



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E

La suscrita, Diputada Leonor Gómez Otegui, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29, Apartado D, inciso c); y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política; 12, fracción II y 13 fracción LXIV, de la Ley Orgánica del Congreso; y 5, fracción I; 95, fracción II; y 96, del Reglamento de Congreso, todos ordenamientos de la Ciudad de México, a nombre propio, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA DENOMINACIÓN Y SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL**, conforme a lo siguiente:

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Crear mecanismos que permitan a la Ciudad de México cumplir los objetivos planteados en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en materia de movilidad urbana sustentable y masiva, así como para promover el uso seguro del transporte para niñas y mujeres cumpliendo así con los compromisos internacionales signados por el Estado Mexicano en materia de movilidad sustentable.



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes.

En el documento denominado *Diagnóstico de Movilidad en la Ciudad en México*, se hace referencia sobre en el Congreso Mundial de Carreteras de Marrakech de 1991, ahí se señala que el entonces Comité de la Ciudad presentó un informe sobre el diseño de las redes viarias urbanas, en el que señalaba “que, junto a la función de transporte, las vías urbanas debían recuperar las funciones sociales, ecológica y económicas anteriormente perdidas, desempeñando un papel determinante en materia de estructura urbana”¹.

En el informe de referencia, se establece entre otras cuestiones que:

*La Ciudad como concepto ya no es objeto exclusivo de la ingeniería o la arquitectura, constituye un sistema dinámico y complejo de relaciones sociales, económicas y ambientales, que conviven en un marco o estructura de redes sociales materiales y virtuales. Entre esas redes destaca la correspondiente a los sistemas viales y de transporte, porque su organización y funcionalidad incide de manera significativa en la estructura espacial, calidad de vida y productividad de la sociedad urbana en su conjunto.*²

Desafortunadamente, tuvieron que pasar más de veinte años para que nuestro país reconociera estos criterios en un cuerpo normativo. Fue hasta el 2016 que entró en vigor en todo el país la **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**, ordenamiento legal que establece en su Título Séptimo relativo a la Movilidad textualmente lo siguiente:

¹ Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas). Instituto de Investigaciones Parlamentarias. VII Legislatura, Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Págs. 35 y subsecuentes.

² *Ibíd.*



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

“Artículo 70. Para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; las políticas de Movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población. Las políticas y programas para la Movilidad será parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos.

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;

II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

III. Promover los Usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y evitar la imposición de cajones de estacionamiento;

IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;

V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;

VI. Implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;

VII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;

VIII. Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;

IX. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público;

X. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, y

XI. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

Artículo 72. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante:

I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género;

II. La gestión de instrumentos en la materia, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; tasas diferenciadas del impuesto de la tenencia que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados, entre otros, y

III. La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.

*Artículo 73. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán **promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable** y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.”³*

Estas políticas y normas establecidas en la Ley General referida encontraron su lógica en las Directrices establecidas en los criterios de Marrakech, y más recientemente con las aprobadas en la Ciudad de Quito, Ecuador en el marco de la reunión de **Hábitat III**, en donde se desarrollaron de manera puntual acciones que países europeos y latinoamericanos como Colombia, Brasil, Argentina han promovido desde inicios de este siglo a favor de lograr una movilidad sostenible.

Indudablemente, la puesta en práctica de lo que se conoce como “movilidad sostenible” es un reto monumental, ante el aumento sin restricciones de vehículos en las metrópolis y ante el consumo acelerado de combustibles tradicionales que

³ Diario Oficial de la Federación de fecha 28 de noviembre del 2016. Págs. 34-35. Visible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_281116.pdf



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

tienen un efecto dañino hacia el medio ambiente y la salud de sus habitantes. En el caso de la Ciudad de México, los efectos negativos son más profundos ante la carencia de alternativas para movilizarnos de manera segura, rápida y eficaz como ya se hace en otras partes del mundo.

Pese a que hemos avanzado en los últimos años en cuanto al reconocimiento de la violencia contra las mujeres como una violación de derechos humanos, un problema de salud pública con carácter de pandemia, y un delito reconocido en las legislaciones nacional y de la Ciudad de México, la violencia contra las mujeres y las niñas en espacios públicos, especialmente el acoso sexual, sigue siendo escasamente reconocida y abordada.⁴

Hablar de movilidad sostenible, es hablar de un modelo que nos permita movernos de una manera eficiente, que permita aprovechar y hacer uso racional de los medios de transporte públicos y privados, con el objetivo de reducir los daños colaterales en la calidad del aire, en el entorno urbano, en la salud y la convivencia comunitaria. Es decir, no basta con hacer uso de bicicletas y medios alternos de transporte, sino que ahora es necesario enfocarnos en el *¿cómo usamos esos medios de transporte sin poner en riesgo nuestra salud y seguridad?*

2. Planteamiento del Problema.

La movilidad sostenible, definida por los países europeos, estriba en cómo poner en práctica una movilidad respetuosa⁵, atendiendo la planificación de las ciudades para que proporcionen los medios seguros y cómodos para los ciclistas,

⁴ Diagnóstico sobre la Violencia contra las Mujeres y las Niñas en el Transporte Público de la Ciudad de México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas, ONU Mujeres, 2017.

