesionado, se compone una red en la que a diario se realiza el 78.5% de los viajes de la ciudad. El resto se hace en transporte privado, siendo el automóvil particular el que mayor participación de los viajes tiene.

En la actualidad, los sistemas integrados de transporte público masivo se han constituido como una de las estrategias más utilizadas, efectivas y favorables al momento de traducir las políticas de movilidad sustentable en soluciones para la sociedad. Ofrecen un servicio público con altas prestaciones al utilizar vehículos de mayor capacidad, adaptados a las características y condiciones de cada traza urbana y al tener como meta la accesibilidad universal; mediante el uso de carriles exclusivos, estaciones formalizadas y sistemas de monitoreo, gestión y control

de flota, por lo que al complementar estos sistemas integrados de transporte con el cambio paulatino a la electro-movilidad, a largo plazo será posible alcanzar la movilidad urbana de cero emisiones, basada en la electricidad como principal fuente de energía.

Para lograr lo anterior, se debe promover el uso de tecnologías eléctricas en los diferentes medios de transporte, dar prioridad a la infraestructura de energía eléctrica, implementar políticas públicas que estimulen el mercado de vehículos eléctricos, asegurar que la provisión de energía venga de fuentes limpias y renovables, regular el uso de baterías, fomentar la investigación y el desarrollo de tecnologías de movilidad eléctrica.

Es por lo anterior, que comprometido con la política pública de movilidad sostenible, realizo la presente propuesta para mejorar el servicio de transporte público y concesionado para beneficio de la población, ya que un bien planeado sistema integrado de transporte garantiza altos estándares de servicio y accesibilidad que mediante una operación eficiente proveen una imagen positiva de la ciudad, haciéndola más atractiva y habitable.

12

Para crear esta red de transporte eficiente es fundamental el compromiso político del legislativo y el ejecutivo para trabajar en conjunto con el objetivo de beneficiar a los más de 20 millones de habitantes de la mancha urbana con un servicio de transporte público eficiente y que logre disminuir de manera directa la problemática de movilidad y ambiental tan aguda que atraviesa actualmente nuestra Ciudad de México.

Uno de los objetivos, será renovar el transporte público y concesionado con unidades eléctricas e híbridas, fortalecer y expandir el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México, a efecto de que la población tenga mayor accesibilidad al transporte público y mayor movilidad en la ciudad y sus alrededores, buscando además, abonar a la solución a dos grandes problemas que adolece nuestra Ciudad Capital, que es el de la difícil movilidad y los altos índices de contaminación; es por eso, que la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dado por el mismo Estado, juega un papel extraordinariamente relevante pues debe de satisfacer las necesidades de transporte no

solo de los capitalinos, sino también de la población flotante que día a día circula por la Ciudad de México.

Por ello, la presente iniciativa establece una obligación específica a la Secretaría de Movilidad de cubrir las necesidades de la ciudadanía mediante el fortalecimiento y expansión del Sistema Integrado de Transporte de una manera igualitaria y equitativa, atendiendo proporcionalmente a la demanda propia del servicio, impulsando la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, procurando la integración de los avances técnicos y tecnológicos disponibles para la instauración de transporte ecológico y eléctrico en el transporte público de pasajeros y concesionado, por medio del otorgamiento de estímulos y facilidades a aquellos que renueven sus vehículos fomentando el transporte eléctrico, a fin de elevar la calidad del servicio con base en la eficiencia, el uso racional de los modos de transporte y la protección al medio ambiente.

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

Es de explorado derecho que el ideal de un sistema constitucional es mantener indemne el derecho fundamental, mediante el aseguramiento del principio de supremacía con que está investido respecto de la legislación secundaria. Que es la Constitución local la ley fundamental de la Ciudad de México, y en ella se integra la base jurídica y política sobre la que descansa toda la estructura estatal, así como que es de ella de quien derivan todos los poderes y normas debiendo toda la legislación secundaria supeditarse. Atento a la anterior consideración, la presente iniciativa encuentra su fundamento en lo establecido en la Constitución local en materia de Derecho a la Movilidad y al Medio Ambiente, procurando homologar el mandato establecido por el constituyente en la norma local suprema con la Ley secundaria aplicable, tal y como se desprende de los siguientes preceptos:

CONSTITUCIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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 motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Artículo 16

Ordenamiento territorial

A. Medio Ambiente

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.

