

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

El que suscribe, Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo establecido en los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Conforme a datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) hasta el año 2017 se tenía un registro de que cada año, 1.3 millones de personas mueren en el mundo a causa de accidentes de tránsito. Asimismo, se indica que de 20 a 50 millones padecen traumatismos que originan algún tipo de discapacidad.

Por otra parte, señalar que los accidentes viales constituyen una de las principales causas de mortalidad, principalmente entre personas de entre 15 y 19 años. Otro dato a destacar tiene que ver con las estimaciones que arrojan como resultado que más del 90% de las muertes por accidentes de tránsito tienen lugar en países no desarrollados o en vía de desarrollo, en el que además se identifica como común denominador que es poco menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo.



A nivel mundial son múltiples los esfuerzos que se han venido realizando para evitar la pérdida de vidas humanas y lesiones a causa de accidentes vehiculares. En ese sentido, destaca que la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en su momento, presentó el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 -2020, en el que, particularmente el pilar 4, denominado "Usuarios de vías de tránsito más seguros", indica como una de sus actividades, establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes de transporte, salud y seguridad laboral, y las normas y reglas para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y de transporte, los servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automotor público y privado, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los accidentes.¹

Es importante señalar que, en el año 2015 la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, con el propósito de establecer diversas metas, a los que se les denominó "Objetivos de Desarrollo Sostenible" (ODS), que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades y por supuesto, considerar la reducción de accidentes y sus consecuencias fatales. En ese sentido, por lo que se refiere a los ODS relacionados al tema objeto de la presente iniciativa de reforma, encontramos los siguientes:

➤ **Objetivo 3: Salud y Bienestar:**

Meta 3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

➤ **Objetivo 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles:**

Meta 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial

¹ https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/planspanish.pdf

atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad".²

Asimismo, en el año 2020 se llevó a cabo la 3a Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, la cual convocó a 1,700 delegados de alrededor de 140 países, incluidos más de 70 ministros y viceministros y jefes de agencias internacionales, organizaciones de la sociedad civil, fundaciones y empresas privadas. A solicitud de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Conferencia fue organizada por el Gobierno de Suecia en colaboración con la OMS. El tema fue "Alcanzar los Objetivos Globales 2030", destacando las conexiones entre la seguridad vial y el logro de otros objetivos del ODS.

De acuerdo con lo señalado en el portal electrónico de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), a través de seis paneles de alto nivel y 18 sesiones paralelas, la Conferencia Ministerial abordó una variedad de temas, desde desarrollar un liderazgo efectivo para la seguridad vial hasta promover ciudades y comunidades sostenibles, mitigar el cambio climático a través de la seguridad vial y garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas. La reunión fue fundamental para revisar el progreso en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y definir formas de acelerar la acción sobre estrategias comprobadas para salvar vidas.

Del resultado de la Conferencia Ministerial, se emitió la "Declaración de Estocolmo", que tiene como objetivo global, reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030. Además, invita a fortalecer los esfuerzos en las actividades en los cinco pilares del Plan Global para el Decenio de Acción: mejor gestión de la seguridad vial; caminos, vehículos y personas más seguros; y mejora de la atención a los lesionados. También exige acelerar el cambio a modos de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles como caminar, andar en bicicleta y el transporte público.

² <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>



En ese sentido, la Declaración de Estocolmo, entre otros, resolvió lo siguiente:

- "Reafirmar nuestro compromiso con la plena implementación de la Agenda 2030 ...
- Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir /as muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030 ...
- Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde /os usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada ...
- Asegurar que un enfoque integrado de seguridad vial y unas normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad para todos /os usuarios de la carretera sean un requisito clave para las inversiones y la mejora de las infraestructuras viales;
- Instar a /as organizaciones públicas en todos los niveles a que adquieran servicios de transporte y vehículos seguros y sostenibles, y animar al sector privado a seguir este ejemplo, incluida la compra de flotas de vehículos seguros y sostenibles;
- Fomentar una mayor inversión en seguridad vial, reconociendo las altas tasas de retomo de los proyectos y programas de prevención de lesiones en carretera y la necesidad de ampliar las actividades para cumplir con los ODS relacionados con la seguridad vial;" entre otras.

