



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA
DIPUTADO VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN



Ciudad de México, a 10 de octubre de 2022.

DIPUTADO FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA

PRESENTE

El suscrito Diputado VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, de la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 9, 108, 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, D 1 y G 1 Y 2, 7 A 1, 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, incisos a y b, 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Soberanía la INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO, NE MATERIA DE TRANSPORTE ACCESIBLE.

En cumplimiento con lo establecido en artículo 96 del Reglamento del Congreso se expone la iniciativa en los siguientes términos.

ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

INICIATIVA CON PROYECTO DE REFORMA POR EL QUE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER.

Hacer asequible el derecho a la movilidad de la población que vive en zonas de difícil acceso en la Ciudad de México, con escaso servicio de transporte, con escasos ingresos económicos y alejados de la Zona Central de la Ciudad de México, así como de la población con discapacidad o con movilidad limitada.

No debe pasar desapercibido que la Ciudad de México, cuenta con una población de 9 millones 209 mil 944 personas, por lo que en sí mismo, esta condición la hace demandar un servicio de transporte de pasajeros, amplio, seguro y eficaz, que resuelva la problemática que en este rubro demanda la población.

De las 16 Alcaldías que integran la Ciudad de México, la demarcación territorial de Iztapalapa tiene 1 millón 835 mil 486 de habitantes, con lo que resulta ser la más poblada, seguida de Gustavo A. Madero con 1 millón 173 mil 351 habitantes. Por lo que estas demarcaciones en su conjunto tienen una demanda significativa de prestación de servicio de transporte de pasajeros para su población, bien sea proporcionado por el Gobierno, o bien sea a través de la prestación del servicio de transporte concesionado.



Si bien, como se ha señalado la población de estas dos Alcaldías demanda una fuerte prestación de servicio de transporte de pasajeros, para lograr sus desplazamientos a sus centros de trabajo o de estudio, o actividades de su vida cotidiana, que en su conjunto, son un derecho humano consagrado tanto en la Constitución Federal, como en la Constitución de la Ciudad de México.

Sin embargo, no es menos importante el problema existente en otras Alcaldías como Álvaro Obregón, Cuajimalpa, Tlalpan, Xochimilco, Milpa Alta y Tlahuac; alcaldías en las que por su orografía y geografía, tienen zonas de difícil acceso para que la gente pueda llegar con prontitud a sus destinos, y viceversa de dichos destinos a sus hogares, lo que genera tres cosas: LA PRIMERA, inversión de más tiempo para lograr estos desplazamientos; LA SEGUNDA, la inversión de más dinero, en su caso para lograr tales desplazamientos, con el pago de servicio de pasaje particular de taxi en cualquiera de sus modalidades, Y LA TERCERA, la inseguridad a la que se exponen las personas cuando tienen que emprender desplazamientos ante la falta de servicio de transporte de pasajeros brindado por el Gobierno o en la prestación de servicio concesionado.

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

El planteamiento realizado por la presente iniciativa no se configura la necesidad de un estudio de género pues todas las personas en adeterminado momento son usuarias de transporte público, por lo que se considera no aplicable.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN.

1.- LA MOVILIDAD COMO UN DERECHO HUMANO. En nuestro máximo ordenamiento jurídico, que es la Constitución Federal, dentro de parte dogmática, encontramos que el derecho a la movilidad esta consagrado como un Derecho Humano, como se refiere a continuación:

Artículo 40.- *La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de la familia.*

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

2.- DEL DERECHO A ELEVAR LOS NIVELES DE BIENESTAR. En el máximo ordenamiento jurídico de la Ciudad de México, encontramos que en el artículo 4, señala que las autoridades adoptarán medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes, servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan en la Ciudad puedan ejercer sus derechos y puedan elevar sus niveles de bienestar.

Artículo 4

Principios de interpretación y aplicación de los derechos humanos

A. De la protección de los derechos humanos

1. En la Ciudad de México las personas gozan de los derechos humanos y garantías reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados e instrumentos internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, en esta Constitución y en las normas generales y locales. Los derechos humanos, en su conjunto, conforman el parámetro de regularidad constitucional local.

2. Los derechos pueden ejercerse a título individual o colectivo, tienen una dimensión social y son de responsabilidad común.



