



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

DIP. ISABELA ROSALES HERRERA

PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN
PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
I LEGISLATURA

P R E S E N T E

La que suscribe Diputada Ma. Guadalupe Aguilar Solache, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 Apartado A, fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D, incisos a), b) e i) y 30, Numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II y 13, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXI, 5 fracción I, 82, 95 fracción II 96 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA UNA FRACCIÓN AL ARTÍCULO 238 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO.**

PROBLEMÁTICA

La movilidad en la Ciudad de México presenta grandes problemas: vagones de metro que se desbordan de usuarios, avenidas convertidas en inmensos estacionamientos, largas filas para tomar el Metrobús, fallas o falta de mantenimiento en la infraestructura vial, son escenas que día a día deben vivir muchos capitalinos que tienen que desplazarse durante las horas pico. Una encuesta publicada en 2014 estima que los residentes de la Ciudad de México invierten en promedio poco más de una hora para viajar a su trabajo.¹

¹ <https://www.c3.unam.mx/boletines/boletin5.html>. Consultado el 09 de agosto de 2020.



Diversos estudios califican a la Ciudad de México como la de mayor congestión vehicular en el mundo, con velocidad de circulación de 11 kilómetros por hora en las zonas centrales de la ciudad.

Las causas detrás del problema de movilidad son múltiples y complejas: una gran cantidad de personas que requieren moverse de un lado a otro de la ciudad, ineficiencia en el flujo y movimiento de vehículos y personas, un sistema de transporte que ya es insuficiente, el propio comportamiento de los usuarios y conductores.

Ante esta situación, especialistas plantean que es urgente replantear la perspectiva territorial, teniendo en cuenta los actuales procesos de globalización, competitividad, innovación, productividad, medio ambiente y mejora en los tiempos reales de movilidad en regiones urbanas como el caso de la capital del país y sus periferias. De igual manera señalan haber identificado diversos factores muy relacionados que intervienen para que la movilidad en nuestra ciudad sea eficaz entre los que destacan: necesidad de desplazarse; horarios; cantidad; capacidad; comportamiento; infraestructura y tecnología; sociedad; planeación y regulación. Señalan que tradicionalmente, se estudian algunos de estos factores de forma aislada, lo que lleva a soluciones que no dan los resultados esperados.

La movilidad urbana es un problema que seguirá afectándonos si no aprovechamos el conocimiento científico. Si antes no se estudian a detalle los diferentes escenarios que se presentan en la ciudad, ni el mejor avance tecnológico resolverá el problema.

Así también especialistas señalan que es de vital importancia promover la participación ciudadana para resolver los problemas de movilidad en nuestra ciudad, por lo que se deben buscar mecanismos de colaboración donde a la



población se le debe permitir compartir, socializar e intercambiar ideas que mejoren la complicada movilidad del transporte de nuestra ciudad, mediante investigaciones de académicos, innovaciones de empresas, visión de los diferentes niveles de gobiernos y que los ciudadanos modifiquen hábitos y comportamientos

Otra estrategia que plantean para enfrentar los problemas de movilidad, es fomentar entre la población la adopción temprana y rápida de tecnologías sustentables, y con las autoridades de gobierno establecer el compromiso a largo plazo en desarrollar tecnologías innovadoras y amables con el medio ambiente, que permitan mejorar la eficiencia energética, productividad y cuidado del medio ambiente.

Entre los diversos sectores de la sociedad, es necesario discutir de forma abierta para encontrar soluciones desde la academia, la industria, el gobierno y la sociedad que permitan alcanzar un alto nivel de desarrollo en innovación y movilidad, crear innovación en pro del medio ambiente e invertir en la educación para favorecer la investigación y desarrollo de proyectos tecnológicos relacionados con la movilidad, en particular en temas referidos a la sustentabilidad ambiental para incentivar medios de transporte más eficientes y la electrificación del transporte público, a la calidad de vida mediante el mejoramiento de la calidad del aire, la seguridad vial y de las mujeres, a la reducción en los tiempos de traslado, al uso de biocombustibles, al desarrollo de nuevas tecnológicas para automóviles sin conductor, a la utilización de combustibles renovables, transmisiones eléctricas y conectividad vehicular.