Adicional a lo anterior, podemos referir que desde mediados del siglo pasado se han adoptado diversos instrumentos internacionales que prevén y dan sustento al derecho a la movilidad, entre ellos:³

- Declaración Universal de los Derechos Humanos. En su artículo 13 establece el derecho de toda persona a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado. Así como el derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país.

³ <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>



- Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). En su artículo 22, párrafo primero, señala que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.
- Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer. En su artículo 14.2, in ciso h), prevé la obligación de los Estados Parte para adoptar todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales a fin de asegurar, en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, y en particular le asegurarán el derecho, entre otros a gozar de condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de la vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, el transporte y las comunicaciones.
- Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad. En su artículo tercero establece que para lograr los objetivos de la Convención, los Estados Parte se comprometen, entre otros, a adoptar las medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones, la vivienda, la recreación, la educación. Así como para que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad.
- Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En su artículo 20 prevé que los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.
- Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores. En su artículo 26 prevé el derecho a la accesibilidad y a la



movilidad personal, el cual debe permitir que la persona mayor pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida. Establece la obligación para que los Estados Parte adopten de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso.

En complemento de los esfuerzos realizados a nivel internacional con el objetivo de reducir las muertes a causa de accidentes viales, el 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el Decreto por el que se declararon reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial en el que, después de un largo procedimiento legislativo, se reconoció a nivel constitucional que *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”*.

Como parte del texto adicionado a la Constitución se estableció en el artículo 73, como facultades del Congreso de la Unión, la de expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Dicha reforma inició su camino en el Senado de la República, presentándose iniciativas de senadoras y senadores de diversos grupos parlamentarios, sin embargo, lo más destacado es que fue una exigencia de la sociedad civil y su impulso corrió a cuenta de diversas asociaciones y colectivos que incidieron en su aprobación.

De la reforma constitucional se desprendió la obligación del Congreso de la Unión de expedir la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, con el objetivo de dar un marco normativo para que las entidades federativas reformaran o, en su caso, expidieran una legislación de la materia. Al respecto, es importante mencionar que la mayoría de los estados no contaban con una legislación en materia de movilidad, particularmente en lo relativo a garantizar que ese derecho pueda ser ejercido bajo condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, pues la legislación estaba enfocada a la regulación de sus sistemas de transporte o las dependencias a cargo de la aplicación de esa legislación tenía que ver con la expedición de placas, licencias, permisos y concesiones de transporte, pero no bajo un objetivo de proteger a las personas.

Debemos considerar que la movilidad no es un asunto exclusivo de las grandes ciudades, sino que contempla cualquier ubicación geográfica en la que se encuentre una persona y tenga que desarrollar su vida cotidiana. Por otra parte, en lo que respecta a las zonas rurales, la falta de opciones seguras y eficientes de movilidad repercute en el acceso a los servicios de salud, educación y alimentos, entre otros. Ello vulnera aún más a la población de dichas zonas, quien usualmente manifiesta un mayor grado de pobreza, desnutrición y analfabetismo, entre otras carencias sociales.⁴

La realización del derecho a la movilidad representa una condicionante para el ejercicio de otros derechos fundamentales como la educación, la salud, el trabajo, el desarrollo, la alimentación, la vivienda y la cultura, debido a que las distancias, tiempo y exigencia de movimiento se hacen evidentes y necesarios para su ejecución.⁵

⁴ Idem.

⁵ <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4674/6.pdf>



Si bien el derecho a la movilidad se encuentra asociado estrechamente con otros derechos humanos en tanto que contribuye de manera importante a su realización, su ejercicio pleno no se logra con la suma de éstos. Por su complejidad y el papel determinante que tiene en la vida de las personas y en todas las sociedades, la movilidad debe ser configurada como un derecho autónomo que requiere atención especial y que exige el cumplimiento de obligaciones específicas por parte de los Estados en los distintos niveles y órdenes de gobierno.

En el caso de la Ciudad de México, la Ley de Movilidad vigente es de data reciente pues fue expedida en el año 2014, en su momento, abrogando la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. Como antecedente, podemos señalar tres legislaciones anteriores: 1) Ley que fija las Bases Generales a que habrán de sujetarse el Tránsito y los Transportes en el DF (publicada el 23 de marzo de 1942); 2) Ley de Transporte del DF (publicada el 20 de diciembre de 1995; 3) Ley del Transporte y Vialidad del DF (publicada el 26 de diciembre de 2002).