⁵ Consejo de Transporte de la Unión Europea. <https://movilidad.gijon.es/page/13849-movilidad-urbana-sostenible>



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

impulsando aquellos medios de transporte no contaminantes y que estén al alcance de toda la población mediante costos razonables.

A pesar de la vigencia de la ***Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano***, que establece la necesidad de crear acciones y políticas públicas para generar una eficiente movilidad en las ciudades, lo cierto es que el uso indiscriminado del automóvil particular ha sido alentado por una ausencia de políticas integrales de transporte y movilidad urbana.

Aunque el tema de la movilidad es abundante y extenso en el ámbito legislativo tanto federal como local, se carece de planteamientos integrales que atiendan sobre todo las consecuencias negativas que producen cotidianamente las contingencias ambientales en la salud física y psicológica de millones de personas y sobre todo de grupos vulnerables específicos como niños, mujeres embarazadas y adultos mayores. El área Metropolitana del Valle de México, tiene características especiales que deben analizarse desde un enfoque integral de acciones que permitan revertir este deterioro ambiental en un mediano y largo plazo como lo refieren los estudios del Centro Mario Molina en materia de Calidad del Aire.⁶

Por ello, la Ciudad de México debe apostar a la instrumentación de políticas y acciones públicas que han demostrado su efectividad en otras ciudades del mundo; encaminadas a que la ciudadanía acceda a alternativas de transporte con una infraestructura adecuada y cumpliendo con estándares de movilidad sustentable y, de paso, acatar los compromisos internacionales suscritos por México en materia de cambio climático.

⁶ <https://centromariomolina.org/calidad-del-aire-2/>



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

La Agenda 20-30 de Naciones Unidas con sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como los principios y disposiciones establecidas en la propia Constitución Política de la Ciudad de México, son un reto urgente para enfrentar uno de los problemas que mayores afectaciones tiene para la sustentabilidad y funcionalidad de Ciudad de México y zonas circunvecinas.

Como ya se ha referido, la Ciudad de México ha avanzado notablemente en la materia generando estudios, diagnósticos e investigaciones, como lo fue el Diagnóstico sobre la Movilidad en la Ciudad en México que elaboró la extinta Asamblea Legislativa, en donde en materia de movilidad masiva reconoce entre otras cuestiones:

(...) la actual desarticulación entre los diferentes modos de transporte (Metro, Metrobús, Tren Ligero, RTP, Corredores Cero Emisiones, Trolebús, ECOBICI y el transporte público concesionado), que impide atender adecuadamente la transportación de una parte importante de la población. La desarticulación institucional, normativa y operativa del transporte público dificulta, no solamente el servicio, sino también la planeación, regulación y control de estándares de calidad del sistema.

(...)

“Una de las estrategias más vanguardistas a nivel mundial es la conocida como Desarrollo orientado en función del transporte. En ella se busca optimizar los usos del suelo y la infraestructura de transporte disponible, de acuerdo con su capacidad de movilización de personas y mercancías, tanto como servir de criterio fundamental para planeación de las nuevas áreas de ocupación urbana. En términos generales y a pesar de las diversa orientaciones teóricas al respecto, en el DOT se busca atenuar la expansión indiscriminada del área urbana, sobre todo en espacios periurbanos, dedicados a otros usos, redensificar las áreas construidas, principalmente las cercanas o localizadas alrededor de los estaciones de transporte masivo y a lo largo de los corredores más eficientes y evitar la proliferación indiscriminada de fraccionamientos habitacionales o centros comerciales, ambos grandes consumidores de suelo urbano y hacerlos compatibles con dichos corredores de transporte.