3. *Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, están obligadas a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.*
4. *Las autoridades adoptarán medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes, servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan en la Ciudad puedan ejercer sus derechos y elevar los niveles de bienestar, mediante la distribución más justa del ingreso y la erradicación de la desigualdad.*
5. *Las autoridades deberán prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos.*
6. *Las autoridades jurisdiccionales de la Ciudad ejercerán el control de constitucionalidad y convencionalidad, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia para las personas, dejando de aplicar aquellas normas contrarias a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y a los derechos humanos reconocidos en tratados y jurisprudencia internacionales, en esta Constitución y las leyes que de ella emanen.*

3.- DERECHO A UNA CIUDAD HABITABLE. En el artículo 13 de la Constitución Local, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, el peatón, es decir la persona, es el ente más importante de la movilidad, por sobre cualquier otro actor en la escena de la movilidad en la Ciudad de México; por lo que ensalzando con el texto Constitucional Federal, es importante e imprescindible para el Gobierno de la Ciudad de México, resolver esta problemática que aqueja a la población que no cuenta con un servicio de transporte de pasajeros en zonas de difícil acceso en la Ciudad de México.

Artículo 13

Ciudad habitable

E. Derecho a la movilidad

4. *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.*
2. *Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.*

4. UNA CIUDAD SEGURA. Todas y todos los habitantes de la Ciudad de México, dentro de los derechos humanos a que deben tener acceso, se encuentra el de vivir en una ciudad segura, segura con certeza jurídica, segura con las condiciones para que no exista inseguridad, seguridad en el tema laboral, seguridad en las atenciones sociales en materia de salud y servicios hospitalarios, seguridad en toda clase de servicios públicos y seguridad en el derecho a la movilidad, en donde el gobierno debe proporcionar todos los elementos y las condiciones de la administración pública para que ese derecho sea asequible por todas y todos los habitantes de la Entidad, para la tranquilidad de quienes tienen que llegar al trabajo, a la



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA
DIPUTADO VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN



II LEGISLATURA

escuela, y la tranquilidad del regreso al domicilio del hogar, con la tranquilidad de no tener contratiempos por ser asaltado o no poder llegar con la tranquilidad de una Ciudad incluyente y vanguardista como bandera de Nuestra Ciudad, en tal sentido la Carta Magna de la Ciudad de México en el artículo 14 establece lo siguiente:

Artículo 14

Ciudad segura

A. Derecho a la seguridad urbana y a la protección civil

Toda persona tiene derecho a vivir en un entorno seguro, a la protección civil, a la atención en caso de que ocurran fenómenos de carácter natural o antropogénico, así como en caso de accidentes por fallas en la infraestructura de la ciudad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para proteger a las personas y comunidades frente a riesgos y amenazas derivados de esos fenómenos.

B. Derecho a la seguridad ciudadana y a la prevención de la violencia y del delito

Toda persona tiene derecho a la convivencia pacífica y solidaria, a la seguridad ciudadana y a vivir libre de amenazas generadas por el ejercicio de las violencias y los delitos. Las autoridades elaborarán políticas públicas de prevención y no violencia, así como de una cultura de paz, para brindar protección y seguridad a las personas frente a riesgos y amenazas.

5. De conformidad con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, existe a lo largo de su articulado, elementos que dan sustento a la propuesta que impulsamos en la presente iniciativa.

El Gobierno de la Ciudad de México, tiene el reto de brindar a las y los habitantes de la Ciudad de México, un transporte regular y en orden para beneficio de todas y todos los que aquí vivimos, para que la Ciudad avance de manera progresiva, como se mandata en la Constitución Local; en tal sentido el artículo 1 de dicho ordenamiento dispone lo siguiente:

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.*

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.

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.



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

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

II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;

III. La señalización vial y nomenclatura;

IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes 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; y;

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.

EL DERECHO A LA MOVILIDAD.

Es el derecho que tiene toda persona en lo individual y en la colectividad, para poder realizar de manera efectiva el desplazamiento, mediante los diferentes tipos de transporte que hay en la Ciudad, por lo que es tarea del Gobierno brindar con todos los medios a su alcance para ese derecho individual y colectivo, este al alcance de todos habitantes de la Ciudad de México; el artículo 5 de la Ley en cita señala lo siguiente:

Artículo 5.- *La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona. 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*

CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE.

Aún y cuando el transporte de pasajeros, es el medio por el cual en lo individual o en la colectividad, se logra la movilidad en la Ciudad de México, en la Ley de Movilidad de la Entidad, encontramos otras clasificaciones del transporte que coadyuvan en su conjunto a lograrla, bajo el orden jerárquico de que el eje toral de la Ley y de la movilidad, es el individuo, el peaton, la persona de manera primordial, sobre cualquier otra acción de Gobierno.



**DEL SISTEMA DE MOVILIDAD
CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE**

Artículo 55.- *El Servicio de Transporten en la Ciudad, para los efectos de esta Ley, se clasifica en:*

- I. Servicio de Transporte de Pasajeros, y
- II. Servicio de Transporte de Carga.