Si bien la Ley de Movilidad ha sido reformada recientemente, ha tenido como objetivo, en un principio armonizarla con lo establecido en la Constitución Política de la Ciudad de México, pues es necesario mencionar que la Ciudad de México ha sido una de las entidades federativas pioneras en reconocer el derecho a la movilidad, y sin temor a equivocarnos, podemos señalar que fue modelo para la reforma constitucional a nivel federal.

De la misma manera, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México sirvió de referencia para la elaboración de la Ley General, no obstante, se hace necesaria su reforma, toda vez que en la Ley General se establece la conformación de un Sistema Nacional de Movilidad, integrado por autoridades federales, estatales y municipales que se sentarán a la mesa para hacer planeación, evaluación y, en su caso la presupuestación correspondiente para su cabal cumplimiento. En ese sentido, la presente reforma se



fundamenta en tres ejes centrales: seguridad vial y la movilidad con perspectiva de género y para personas con discapacidad.

Por todo lo anterior, con el propósito de ilustrar de mejor manera el contenido de la reforma que se propone, se presenta el cuadro comparativo siguiente:

Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.</p>	<p>Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto promover, respetar, proteger y garantizar el derecho a la movilidad de toda persona; así como establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros.</p>
<p>Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.</p>	<p>Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el derecho a la movilidad, que permita el poder de libre elección y el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, asequibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, equidad, inclusión, igualdad, sostenibilidad e intermodalidad, que satisfaga las necesidades de las personas para acceder a los bienes, servicios y oportunidades que se ofrecen en la Ciudad, para 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</p>	<p>...</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.</p>	
<p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:</p> <p>I. – III. ...</p> <p>IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;</p> <p>V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio; y</p> <p>VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.</p>	<p>Artículo 2.- ...</p> <p>I. – III. ...</p> <p>IV. La ejecución y utilización de infraestructura de movilidad, de equipamiento auxiliar, servicios y demás elementos inherentes al desplazamiento de personas y bienes o incorporados a la vialidad;</p> <p>V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;</p> <p>VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;</p> <p>VII. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas al cambio climático o caso fortuito y fuerza mayor;</p> <p>VIII. La formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación del ambiente en la Ciudad y para la resiliencia, y</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
	IX. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas de la materia o por mandato de autoridad competente.
<p>Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:</p> <p>I. – XIII. ...</p>	<p>Artículo 3.- La presente Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con la Constitución Política de la Ciudad de México, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.</p> <p>A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:</p> <p>I. – XIII. ...</p> <p>XIV. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; XV. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;</p> <p>XVI. Ley General de Cambio Climático</p> <p>XVII. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;</p> <p>XVIII. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;</p> <p>XIX. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas;</p> <p>XX. Ley de Planeación, y</p> <p>XXI. Todas aquellas, que con independencia de las legislaciones aquí</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>XIV. Todas aquellas, que con independencia de las legislaciones aquí señaladas, deberán de entenderse de manera enunciativa más no limitativa, y que se requieran para la aplicación de la ley.</p> <p>Cuando en los procedimientos que establece esta Ley, obren pruebas obtenidas por Seguridad Ciudadana con equipos y sistemas tecnológicos, las mismas se apreciarán y valorarán en términos de la Ley que Regula el Uso de Tecnología para la Seguridad Pública del Distrito Federal.</p>	<p>señaladas, deberán de entenderse de manera enunciativa más no limitativa, y que se requieran para la aplicación de la ley.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.</p> <p>Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.</p>	<p>Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, asequibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, equidad, inclusión, igualdad, sostenibilidad e intermodalidad, 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>...</p>

Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <p>I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;</p> <p>II. Ciclistas;</p> <p>III. – VI. ...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 6.- ...</p> <p>I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;</p> <p>II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados</p> <p>III. – VI. ...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:</p> <p>I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la</p>	<p>Artículo 7.- ...</p> <p>I. Seguridad: Lograr que todas las personas tengan acceso a una movilidad segura, privilegiando la</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;</p>	<p>implementación de un sistema seguro para la prevención y control de accidentes de tránsito y actos delictivos que deriven en muertes y lesiones durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la vida y la integridad física, así como evitar la afectación a los bienes públicos y privados. La movilidad segura incluye los siguientes aspectos:</p> <p>A. Seguridad vial: Proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que todo accidente de tránsito es prevenible, mediante un diseño vial de espacios seguros bajo criterios de accesibilidad universal que promueva el uso cordial, pacificado y responsable de la vía pública. Se deberá diseñar un entorno tolerante al error humano que disminuya la probabilidad de accidentes que causen lesiones o muerte, responsabilidad compartida entre el diseño del espacio público y las personas conductoras de los distintos modos de movilidad y sus usuarios. Los modos de movilidad deberán ser más seguros y mejorarse los servicios de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.</p> <p>B. Seguridad pública: Privilegiar las acciones encaminadas a la reducción y prevención de la incidencia delictiva en el desarrollo de la movilidad a fin de evitar la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad de las personas. La movilidad debe ser libre de acoso y violencia, especialmente en el caso de</p>

Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;</p> <p>III. – V. ...</p> <p>VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;</p>	<p>las mujeres y personas de grupos en situación de vulnerabilidad. Se propiciará un entorno de movilidad funcional, estético y atractivo, que aumente la afluencia, actividad y convivencia de las personas en el tejido social.</p> <p>II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, sin discriminación de género, edad, capacidad, condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y personas o grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>III. – V. ...</p> <p>VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente. Se propiciará el fortalecimiento de todas las instituciones y medidas de prevención, mitigación, atención y adaptación que tengan por objetivo proteger a las personas y su patrimonio, frente a los riesgos naturales y antropogénicos en la movilidad para lograr una mejor protección futura y medidas de reducción de riesgos.</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
VII. – VIII. ...	<p>VII. – VIII. ...</p> <p>IX. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;</p> <p>X. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;</p> <p>XI. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;</p> <p>XII. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
	<p>XIII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, mediante la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;</p> <p>XIV. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;</p> <p>XV. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;</p> <p>XVI. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;</p> <p>XVII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y</p> <p>X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y</p>	<p>progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;</p> <p>XVIII. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad,</p> <p>XIX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién los acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.</p> <p>XX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.</p> <p>XXI. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.</p>	<p>servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.</p> <p>XXII. Coordinación: Establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de movilidad, conjuntando esfuerzos para lograr objetivos comunes. Estos deben estar basados en el desarrollo de sistemas de información, procedimientos operativos estándar, monitoreo y control de las acciones para la movilidad.</p> <p>XXIII. Mejora continua: Establecer objetivos y hallazgo de oportunidades de mejora en la política local de movilidad, mediante la evaluación de las actividades, análisis de datos y revisiones que conduzcan a una acción correctiva o una acción preventiva.</p> <p>XXIV. Multidisciplinariedad: La movilidad se deberá conducir mediante varias disciplinas con un objetivo en común, coordinadas y con independencia metodológica, conceptual y epistemológica y proveer un interés técnico sin que medie la subjetividad desde la perspectiva e intereses del conocimiento.</p> <p>XXV. Coherencia y racionalidad: Adoptar perspectivas que promuevan la movilidad de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a los planes y políticas de</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
	<p>ordenamiento territorial y otros nacionales, así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;</p> <p>XXVI. Productividad y eficiencia. Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio como eje del crecimiento económico, a través de la consolidación de la política de movilidad. Maximizar la capacidad de la ciudad para atraer y retener talentos e inversiones, minimizando costos y facilitando una movilidad que propicie la actividad económica.</p> <p>XXVII. Monitoreo y control: Se propiciarán las actividades de recolección, medición y difusión de datos de desempeño en materia de movilidad para la comparación del desempeño real con el planificado, el análisis de las variaciones y la evaluación de las tendencias que propicien el mejoramiento de las problemáticas, la evaluación de las alternativas posibles y recomendaciones de las acciones correctivas apropiadas en la materia.</p>
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p>	<p>Artículo 9.- ...</p> <p>I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>I. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;</p> <p>IV. – XXVIII. ...</p>	<p>de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público;</p> <p>I BIS. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;</p> <p>I TER. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;</p> <p>II. – XXXI. ...</p> <p>XXXI BIS. Emisiones: Liberación a la atmósfera de sustancias tales como gases y/o sus precursores y aerosoles, incluyendo compuestos de efecto invernadero y otros contaminantes;</p> <p>XXXI TER. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;</p> <p>XXXI QUATER. Espacio Público: áreas, espacios abiertos o predios de los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, de acceso generalizado y libre tránsito;</p> <p>XXXII. – LII. ...</p>

Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
	<p>LII BIS. Modo de transporte: medio por el cual se desplazan las personas o los bienes de un lugar a otro;</p> <p>LIII. – LIV. ...</p> <p>LV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes en el espacio público de la Ciudad que se realizan a través de diversos modos de transporte, determinado por diversos elementos, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades, garantizar el ejercicio de sus derechos y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;</p> <p>LVI. – LXII. ...</p> <p>LXII BIS. Personas con discapacidad: Aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo y que, al interactuar con diversas barreras que le impone el entorno, se impida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.</p> <p>LXII TER. Personas o grupos en situación de vulnerabilidad: se entiende aquellas personas o grupos que encuentran especiales dificultades para la movilidad y ejercer con plenitud los derechos, por circunstancias o condiciones diversas en cada situación de vulnerabilidad;</p> <p>LXIII. – LXXVIII. ...</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
	<p>LXXXIX. Seguridad Vial: Conjunto de medidas, políticas, acciones y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos;</p> <p>LXXX. – CIII. ...</p> <p>CIV. – Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad.</p> <p>CIV BIS. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan y son compatibles con la función, operación, diseño, nivel de seguridad y condición de cada vía, a fin de garantizar la seguridad vial, y por ende la integridad de las personas usuarias de la vía.</p> <p>CV. – CVI. ...</p>
<p>Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:</p> <p>I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;</p>	<p>Artículo 11.-</p> <p>I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano; para asegurar la inclusión de la materia en los instrumentos de planeación en sus distintas escalas.</p>

Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>II. – III. ...</p> <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, conos 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. – VII. ...</p> <p>VIII. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p>	<p>II. – III. ...</p> <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; así como de los sistemas de movilidad que promuevan la inclusión;</p> <p>V. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, conos sectores privado, académico y social, a efecto de promover la gobernanza en las acciones de la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;</p> <p>VI. – VII. ...</p> <p>VIII. Designar a la persona representante de la Ciudad ante el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial; y</p> <p>IX. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p>
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. -VIII. ...</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades desacuerdo con las necesidades y condiciones</p>	<p>Artículo 12.-</p> <p>I. -VIII. ...</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades desacuerdo con las necesidades, condiciones de</p>

Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;</p> <p>X. – XII. ...</p> <p>XIII. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente; y</p> <p>XIV. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p>	<p>seguridad vial, y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;</p> <p>X. – XII. ...</p> <p>XIII. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;</p> <p>XIV. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran, y</p> <p>XV. Participar en el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
<p>Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.</p> <p>La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades de la Ciudad.</p>	<p>Artículo 36.- ...</p> <p>La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios de movilidad basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades de la Ciudad., para asegurar la inclusión de la materia en los</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
	instrumentos de planeación del ordenamiento ecológico y de cambio climático, entre otros.
<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:</p> <p>I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;</p> <p>II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p>III. – IX. ...</p> <p>X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y</p> <p>XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.</p>	<p>Artículo 37.-</p> <p>I. ...</p> <p>II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p>III. – IX. ...</p> <p>X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;</p> <p>XI. ...</p>

Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>Sin correlativo</p>	<p>XII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>XIII. Establecer velocidades seguras y garantizar que las personas conductoras comprendan y cumplan los límites de velocidad y conduzcan según las condiciones ambientales y de la vía;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>XIV. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>XVI. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>XVII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>Sin correlativo</p>	<p>XVIII. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones mediante acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;</p>
<p>Artículo 51.- Las auditorías de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por la Secretaría y se podrán aplicar a todos los proyectos viales y de transporte:</p> <p>I. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad y seguridad vial enunciados en esta Ley; y</p> <p>II. Como instrumentos para evaluar proyectos y obras relacionadas con movilidad, transporte y vialidad, que deberán ser remitidas a la Secretaría para su aprobación. Dichos proyectos y obras deberán ajustarse a los objetivos de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial.</p> <p>Para la aplicación de estas auditorías la Secretaría se ajustará a lo establecido en el Reglamento y a los lineamientos técnicos que publique para tal fin.</p>	<p>Artículo 51.-</p> <p>I. – II. ...</p> <p>Para la aplicación de estas auditorías la Secretaría se ajustará a lo establecido en el Reglamento y a los lineamientos técnicos que publique para tal fin; así como los lineamientos que emita el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p>

Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 221.- Seguridad Ciudadana, en coordinación con la Secretaría deberá garantizar que la programación del sistema de semaforización vial optimice el uso de las vialidades y la eficiencia del tránsito, considerando niveles de servicio óptimos para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad.</p> <p>Asimismo, se deberá garantizar que las intersecciones reguladas por estos dispositivos cuenten con semáforos peatonales, y adicionalmente sonoros cercanos a los Centros de Transferencia Modal, así como en centros educativos, de salud, culturales, comerciales y de recreación a efecto de facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual.</p>	<p>Artículo 221.-</p> <p>Asimismo, se deberá garantizar que las intersecciones reguladas por estos dispositivos cuenten con semáforos peatonales que den tiempo suficiente para cruzar la vialidad, y adicionalmente sonoros cercanos a los Centros de Transferencia Modal, así como en centros educativos, de salud, culturales, comerciales y de recreación a efecto de facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual.</p>
<p>Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. La cortesía entre los usuarios de la vía;</p>	<p>Artículo 227.-</p> <p>I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;</p> <p>II. La cortesía entre los usuarios de la vía; así como el respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;</p> <p>III. – XI. ...</p> <p>Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p>	<p>III. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;</p> <p>III. – XI. ...</p> <p>XII. La importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 228.- La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.</p>	<p>Artículo 228.- La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.</p> <p>La capacitación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en esas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.</p>



Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 231.- La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación a los planes de estudio de cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad vial, educación vial y movilidad urbana, en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior.</p>	<p>Artículo 231.- ...</p> <p>Las políticas, programas, campañas y acciones de educación vial deberán observar los siguientes criterios:</p> <p>I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;</p> <p>II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;</p> <p>III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;</p> <p>IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;</p>

Texto de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente	Texto propuesto
<p>Asimismo, la Secretaría promoverá ante las autoridades competentes, la apertura de parques de educación y seguridad vial en todas las alcaldías de la Ciudad.</p>	<p>V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;</p> <p>VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada, y</p> <p>VII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.</p> <p>...</p>

En mérito de lo anteriormente expuesto, someto a consideración del Pleno de esta Soberanía la iniciativa con proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. - Se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto **promover, respetar, proteger y garantizar el derecho a la movilidad de toda persona; así como** establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes **bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros.**



Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar **el derecho a la movilidad, que permita** el poder de **libre** elección **y** el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de **seguridad vial**, accesibilidad, **asequibilidad**, comodidad, eficiencia, calidad, **equidad, inclusión**, igualdad, **sostenibilidad e intermodalidad**, que satisfaga las necesidades de las personas **para acceder a los bienes, servicios y oportunidades que se ofrecen en la Ciudad, para** el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

...

Artículo 2.- ...

I. – III. ...

IV. La ejecución y utilización de infraestructura de movilidad, **de equipamiento auxiliar**, servicios y demás elementos inherentes **al desplazamiento de personas y bienes o** incorporados a la vialidad;

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

VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;

VII. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas al cambio climático o caso fortuito y fuerza mayor;

VIII. La formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación del ambiente en la Ciudad y para la resiliencia, y

IX. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas de la materia o por mandato de autoridad competente.

Artículo 3.- La presente Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con la Constitución Política de la Ciudad de México, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:

I. – XIII. ...

XIV. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XV. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;

XVI. Ley General de Cambio Climático

XVII. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

XVIII. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;

XIX. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas;



XX. Ley de Planeación, y

XXI. Todas aquellas, que con independencia de las legislaciones aquí señaladas, deberán de entenderse de manera enunciativa más no limitativa, y que se requieran para la aplicación de la ley.