15

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:

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;

4. Corresponde al Gobierno de la Ciudad autorizar y regular la prestación de servicios públicos de transporte de personas por particulares y las tarifas correspondientes, en los términos que establezca la ley.

...

El Gobierno de la Ciudad establecerá mecanismos de apoyo financiero directo a los sistemas de movilidad y transporte colectivo para asegurar su cobertura, eficiencia y confort, los cuales serán fondeados con instrumentos fiscales y económicos de interiorización de costos ambientales.

El cumplimiento de la normatividad y la cohesión social repercute en la eficacia de la gestión pública y no es únicamente un problema gubernamental, sino también consecuencia de una forma de actuación de ciudadanos y actores privados, vinculado con problemas de participación ciudadana, falta de acceso a la información, y a la ineficacia de la legislación ambiental y urbana.

El caso concreto tiene sustento constitucional en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual a la letra indica que:

“Artículo 11. Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

Siendo esta la premisa fundamental de la movilidad de los nacionales y extranjeros dentro de nuestro país, postura reforzada por el principio *pro homine*, todo en beneficio de la persona humana. Y no obstante que no abunda sobre la materia el ordenamiento constitucional, si deviene del mismo una serie de instrumentos jurídicos que dan sustento a la misma.

17

Si bien es cierto, el derecho a la movilidad se ha reconocido explícitamente en las leyes vigentes en la Ciudad de México a través de la Ley de Movilidad, aún más que en la normatividad existen –aunque de forma dispersa– disposiciones relacionadas con la disponibilidad, accesibilidad, calidad y aceptabilidad, así como sustentabilidad, como elementos que componen este derecho⁷.

El derecho a la movilidad se ha venido desarrollando en las sociedades contemporáneas como un derecho humano derivado de las evoluciones históricas y luchas sociales por las

⁷ Cfr. COMISION DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL. Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. 2011-2012. 1ª e., México, 2013. Pp. 66 ss.

necesidades básicas, las cuales se han ido integrando de las bases constitucionales de diversos países, ante las necesidades esenciales de los pueblos, las cuales se hacen innatas para su normal actuar y desarrollo dentro del mundo moderno.

La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal en su informe especial sobre el derecho a la movilidad 2011-2012 realiza un estudio de trascendencia respecto del derecho a la movilidad como un derecho humano en proceso de configuración, en el cual se destacan tesis sobresalientes que le dan sustento:

*“De acuerdo con Norberto Bobbio, esta **ampliación histórica de los derechos humanos** responde en esencia a tres causas:*

- *El **aumento** en la cantidad de **bienes que merecen ser tutelados por el derecho.***
- *La **extensión de algunos derechos**, reconocidos en un inicio sólo al hombre o a la mujer, hacia grupos con características específicas como personas migrantes o privadas de la libertad.*
- *Al **considerar al hombre o a la mujer en sus distintos modos de interactuar** en la sociedad, es decir, como personas menores de edad o adultas mayores, entre otros.*

...

Durante los últimos años, algunas personas que han estudiado dicho fenómeno han pugnado para que a su alrededor se configure un derecho social del nivel de la educación, la salud y recientemente el agua, por la forma en que determina el modo de vida de las personas y su relación social. Uno de los primeros esfuerzos para definir este derecho lo ha desarrollado Fridole Ballén Duque, quien considera que la movilidad puede conceptualizarse como el derecho al “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”, cuya satisfacción permite que las personas alcancen múltiples fines que dan valor a la vida.

El reconocimiento de la movilidad como derecho humano también está vinculado de manera estrecha con las discusiones y movilizaciones de alcance mundial entorno al derecho a la ciudad, las cuales se han materializado en particular a través de la promulgación de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad. Aun cuando ese instrumento no tiene un carácter jurídico formal y, por lo tanto, no obliga a los Estados con la misma fuerza que los tratados y convenciones internacionales, contiene opiniones válidas y compartidas por actores de renombre a nivel internacional.⁸

Aunado a esto se desprende que es facultad del Estado legislar en materia de administración pública local y movilidad, así como mantener su sana conservación tomando las medidas de cualquier carácter, más apropiadas para cumplir dicho fin.