Artículo 56.- *El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:*

- I. Público:
 - a) Masivo;
 - b) Colectivo;
 - c) Individual; y
 - d) Ciclo taxis.
- II. Mercantil:
 - a) Escolar;
 - b) De personal;
 - c) Turístico; y
 - d) Especializado en todas sus modalidades
- III. Privado:
 - a) Escolar;
 - b) De personal;
 - c) Turístico;
 - d) Especializado en todas sus modalidades; y
 - e) Seguridad Privada.
- IV. Particular

Artículo 60.- *El servicio de transporte en todas sus modalidades se ajustará al Programa Integral de Movilidad de la Ciudad.*

A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que reencuentren mal comunicadas.

De acuerdo a datos publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el día 24 de febrero de 2021, en donde se publicó el AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PROGRAMA SOCIAL "PROFESIONALIZACIÓN DE LAS PERSONAS OPERADORAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO CLASIFICADO COMO RUTA" 1.1 NOMBRE DEL PROGRAMA SOCIAL: "Profesionalización de las personas operadoras del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta" (en adelante "Programa")., el cual tiene como objetivo central de crear los incentivos y sanciones suficientes para contribuir a la profesionalización de las personas operadoras de vehículos que prestan el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta ("Transporte de Ruta").



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA
DIPUTADO VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN



II LEGISLATURA

En la página 41 de la Gaceta mencionada, se puede apreciar que **El “Programa” busca atender la falta de profesionalización de los “operadores” del servicio de “Transporte de Ruta” en la Ciudad de México, la cual deriva en la mala calidad del servicio de transporte público colectivo concesionado para más de 6 millones de usuarios que dependen del “Transporte de Ruta” para trasladarse.**

En el quinto párrafo de la página 43 de la misma Gaceta, se tiene que **“De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2017), por cada diez viajes diarios en transporte público, siete (68.7%) son en colectivo o microbús, es decir, en “Transporte de Ruta”. Esta modalidad de transporte brinda servicio a más de seis millones de usuarios.”**

Estos datos nos dan una idea sobre cual es el universo de usuarios del servicio de transporte público en la Ciudad de Mexico, por tal motivo, hay que darle más herramientas para que sea más seguro, más eficaz; pero también el Gobierno debe poner las condiciones para exigir a los prestadores del servicio que el mismo, sea más asequible y que llegue a un mayor número de usuarios y que llegue a donde hay poca dotación de servicio o definitivamente no lo hay; ya que en tales condiciones, los usuarios con la necesidad de llegar a sus centros de estudio, de trabajo y de esos lugares a su hogar, tienen una de dos alternativas, o pagan el servicio de taxi en cualquiera de sus modalidades, lo cual en ocasiones les genera un gasto de hasta el 50 por ciento de sus ingresos, o tienen que caminar grandes distancias para llegar a su destino con la incertidumbre de la inseguridad y con la posibilidades de ser asaltado, lesionado o incluso a veces perder la vida, por los altos índices de inseguridad que hay en determinadas zonas de la Ciudad de Mexico; por lo que resulta imprescindible que el transporte de pasajeros llegue a un mayor número de usuarios de las alcaldías señaladas y en aquéllas en que sea necesario brindar el servicio de transporte de pasajeros en las condiciones que persigue la presente iniciativa.

Estos argumentos son válidos y consistentes para la presente iniciativa de reforma a diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

El texto referido se expone a continuación, mismo que para mayor claridad de la reforma que se propone, se ilustra en un cuadro comparativo, con el texto vigente y la propuesta de reforma:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

TEXTO VIGENTE:	TEXTO PROPUESTO:
<p>Artículo 60.- El servicio de transporte en todas sus modalidades se ajustará al Programa Integral de Movilidad de la Ciudad.</p> <p>A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y</p>	<p>Artículo 60.- El servicio de transporte en todas sus modalidades se ajustará al Programa Integral de Movilidad de la Ciudad.</p> <p>A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y</p>