...

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes **en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, asequibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, equidad, inclusión, igualdad, sostenibilidad e intermodalidad**, 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.

...

Artículo 6.- ...

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados

III. – VI. ...

...

Artículo 7.- ...

I. Seguridad: **Lograr que todas las personas tengan acceso a una movilidad segura, privilegiando la implementación de un sistema seguro para la prevención y control de accidentes de tránsito y actos delictivos que deriven en muertes y lesiones durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la vida y la integridad física, así como evitar la afectación a los bienes públicos y privados. La movilidad segura incluye los siguientes aspectos:**

A. Seguridad vial: Proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que todo accidente de tránsito es prevenible, mediante un diseño vial de espacios seguros bajo criterios de accesibilidad universal que promueva el uso cordial, pacificado y responsable de la vía pública. Se deberá diseñar un entorno tolerante al error humano que disminuya la probabilidad de accidentes que causen lesiones o muerte, responsabilidad compartida entre el diseño del espacio público y las personas conductoras de los distintos modos de movilidad y sus usuarios. Los modos de movilidad deberán ser más seguros y mejorarse los servicios de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.

B. Seguridad pública: Privilegiar las acciones encaminadas a la reducción y prevención de la incidencia delictiva en el desarrollo de la movilidad a fin de evitar la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad de las personas. La movilidad debe ser libre de acoso y violencia, especialmente en el caso de las mujeres y personas de grupos en situación de vulnerabilidad. Se propiciará un entorno de movilidad funcional, estético y atractivo, que aumente la afluencia, actividad y convivencia de las personas en el tejido social.



II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, **el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad**, sin discriminación de género, edad, capacidad, condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, **con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y personas o grupos en situación de vulnerabilidad;**

III. – V. ...

VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente. **Se propiciará el fortalecimiento de todas las instituciones y medidas de prevención, mitigación, atención y adaptación que tengan por objetivo proteger a las personas y su patrimonio, frente a los riesgos naturales y antropogénicos en la movilidad para lograr una mejor protección futura y medidas de reducción de riesgos.**

VII. – VIII. ...

IX. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

X. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos

de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

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

XII. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

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

XIV. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

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



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

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

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

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

XX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

XXI. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la

automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

XXII. Coordinación: Establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de movilidad, conjuntando esfuerzos para lograr objetivos comunes. Estos deben estar basados en el desarrollo de sistemas de información, procedimientos operativos estándar, monitoreo y control de las acciones para la movilidad.

XXIII. Mejora continua: Establecer objetivos y hallazgo de oportunidades de mejora en la política local de movilidad, mediante la evaluación de las actividades, análisis de datos y revisiones que conduzcan a una acción correctiva o una acción preventiva.

XXIV. Multidisciplinariedad: La movilidad se deberá conducir mediante varias disciplinas con un objetivo en común, coordinadas y con independencia metodológica, conceptual y epistemológica y proveer un interés técnico sin que medie la subjetividad desde la perspectiva e intereses del conocimiento.

XXV. Coherencia y racionalidad: Adoptar perspectivas que promuevan la movilidad de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a los planes y políticas de ordenamiento territorial y otros nacionales, así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;

XXVI. Productividad y eficiencia. Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio como eje del crecimiento económico, a través de la consolidación de la política de movilidad. Maximizar la capacidad de la ciudad para atraer y retener talentos e inversiones, minimizando costos y facilitando una movilidad que propicie la actividad económica.

XXVII. Monitoreo y control: Se propiciarán las actividades de recolección, medición y difusión de datos de desempeño en materia de movilidad para la comparación del desempeño real con el planificado, el análisis de las variaciones y la evaluación de las tendencias que propicien el mejoramiento de las problemáticas, la evaluación de las alternativas posibles y recomendaciones de las acciones correctivas apropiadas en la materia.

Artículo 9.- ...