Ahora bien, respecto de la facultad expresa para legislar en esta materia se encuentra prevista para el Congreso de la Ciudad de México en términos de lo previsto en el artículo 71 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra señalan lo siguiente:

Artículo 71. *El derecho de iniciar leyes o decretos compete:*

I...

II...

III. A las Legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México; y

Por lo que con fundamento en los preceptos constitucionales líneas arriba señalados es procedente y viable la iniciativa de reformas que se presenta en el acto a través del presente instrumento.

⁸ Ibidem, p. 30.

En cuanto al aspecto del Control de Convencionalidad, no existen instrumentos internacionales contemporáneos que atiendan propiamente a la movilidad, sin embargo, sí se prevé en el artículo XIII de la **Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad**, el derecho a la movilidad como textualmente se indica:

“Artículo XIII. Derecho al transporte público y la movilidad urbana 1.

Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad) 2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día. 3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad”.

20

Instrumento internacional que, si bien no abunda al respecto por tratarse de una clasificación de Derechos Humanos reciente, ha desatado un desarrollo, además de que ya mantiene una difusión y sirve de sustento para la iniciativa que se pone a consideración de este Congreso local.

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Por las consideraciones expuestas, se somete al pleno de este honorable Congreso de la Ciudad de México, la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas

disposiciones de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, a efecto de promover e incorporar la electromovilidad; como se señala a continuación:

DECRETO

PRIMERO: SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 1º; 5; SE REFORMAN LAS FRACCIONES IV, VI, XVII, XVIII, XIX, XXII, XXVI Y XXXVI DEL ARTÍCULO 12; SE ADICIONA UN ULTIMO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 61; EL PRIMER PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 62 Y SE ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 78 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

TEXTO DE LA LEY VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
<p>Artículo 1.- La presente Ley es de observancia general en el Distrito Federal; sus disposiciones son de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.</p> <p>Además, las disposiciones establecidas en esta Ley deberán asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.</p>	<p>Artículo 1.- La presente Ley es de observancia general en el Distrito Federal; sus disposiciones son de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.</p> <p>Además, las disposiciones establecidas en esta Ley deberán asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.</p>

<p>La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas, deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento.</p>	<p>La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas, deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento.</p> <p>Se establece como prioridad en la Ciudad de México la utilización de la energía eléctrica renovable en el servicio de transporte público. Se promoverá la investigación, importación y producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de la electromovilidad.</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>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>La electromovilidad es una forma de movilidad sustentable no contaminante con base en la implementación de nuevas tecnologías mediante la utilización de energía eléctrica para impulsar el movimiento de vehículos.</p>
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>...</p> <p>IV. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público;</p> <p>...</p> <p>VI. Realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus</p>	<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo de la electromovilidad en el Sistema Integrado de Transporte Público; impulsando el transporte de cero emisiones contaminantes de servicio público;</p> <p>V. ...</p> <p>VI. Realizar todas las acciones necesarias para la transición gradual a la electromovilidad con unidades no contaminantes que utilicen nuevas tecnologías en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, que además de ser eficientes y</p>

<p>obligaciones;</p> <p>XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;</p> <p>XVIII. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes en la Ciudad, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto</p>	<p>eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones;</p> <p>VII. a XVI. ...</p> <p>XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar la electromovilidad mediante el uso de vehículos limpios y eléctricos, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas no contaminantes.</p> <p>XVIII. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes, de cero emisiones en el servicio de transporte público y privado en la Ciudad, con las</p>
--	---