De igual manera, diversas investigaciones y experiencias en otros países han mostrado que apostar por la innovación y la sustentabilidad, estimulará el desarrollo de soluciones creativas para la movilidad inteligente, eficiente y segura.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



De acuerdo con un informe desarrollado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Organización de las Naciones Unidas, la Ciudad de México es la quinta metrópoli más poblada del mundo. Según el estudio Revisión 2018 de las Perspectivas de Urbanización Mundial, el número de personas que viven en esta mega urbe es de 21 millones 581,000 habitantes.²

En lo que respecta al número de vehículos que circula por la calles de la capital mexicana, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el total de automóviles registrados al 2017 es de 5 millones 471,904 unidades, considerando autos particulares, transporte de carga, de pasajeros y motocicletas. Con millones de personas y vehículos conviviendo en un espacio delimitado es claro el nivel de dificultad que representa proveerle de movilidad a la quinta megaurbe del mundo.

Para el 2050, 60% de la población mundial vivirá en ciudades y por ello es urgente hacer de las metrópolis lugares inteligentes con una alta calidad de aire, con sistemas que hagan más eficiente el consumo de energía, en donde la movilidad sea eficiente y veloz para todos, y que la seguridad sea un común denominador.

La movilidad es uno de los grandes problemas que afrontan los centros urbanos en todo el mundo, pues la demanda de transporte público crece cada vez más, haciendo ineficiente este servicio. Nuestra ciudad no es la excepción, de acuerdo a un estudio de TomTom Traffic Index (2016), la Ciudad de México ocupa el primer lugar en el mundo con mayor índice de congestión de tráfico.³

² <https://www.eleconomista.com.mx/politica/La-CDMX-necesita-soluciones-urgentes-en-movilidad-Andres-Lajous--20190615-0004.html>. Consultado el 11 de agosto de 2020.

³ <https://www.eleconomista.com.mx/politica/La-CDMX-necesita-soluciones-urgentes-en-movilidad-Andres-Lajous--20190615-0004.html>. Consultado el 11 de agosto de 2020.



La Ciudad de México enfrenta diversos retos que necesita solucionar si quiere ser reconocida como una urbe de primer mundo, entre estos destacan:

- En el área metropolitana de la Ciudad de México, el 29% de todos los viajes al día (aproximadamente 6.3 millones) se realiza en vehículo privado y el 60.6% en concesiones de transporte público de baja capacidad, por lo tanto, se debe mejorar éste último con urgencia.
- En los próximos cinco años, la movilidad en la Ciudad de México podría quedar paralizada por el exceso de vehículos en sus vialidades. A lo cual, urbanistas y ONU-Hábitat proponen cuotas a los automovilistas que transiten por zonas de la capital con mayor congestión vial como ya se hace en ciudades como Londres.
- La velocidad promedio en la Ciudad de México se encuentra en franca caída y, en horas pico, se ubica entre 8 y 11 km/hora.
- En la Ciudad de México se estima que una persona invierte 3.5 horas/día considerando todos los viajes diarios.
- Diariamente el congestionamiento vial provoca una pérdida de 3.3 millones horas-hombre en la Ciudad de México, según el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015.
- De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, cada año mueren en nuestro país 14,700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire.



- 8 de cada 10 mexicanos dependen de la eficacia del transporte público para cumplir con sus actividades diarias, según el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) de la Cámara de Diputados.
- El número de viajes diarios que cruzan la frontera entre el Estado de México y el Distrito Federal es de 4.2 millones, de acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad (Semovi).
- La Ciudad de México ocupa el primer lugar en el mundo con mayor índice de congestión de tráfico, según el estudio de TomTom Traffic Index 2016.
- El 72% de la población vive en 384 ciudades de más de 15 mil habitantes que forman el sistema urbano nacional. Estas concentraciones de población se han convertido en un problema para la movilidad.
- En 2050, el 70% de la población mundial vivirá en ciudades, transformando así el transporte público y privado en uno de los temas de mayor prioridad en la mayoría de las ciudades, ya que la eficacia de un sistema de transporte es esencial para la vida y la economía de las personas, instituciones y empresas.

De acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad, actualmente, la mayoría de las ciudades mexicanas no cuentan con sistemas eficientes de movilidad ni resilientes, cuya dinámica de los traslados depende mucho del automóvil y cuentan con poca capacidad de planeación y adaptación a eventos extremos. Detalla que las ciudades poco preparadas para situaciones de contingencia se caracterizan por tener pocas alternativas para sustituir al automóvil particular (un colapso vial por alguna emergencia inmoviliza el flujo de bienes,



servicios y personas); infraestructura insegura e inaccesible que se convierte en barreras urbanas, por ejemplo, segundos pisos (se complican los traslados en cualquier otro medio de transporte que no sea el automóvil particular y la infraestructura elevada genera zonas bajas propensas a la delincuencia).⁴

El Instituto Mexicano para la Competitividad, precisa que la estrategia debe contar con un cambio radical en el gasto público para priorizar el transporte colectivo y medios de transporte sustentables sobre el automóvil particular. Resalta que una ciudad resiliente cuenta con una movilidad competitiva: opciones de transporte seguras, cómodas, incluyentes, de calidad, accesibles, asequibles y sustentables, entre las cuales el ciudadano puede elegir según sus necesidades, ya sea durante algún tipo de contingencia o en un día normal.

De acuerdo con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) entre más autos menos movilidad: en la Ciudad de México 1 de cada 2 personas que trabaja invierte tres horas promedio en traslados.

De acuerdo con las estadísticas relativas a los vehículos de motor en México, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, tiene registros administrativos de 32 millones 291 mil 454 automóviles en circulación en todo el país. De éstos, 31.53 millones son automóviles de uso particular; 698 mil 595 son vehículos de uso público de transporte de pasajeros o utilitarios de empresas, y 58 mil 255 son vehículos “oficiales”, es decir, forman parte de la flota de instituciones públicas, ya sean federales, estatales o municipales.⁵

⁴ <https://www.alcaldesdemexico.com/notas-principales/ciudades-en-mexico-carecen-de-sistemas-eficientes-y-resilientes-de-movilidad-imco/>. Consultado el 11 de agosto de 2020.

⁵ <https://www.dineroenimagen.com/actualidad/mala-planeacion-el-principal-problema-de-movilidad-en-mexico/114915>. Consultado el 11 de agosto de 2020



De acuerdo con el propio Instituto Nacional de Estadística y Geografía, hay nueve entidades en el país que cuentan con parques vehiculares que superan el millón en cada una de ellas; éstas son: 1) Estado de México, con 5 millones 530 mil 839 automóviles; 2) Ciudad de México, con 5 millones 278 mil 405; 3) Jalisco con dos millones 222 mil 924; 4) Nuevo León con un millón 706 mil 431; 5) Michoacán, con un millón 322 mil 689; 6) Baja California, con un millón 315 mil 649; 7) Veracruz con un millón 253 mil 173; 8) Chihuahua con un millón 129 mil 300; y 9) Guanajuato con un millón 116 mil 211 automóviles.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) refiere que la movilidad “se ha convertido en uno de los asuntos prioritarios a atender y resolver en las agendas gubernamentales, las estrategias que se han llevado a cabo hasta el momento, en la mayoría de los casos, no han logrado crear las condiciones de bienestar y prosperidad para la población en las áreas urbanas”. Este tema es de principal interés internacional, ya que la movilidad no sólo se da dentro de una ciudad y su periferia, sino entre países.⁶

En la actualidad la agenda social latinoamericana es en esencia una agenda de desarrollo urbano. Casi el 80% de la población de la región vive en centros urbanos y se llegará a cerca del 90% en las próximas décadas. Por ello, los esfuerzos para afrontar una mayor inclusión social y luchar contra la pobreza se concentran en atender las poblaciones residentes en las grandes ciudades.⁷

⁶ <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigacion%CC%81n%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Consultado el 11 de agosto de 2020.

⁷ <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2013/08/que-es-movilidad-urbana/?parent=14062>. Consultado el 11 de agosto de 2020.



La movilidad urbana es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación.