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público;

I BIS. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

I TER. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;

II. – XXXI. ...

XXXI BIS. Emisiones: Liberación a la atmósfera de sustancias tales como gases y/o sus precursores y aerosoles, incluyendo compuestos de efecto invernadero y otros contaminantes;

XXXI TER. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XXXI QUATER. Espacio Público: áreas, espacios abiertos o predios de los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, de acceso generalizado y libre tránsito;

XXXII. – LII. ...

LII BIS. Modo de transporte: medio por el cual se desplazan las personas o los bienes de un lugar a otro;

LIII. – LIV. ...

LV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes **en el espacio público de la Ciudad** que se realizan a través de diversos modos de transporte, **determinado por diversos elementos**, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades, **garantizar el ejercicio de sus derechos** y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;

LVI. – LXII. ...

LXII BIS. Personas con discapacidad: Aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo y que, al interactuar con diversas barreras que le impone el entorno, se impida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

LXII TER. Personas o grupos en situación de vulnerabilidad: se entiende aquellas personas o grupos que encuentran especiales dificultades para la movilidad y ejercer con plenitud los derechos, por circunstancias o condiciones diversas en cada situación de vulnerabilidad;

LXIII. – LXXVIII. ...

LXXXIX. Seguridad Vial: Conjunto de **medidas**, políticas, **acciones** y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito **y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos;**

LXXX. – CIII. ...

CIV. – Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora, **y los que son utilizados por personas con discapacidad.**

CIV BIS. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan y son compatibles con la función, operación, diseño, nivel de seguridad y condición de cada vía, a fin de garantizar la seguridad vial, y por ende la integridad de las personas usuarias de la vía.

CV. – CVI. ...

Artículo 11.-

I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad

del entorno urbano; **para asegurar la inclusión de la materia en los instrumentos de planeación en sus distintas escalas.**

II. – III. ...

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; **así como de los sistemas de movilidad que promuevan la inclusión;**

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 gobernanza en las acciones de** la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;

VI. – VII. ...

VIII. Designar a la persona representante de la Ciudad ante el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial; y

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

Artículo 12.-

I. -VIII. ...

IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades, **condiciones de seguridad vial**, y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo

una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

X. – XII. ...

XIII. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;

XIV. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran, y

XV. Participar en el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 36.- ...

La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios **de movilidad** basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades de la Ciudad., **para asegurar la inclusión de la materia en los instrumentos de planeación del ordenamiento ecológico y de cambio climático, entre otros.**

Artículo 37.-

I. ...

II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

III. – IX. ...

X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;

XI. ...

XII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

XIII. Establecer velocidades seguras y garantizar que las personas conductoras comprendan y cumplan los límites de velocidad y conduzcan según las condiciones ambientales y de la vía;

XIV. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

XVI. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

XVII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

XVIII. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones mediante acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

Artículo 51.-

I. – II. ...

Para la aplicación de estas auditorías la Secretaría se ajustará a lo establecido en el Reglamento y a los lineamientos técnicos que publique para tal fin; **así como los lineamientos que emita el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.**

Artículo 221.-

Asimismo, se deberá garantizar que las intersecciones reguladas por estos dispositivos cuenten con semáforos peatonales **que den tiempo suficiente para cruzar la vialidad**, y adicionalmente sonoros cercanos a los Centros de Transferencia Modal, así como en centros educativos, de salud, culturales, comerciales y de recreación a efecto de facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual.

Artículo 227.-

I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;



II. La cortesía entre los usuarios de la vía; **así como el respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;**

III. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;

III. – XI. ...

XII. La importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

...

Artículo 228.- La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.

La capacitación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en esas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 231.- ...

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;**

- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;**

- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;**

- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;**

- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;**

- VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada, y**

- VII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.**

...



TRANSITORIOS

Primero. – Remítase el presente Decreto a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Segundo. – El presente Decreto entrará en vigor, al día siguiente de su aprobación por el Pleno del Congreso de la Ciudad de México.

Tercero. - La Persona titular de la Jefatura de Gobierno contará con un plazo de 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para adecuar el Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal y demás lineamientos y disposiciones de carácter administrativo, conforme a las reformas aprobadas en el presente Decreto.

Cuarto. - Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente decreto

Suscribe

Miguel Ángel Macedo Escartín

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Diputado Local

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, a los 01 días del mes de septiembre del 2022.