<p>implique;</p> <p>XIX. Establecer un programa de financiamiento para aquéllos que adquieran tecnologías sustentables o accesorios que favorezcan la reducción de emisiones contaminantes de sus unidades de transporte;</p> <p>...</p> <p>XXII. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y de carga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública;</p>	<p>adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;</p> <p>XIX. Establecer un programa y mecanismos de apoyo financiero directo a los sistemas de electromovilidad y transporte colectivo para asegurar su cobertura, eficiencia, confort y la transición gradual hacia formas de movilidad no contaminantes con base en la utilización de nuevas tecnologías. Asimismo, establecerá programas de financiamiento para aquéllos que adquieran tecnologías sustentables o accesorios que favorezcan la reducción de emisiones contaminantes de sus unidades de transporte;</p> <p>XX. a XXI. ...</p> <p>XXII. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y de carga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública, dando</p>
--	--

<p>...</p> <p>XXVI. Realizar o aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte, y las modificaciones de las ya existentes; tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad;</p> <p>...</p>	<p>prioridad a aquellos vehículos que generen bajas emisiones contaminantes con base en la utilización de nuevas tecnologías en materia de electromovilidad;</p> <p>XXIII. a XXV. ...</p> <p>XXVI. Realizar o aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte, y las modificaciones de las ya existentes; impulsando la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, basado en la utilización de nuevas tecnologías y de electromovilidad, tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad;</p> <p>...</p>
<p>Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y</p>	<p>Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y</p>

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 de la población mexicana para usuarios con discapacidad, y económicos correspondientes, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.

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 lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.

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 de la población mexicana para usuarios con discapacidad, y económicos correspondientes, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.

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 lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.

La Secretaría de Movilidad establecerá el programa para que la flota vehicular de transporte público en la Ciudad de México, realice en forma paulatina la

	<p>transición a la electromovilidad con la sustitución a vehículos eléctricos de conformidad con viabilidad financiera así como de suficiencia presupuestaria y cuando las condiciones del Sistema Integrado de Transporte lo permitan.</p>
<p>Artículo 62.- La Administración Pública implementará un programa para otorgar estímulos y facilidades a los propietarios de vehículos motorizados que cuentan con tecnologías sustentables.</p> <p>La Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, establecerá las características técnicas de los vehículos motorizados que cuenten con tecnologías sustentables, tales como híbridos o eléctricos.</p> <p>Los vehículos que cumplan con los requisitos establecidos por la autoridad, se les otorgará una placa de matrícula y/o distintivo oficial, pudiendo ser este una placa de matrícula verde, que permita su identificación para poder acceder a los beneficios otorgados en dicho programa.</p>	<p>Artículo 62.- La Administración Pública implementará un programa para otorgar estímulos y facilidades a los propietarios de vehículos motorizados que cuentan con tecnologías sustentables.</p> <p>La Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, establecerá las características técnicas de los vehículos motorizados que cuenten con tecnologías sustentables, tales como híbridos o eléctricos.</p> <p>Los vehículos que cumplan con los requisitos establecidos por la autoridad, se les otorgará una placa de matrícula y/o distintivo oficial, pudiendo ser este una placa de matrícula verde, que permita su identificación para poder acceder a los beneficios otorgados en dicho programa.</p> <p>El Gobierno de la Ciudad de México realizará la inversión necesaria para</p>

	<p>aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos y otras.</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-V...</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 V. ...</p> <p>La Secretaría en coordinación con las instancias de la administración pública pertinentes deberán realizar la apertura y expansión constante de rutas del sistema integrado del transporte público, priorizando el aumento de las mismas en las zonas de mayor demanda así como en las zonas que aún no cuentan con estos servicios.</p> <p>La Secretaría implementará y operará mecanismos que incentiven la utilización de nuevas tecnologías, uso</p>

	<p>de energía renovable y una estructura modal de transporte orientada hacia la electromovilidad, movilidad colectiva y no motorizada con vehículos de cero emisiones de servicio público, con las cuales los usuarios disfruten de la accesibilidad total y la integración plena de los servicios de transporte a fin de elevar la calidad del servicio con base en la eficiencia, el uso racional de los modos de transporte y la protección al medio ambiente, priorizando satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la Ciudad de México.</p>
--	---

Por todo lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, A EFECTO DE PROMOVER E INCORPORAR LA ELECTROMOVILIDAD.**

PROYECTO DE DECRETO

Artículo 1.- La presente Ley es de observancia general en el Distrito Federal; sus disposiciones son de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

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

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas, deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento.