TEXTO VIGENTE:	TEXTO PROPUESTO:
<p>demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que reencuentren mal comunicadas.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que reencuentren mal comunicadas.</p> <p>La Secretaría deberá proporcionar rutas de transporte público en zonas de difícil acceso en horarios ordinarios; del mismo modo las rutas autorizadas en el transporte concesionado de pasajeros, deberán proporcionar servicio en horario nocturno; en zonas de alta marginación económica, previo estudio de la demanda en zonas de difícil acceso y que carecen de otro medio de transporte.</p>
<p>Artículo 88.-La Secretaría llevará a cabo, el control, atención y tratamiento de los concesionarios de los servicios de transporte, en un plano de igualdad. Previo estudio de factibilidad, establecerá los mecanismos necesarios para implementarle servicio de transporte público proporcionado por el Gobierno de la Ciudad de México, con objeto de garantizar su acceso a todos los sectores de la población, sobre todo a las zonas populares o aquellas, en donde el servicio proporcionado por los concesionarios sea insuficiente.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Para los efectos de este artículo, los estudios de factibilidad deberán contemplar los siguientes requisitos:</p>	<p>Artículo 88.-La Secretaría llevará a cabo, el control, atención y tratamiento de los concesionarios de los servicios de transporte, en un plano de igualdad. Previo estudio de factibilidad, establecerá los mecanismos necesarios para implementarle servicio de transporte público proporcionado por el Gobierno de la Ciudad de México, con objeto de garantizar su acceso a todos los sectores de la población, sobre todo a las zonas populares o aquellas, en donde el servicio proporcionado por los concesionarios sea insuficiente.</p> <p>El Gobierno coadyuvará para implementar el servicio público de transporte de pasajeros en los lugares en que se brinda el servicio concesionado; en dichos lugares, se impulsara también el servicio en zonas de difícil acceso, en horario ordinario y se impulsará de igual modo el servicio en horarios nocturnos, en zonas de alta marginación y para personas con discapacidad o con movilidad limitada.</p> <p>Para los efectos de este artículo, los estudios de factibilidad deberán contemplar los siguientes requisitos:</p>

TEXTO VIGENTE:	TEXTO PROPUESTO:
I. Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen el servicio;	I. Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen el servicio;
II. El número de unidades necesarias para prestar el servicio;	II. El número de unidades necesarias para prestar el servicio;
III. El tipo y características de los vehículos que se requerirán;	III. El tipo y características de los vehículos que se requerirán;
IV. Que la prestación de este servicio de transporte, no genere una competencia ruinosa a los concesionarios;	IV. Que la prestación de este servicio de transporte, no genere una competencia ruinosa a los concesionarios;
V. Las afectaciones que tendrá la prestación del servicio de transporte público sobre la vialidad; y	V. Las afectaciones que tendrá la prestación del servicio de transporte público sobre la vialidad; y
VI. Las demás que señalen las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.	VI. Las demás que señalen las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Por las razones anteriormente expuestas, debidamente fundado y motivado, es que someto a la consideración del Honorable Congreso de la Ciudad de México, la presente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

ÚNICO. – Se reforman los artículos 60, 81 y 88 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar en los siguientes términos:

Artículo 60.- El servicio de transporte en todas sus modalidades se ajustará al Programa Integral de Movilidad de la Ciudad.

A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que reencuentren mal comunicadas.

La Secretaría deberá proporcionar rutas de transporte público en zonas de difícil acceso en horarios ordinarios; del mismo modo las rutas autorizadas en el transporte concesionado de pasajeros, deberán proporcionar servicio en horario nocturno; en zonas de alta marginación



económica, previo estudio de la demanda en zonas de difícil acceso y que carecen de otro medio de transporte.

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

Las estrategias, programas, servicios especiales, u otros mecanismos que impulse la Secretaría para hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros, para las personas con discapacidad o con movilidad limitada, se hará extensivo a zonas de difícil acceso o de montañas y con horarios nocturnos.

Asimismo, deberán emitir y actualizar constantemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos y de seguridad, obligatorios con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.

Artículo 88.-La Secretaría llevará a cabo, el control, atención y tratamiento de los concesionarios de los servicios de transporte, en un plano de igualdad. Previo estudio de factibilidad, establecerá los mecanismos necesarios para implementarle servicio de transporte público proporcionado por el Gobierno de la Ciudad de México, con objeto de garantizar su acceso a todos los sectores de la población, sobre todo a las zonas populares o aquellas, en donde el servicio proporcionado por los concesionarios sea insuficiente.

El Gobierno coadyuvará para implementar el servicio público de transporte de pasajeros en los lugares en que se brinda el servicio concesionado; en dichos lugares, se impulsará también el servicio en zonas de difícil acceso, en horario ordinario y se impulsará de igual modo el servicio en horarios nocturnos, en zonas de alta marginación y para personas con discapacidad o con movilidad limitada.

Para los efectos de este artículo, los estudios de factibilidad deberán contemplar los siguientes requisitos:

- I. Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen el servicio;
- II. El número de unidades necesarias para prestar el servicio;
- III. El tipo y características de los vehículos que se requerirán;
- IV. Que la prestación de este servicio de transporte, no genere una competencia ruinosa a los concesionarios;
- V. Las afectaciones que tendrá la prestación del servicio de transporte público sobre la vialidad; y
- VI. Las demás que señalen las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA
DIPUTADO VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN



TRANSITORIOS

PRIMERO. - Remítase a la Jefatura de Gobierno para los efectos procedentes.

SEGUNDO. - El presente decreto entrara en vigor, al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SUSCRIBE.

DIPUTADO VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN

En la Ciudad de México, a de 10 de Octubre de 2022.