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

Adicionalmente, se desarrolló un sistema de indicadores organizado alrededor de los mismos seis ejes. Estos fueron calculados, en la medida de la disponibilidad de datos, para una línea base y proyectados a los años de 2018 y 2030. En caso de que los indicadores propuestos utilicen datos que no existen actualmente, se ha estimado, de manera heurística, la tendencia esperada, a juicio de los expertos involucrados en el diagnóstico.(...)⁷

Adicionalmente, el diagnóstico de referencia elaborado por especialistas del Instituto de Política del Transporte de Victoria en Canadá señala que la Ciudad de México cuenta con una infraestructura urbana de calidad, tomando en cuenta que la infraestructura vial es sólo una componente del sistema de movilidad, es decir “que el problema de la movilidad en la Ciudad no radica exclusivamente en la infraestructura vial. Incluso, se puede afirmar la construcción de nuevas vialidades urbanas sólo soluciona temporalmente el congestionamiento, pues se saturan en un tiempo relativamente corto (de entre tres y cinco años) por los viajes adicionales que resultan de su mejoramiento”⁸. En consecuencia, propone como una solución a los problemas de movilidad el armonizar y gestionar la infraestructura en coordinación con la oferta de servicios de transporte público para desarrollar la movilidad, y sobre todo, la accesibilidad integral.

Cabe destacar que las mujeres hemos sido históricamente excluidas del espacio público. El desarrollo histórico que ha tenido el ejercicio de la ciudadanía plena para las mujeres es un claro ejemplo de ello; comenzó como un movimiento social feminista en la época de la Ilustración y aún se encuentra inacabado.

"La construcción de los espacios públicos como aquellos que otorgan la posibilidad de participar en la vida pública, involucrarse en los temas comunes e

⁷ Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas). Instituto de Investigaciones Parlamentarias. VII Legislatura, Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

⁸ Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México, Óp. Cit.



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

intervenir en procesos de elección popular, así como gozar de libertad de movilidad, libertad de tránsito y seguridad, son espacios a los que las mujeres han tenido un acceso restringido e incluso prohibido.

En la región, desde que se adoptó la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer, Convención de Belém do Pará,⁹ los Estados han tenido que asumir una responsabilidad particular para garantizar el derecho de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia en todos los espacios y ámbitos.

En el caso de las mujeres y las niñas, a la violencia y la discriminación se suman la percepción del miedo y la inseguridad. El miedo preexiste ante las situaciones de violencias que se ejercen en su contra, con lo que además de ser víctimas de la violencia también lo son del miedo,¹⁰ lo que impide su desarrollo y repercute en un espectro amplio de su plan de vida. En tal sentido, la percepción del miedo y la inseguridad de las mujeres y las niñas son un factor clave e imprescindible para diseñar e implementar cualquier iniciativa pública que tenga como propósito la prevención de las violencias y la delincuencia".¹¹

De acuerdo a cifras de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, las mujeres realizan aproximadamente 10 millones de desplazamientos al día, de los cuales 73.9% son en transporte público. Nueve de cada 10 mujeres han sufrido actos de violencia en el transporte público de la ciudad. El acoso sexual y otras

⁹ Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer, Convención de Belém do Pará, adoptada por la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos el 9 de junio de 1994.

¹⁰ Ana Falú, "Violencias y discriminaciones en las ciudades", en Ana Falú (coord.), Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos, Santiago, Red Mujer y Hábitat de América Latina/sur, 2009, pp.175.

¹¹ Ciudades seguras para mujeres y niñas. Defensor. Revista de Derechos Humanos. Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, número 1, Enero 2017.



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

formas de violencia de género son habituales en los espacios públicos de la capital del país.¹²

Es en este contexto que la suscrita presenta al Pleno de este Congreso de la Ciudad de México esta iniciativa de ley que tiene como objetivos dar prioridad a la movilidad masiva, que sea sustentable además de segura para las niñas y mujeres. Priorizando el uso del transporte público de la Ciudad de México sobre los vehículos particulares, incluyendo las motocicletas y en observancia a lo establecido en la **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**, toda vez que de acuerdo con información de la última encuesta Origen-Destino realizada en la Ciudad de México que data del año 2007 se conoce que:

“(...) El 60% de los residentes del DF y 40 % de la zona metropolitana, realizan al menos un viaje en algún medio de transporte al día. El número de viajes promedio de un residente del DF es de 2.4 viajes al día mientras que los residentes del Estado de México cuyos viajes están relacionados al DF son de 2.2 viajes. Entre 1994 y 2007, el número de viajes por día por residente que viaja en el DF se mantuvo constante, aunque para quienes viven en el área conurbada del Estado de México, aumentó ligeramente de 2.16 a 2.24 viajes. En 2007, la encuesta origen destino reportó casi 22 millones de viajes diarios en la ZMVM un incremento de casi 7% respecto a la encuesta origen destino de 1994. En el mismo periodo, disminuyeron tanto en términos absolutos como porcentuales los viajes relacionados al DF aunque aumentaron aquellos que tienen un extremo en el Estado de México. Por consecuencia, existió también una disminución en los viajes cuyo origen y destino es el DF (...).¹³