Se establece como prioridad en la Ciudad de México la utilización de la energía eléctrica renovable en el servicio de transporte público. Se promoverá la investigación, importación y producción local de tecnologías tendentes al desarrollo de la electromovilidad.

31

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.

La electromovilidad es una forma de movilidad sustentable no contaminante con base en la implementación de nuevas tecnologías mediante la utilización de energía eléctrica para impulsar el movimiento de vehículos.

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a III. ...

IV. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo **de la electromovilidad en el Sistema Integrado de Transporte Público; impulsando el transporte de cero emisiones contaminantes de servicio público;**

V. ...

VI. Realizar todas las acciones necesarias para **la transición gradual a la electromovilidad con unidades no contaminantes que utilicen nuevas tecnologías en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, que además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones;**

VII. a XVI. ...

XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar **la electromovilidad mediante el uso de vehículos limpios y eléctricos, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el**

medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, **así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas no contaminantes.**

XVIII. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes, **de cero emisiones en el servicio de transporte público y privado** en la Ciudad, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;

XIX. Establecer un programa y **mecanismos de apoyo financiero directo a los sistemas de electromovilidad y transporte colectivo para asegurar su cobertura, eficiencia, confort y la transición gradual hacia formas de movilidad no contaminantes con base en la utilización de nuevas tecnologías. Asimismo, establecerá programas de financiamiento** para aquéllos que adquieran tecnologías sustentables o accesorios que favorezcan la reducción de emisiones contaminantes de sus unidades de transporte;

XX. a XXI. ...

XXII. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y de carga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública, **dando prioridad a aquellos vehículos que generen bajas emisiones contaminantes con base en la utilización de nuevas tecnologías en materia de electromovilidad;**

XXIII. a XXV. ...

XXVI. Realizar o aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte, y las modificaciones de las ya existentes; **impulsando la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, basado en la utilización de nuevas tecnologías y de electromovilidad**, tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad;

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 de la población mexicana para usuarios con discapacidad, y económicos correspondientes, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.

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 lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.

La Secretaría establecerá el programa para que la flota vehicular de transporte público en la Ciudad de México, realice en forma paulatina la transición a la electromovilidad con la sustitución a vehículos eléctricos de conformidad con viabilidad financiera así como de suficiencia presupuestaria y cuando las condiciones del Sistema Integrado de Transporte lo permitan.

Artículo 62.- La Administración Pública implementará un programa para otorgar estímulos y facilidades a los propietarios de vehículos motorizados que cuentan con tecnologías sustentables.

La Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, establecerá las características técnicas de los vehículos motorizados que cuenten con tecnologías sustentables, tales como híbridos o eléctricos.

Los vehículos que cumplan con los requisitos establecidos por la autoridad, se les otorgará una placa de matrícula y/o distintivo oficial, pudiendo ser este una placa de matrícula verde, que permita su identificación para poder acceder a los beneficios otorgados en dicho programa.

El Gobierno de la Ciudad de México realizará la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos y otras.

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:

I. a V. ...

La Secretaría en coordinación con las instancias de la administración pública pertinentes deberán realizar la apertura y expansión constante de rutas del sistema integrado del transporte público, priorizando el aumento de las mismas en las zonas de mayor demanda así como en las zonas que aún no cuentan con estos servicios.

La Secretaría implementará y operará mecanismos que incentiven la utilización de nuevas tecnologías, uso de energía renovable y una estructura modal de transporte orientada hacia la electromovilidad, movilidad colectiva y no motorizada con vehículos de cero emisiones de servicio público, con las cuales los usuarios disfruten de la accesibilidad total y la integración plena de los servicios de transporte a fin de elevar la calidad del servicio con base en la eficiencia, el uso racional de los modos de transporte y la protección al medio ambiente, priorizando satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la Ciudad de México.

36

TRANSITORIOS.

PRIMERO. Túrnese a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México para su correspondiente promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.



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

TERCERO. Se derogan todas aquellas disposiciones que resulten contrarias al contenido del presente Decreto.

Palacio Legislativo de Donceles, Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los 4 días del mes de abril del año 2019.

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