¹² ONU Mujeres, “Mejorar la seguridad de las mujeres en la Ciudad de México”, 28 de noviembre de 2016. Visible en: <http://www.unwomen.org/es/news/stories/2016/11/improving-womens-safety-in-mexico-city>

¹³ data.semovi.cdmx.gob.mx/work/sites/stv/docs/EOD2007.pdf



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

A mayor abundamiento, en el año 2017¹⁴, la Universidad Nacional Autónoma de México realizó un estudio sobre las formas en las que nos movilizamos en la Ciudad de México, destacando que:

El Metro, ya que solo una pequeña parte de sus viajes se llevan a cabo en un solo tramo. Aunque el uso del metro está dividido muy equitativamente como primer y segundo modo de transporte, si no se toman en cuenta los viajes de regreso a casa, el panorama cambia por completo. En ese escenario, 65% de los viajes se realizan en metro como segundo modo de transporte y sólo 30% lo utilizan como primer modo. Ello implica una alta accesibilidad de las zonas de empleo al SCT pero no de las áreas residenciales. Adicionalmente, la Encuesta Origen Destino, considera todos los viajes en Metro como un solo tramo de viaje, sin embargo, 61% de los viajes en metro tienen al menos 1 transbordo.¹⁵

Incluso, el estudio de referencia indica que en el caso del “Metro de la Ciudad de México, el 67% de los viajes cuyo propósito no es el regreso a casa tienen como destino, alguna estación de las líneas uno, dos y tres; que 80% de los viajes que se originan en esas líneas terminan en ellas y que 87% de los viajes que terminan en una de esas tres líneas, comienzan también en ellas”¹⁶.

Como se puede observar, el uso de medios de transporte de la Ciudad para realizar diversas actividades en su territorio hace que el Metro, Metrobús, tren ligero y trolebús sean utilizados, preferentemente, por las personas para movilizarse ante la gran cantidad de horas-hombre que se pierden en el transporte particular.

En ese sentido, se propone reformar la **Ley de Movilidad del Distrito Federal**, cambiando la denominación de la misma y en concordancia con los criterios

¹⁴ La movilidad urbana en la Ciudad de México: un problema complejo. Israel Colchado Flores. Puede consultarse en: <https://www.c3.unam.mx/boletines/boletin5.html>

¹⁵ Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México, Óp. Cit.

¹⁶ *Ibid.*



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

establecidos en la **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano** que establece los objetivos hacia una movilidad sustentable, masiva, segura para niñas y mujeres y, que además, incentiven y prioricen el uso de transporte masivo sobre el uso del automóvil particular, incluyendo las motocicletas.

A fin de ilustrar la iniciativa se anexa el cuadro que contiene el texto vigente y las modificaciones materia de esta iniciativa:

(TEXTO VIGENTE)	(TEXTO PROPUESTO EN LA INICIATIVA)
LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL	LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
<p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:</p> <p>I. La prestación de los servicios públicos de transporte en el Distrito Federal, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;</p> <p>III. La señalización vial y nomenclatura;</p> <p>IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad; y</p> <p>V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios</p>	<p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:</p> <p>I. La prestación de los servicios públicos de transporte en la Ciudad de México, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde al Poder Ejecutivo de la Ciudad, ya sea en forma directa o mediante concesiones a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>II. a V. (...)</p>



DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

<p>IV. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad;</p> <p>V. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;</p> <p>VI. Proponer en el Presupuesto de Egresos del Distrito Federal los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;</p> <p>VII. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría, y</p> <p>VIII. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p> <p>IX. Sin correlativo</p>	<p>IV. (...)</p> <p>V. (...)</p> <p>VI. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;</p> <p>VII. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría;</p> <p>VIII. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público; y</p> <p>IX. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p>
--	--



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

--	--

Por lo expuesto, someto a la consideración de este Pleno la siguiente iniciativa con proyecto de decreto.

DECRETO

ÚNICO. Se modifica la denominación de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, para sustituirla con Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se reforma la fracción I y se adicionan dos fracciones al artículo 2; se reforma el primer párrafo y las fracciones I, II, III, V, VI, VII, VIII y se adiciona una fracción IX del artículo 11 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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

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

II. a V. (...)

VI. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público.

VII. Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

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 y la calidad del entorno urbano **y seguridad de niñas y mujeres;**

II. Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo señalado en el **Plan General de Desarrollo** en esa materia;

III. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad **sustentable;**

IV. (...)

V. (...)

VI. Proponer en el Presupuesto de Egresos de **la Ciudad de México** los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;

VII. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría;

VIII. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público, y;

IX. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran



I LEGISLATURA

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI

TRANSITORIOS.

Artículo Primero.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente a su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles a los 26 días del mes de marzo de 2019.

DIPUTADA LEONOR GÓMEZ OTEGUI