Pero la gestión del desarrollo urbano es una tarea compleja que involucra múltiples niveles de gobierno, así como diversas instituciones públicas y privadas. Para lograr resultados óptimos en esta materia, los expertos sugieren:

- Establecer una sinergia entre el transporte, la accesibilidad, la movilidad y la gestión urbana.
- Promover el intercambio de información y buenas prácticas entre sistemas de transporte y sus ciudades
- Establecer redes de cooperación regionales, entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios.

La sustentabilidad de un sistema de transporte urbano debe considerarse en base en requisitos que se describen en un sistema de movilidad multimodal. Estos requerimientos abarcan los campos económico, social, institucional y ambiental. Al definir un transporte urbano sustentable se busca viabilidad y prosperidad técnica, financiera, y ambiental, esto mediante la planificación integrada del uso del suelo, reducción de los impactos y externalidades, fortalecimiento de las competencias y marcos institucionales, gestión eficiente de la operación de los sistemas, y reorganización y consolidación de las redes de transporte público. Cuando se hace referencia a un específico modo de transporte sustentable o sostenible, por hábito principalmente se alude a cuán limpio y ecológico es dicho modo. Un sistema de



transporte urbano sustentable debe garantizar sus principales pilares: accesibilidad, seguridad, inclusión, eficiencia, equidad, coordinación, calidad.⁸

La movilidad sostenible y su implementación es indispensable para promover un mejor desarrollo y ser más conscientes con los contaminantes de nuestro ambiente, al igual que la mejora de la salud pública.⁹

FUNDAMENTO LEGAL

Es por ello que en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Artículo 3, establece que toda persona tiene derecho a gozar de los beneficios del desarrollo de la ciencia y la innovación tecnológica, siendo el Estado quien apoyará la investigación e innovación científica, humanística y tecnológica, y a su vez garantizar el acceso abierto a la información que derive de ella, conforme a lo siguiente:

Artículo 3

Toda persona tiene derecho a la educación. El Estado -Federación, Estados, Ciudad de México y Municipios- impartirá y garantizará la educación inicial, preescolar, primaria, secundaria, media superior y superior. La educación inicial, preescolar, primaria y secundaria, conforman la educación básica; ésta y la media superior serán obligatorias, la educación superior lo será en términos de la fracción X del presente artículo. La educación inicial es un

⁸ <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2013/08/que-es-movilidad-urbana/?parent=14062>. Consultado el 11 de agosto de 2020.

⁹ <https://www.mypress.mx/tecnologia/movilidad-sostenible-y-su-implementacion-en-mexico-5130>. Consultado el 11 de agosto de 2020.



derecho de la niñez y será responsabilidad del Estado concientizar sobre su importancia.

I...IV

V. Toda persona tiene derecho a gozar de los beneficios del desarrollo de la ciencia y la innovación tecnológica. El Estado apoyará la investigación e innovación científica, humanística y tecnológica, y garantizará el acceso abierto a la información que derive de ella, para lo cual deberá proveer recursos y estímulos suficientes, conforme a las bases de coordinación, vinculación y participación que establezcan las leyes en la materia; además alentará el fortalecimiento y difusión de nuestra cultura;

En la aplicabilidad local se establece en la Constitución Política de la Ciudad de México en el artículo 3, referente De los Principios Rectores, en su numeral 2 inciso a señala lo siguiente:

2. La Ciudad de México asume como principios:

a) El respeto a los derechos humanos, la defensa del Estado democrático y social, el diálogo social, la cultura de la paz y la no violencia, el desarrollo económico sustentable y solidario con visión metropolitana, la más justa distribución del ingreso, la dignificación del trabajo y el salario, la erradicación de la pobreza, el respeto a la propiedad privada, la igualdad sustantiva, la no discriminación, la inclusión, la accesibilidad, el diseño universal, la preservación del equilibrio ecológico, la protección al ambiente, la protección y conservación del patrimonio cultural y natural. Se reconoce la propiedad de la Ciudad sobre sus bienes del dominio público, de uso común y del dominio privado; asimismo, la propiedad ejidal y comunal



En dicho ordenamiento en el artículo 8, se refiere a una Ciudad educadora y del conocimiento, en el apartado C numeral 4 señala lo siguiente:

Artículo 8

Ciudad educadora y del conocimiento

C. Derecho a la ciencia y a la innovación tecnológica

- 1. En la Ciudad de México el acceso al desarrollo científico y tecnológico es un derecho universal y elemento fundamental para el bienestar individual y social. El Gobierno de la Ciudad garantizará el libre acceso, uso y desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación, la plena libertad de investigación científica y tecnológica, así como a disfrutar de sus beneficios.*
- 2. Toda persona tiene derecho al acceso, uso y desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación, así como a disfrutar de sus beneficios y desarrollar libremente los procesos científicos de conformidad con la ley.*
- 3. Las autoridades impulsarán el uso de las tecnologías de la información y la comunicación. Habrá acceso gratuito de manera progresiva a internet en todos los espacios públicos, escuelas públicas, edificios gubernamentales y recintos culturales.*
- 4. Las autoridades, en el ámbito de sus competencias, fortalecerán y apoyarán la generación, ejecución y difusión de proyectos de investigación científica y tecnológica, así como la vinculación de éstos con los sectores productivos, sociales y de servicios, a fin de resolver problemas y necesidades de la Ciudad, contribuir a su desarrollo económico y social,*



elevar el bienestar de la población y reducir la desigualdad; la formación de técnicos y profesionales que para el mismo se requieran; la enseñanza de la ciencia y la tecnología desde la enseñanza básica; y el apoyo a creadores e inventores.

Garantizan igualmente la preservación, el rescate y desarrollo de técnicas y prácticas tradicionales y originarias en la medicina y en la protección, restauración y buen uso de los recursos naturales y el cuidado del medio ambiente.

En el artículo 13, Ciudad habitable, en su numeral 1, donde se plasma el derecho a un medio ambiente sano acorde a lo siguiente:

Artículo 13

Ciudad habitable

A. Derecho a un medio ambiente sano

1. Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.

Que también se deberá de garantizar el derecho a la preservación y protección de la naturaleza, promoviendo la participación ciudadana en la materia, esto, de acuerdo a lo establecido en la Constitución Política de la de la Ciudad de México en el artículo 13, numeral 2, refiere:

Artículo 13 Ciudad habitable A. Derecho a un medio ambiente sano



2. El derecho a la preservación y protección de la naturaleza será garantizado por las autoridades de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia, promoviendo siempre la participación ciudadana en la materia.

Sobre el derecho a la movilidad lo podemos hallar en el artículo 13, apartado E, numerales 1 y 2, refieren:

Artículo 13 Ciudad habitable E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

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

Que de acuerdo a lo establecido en la Constitución Política de la de la Ciudad de México en el artículo 15, De los instrumentos de la planeación del desarrollo en su numeral 6, refiere lo siguiente:



Artículo 15 De los instrumentos de la planeación del desarrollo A. Sistema de planeación y evaluación

6. La Ciudad de México será una ciudad con baja huella ecológica, territorialmente eficiente, incluyente, compacta y diversa, ambientalmente sustentable, con espacios y servicios públicos de calidad para todos.

En el marco normativo que regula la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de México, refiere que el Gobierno de la Ciudad de México deberá promover y garantizar la participación corresponsable de la ciudadanía, para la toma de decisiones y en el desarrollo, implementación y verificación del Programa y la Estrategia Local de Acción Climática de la Ciudad de México, así como en las medidas individuales y colectivas de adaptación y mitigación del cambio climático.

CAPÍTULO III

DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL

Artículo 43. El Gobierno de la Ciudad de México deberá promover y garantizar la participación corresponsable de la ciudadanía, para la toma de decisiones y en el desarrollo, implementación y verificación del Programa y la Estrategia Local de Acción Climática de la Ciudad de México, así como en las medidas individuales y colectivas de adaptación y mitigación del cambio climático. Para estos efectos, el Gobierno de la Ciudad de México y las Alcaldías, podrán hacer uso de los instrumentos, establecidos en la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México.

**CONSIDERANDOS**

PRIMERO.- Que las y los Diputados del Grupo Parlamentario del Partido Morena de esta I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, tenemos el compromiso de velar y salvaguardar por el cumplimiento de nuestras leyes.

SEGUNDO.- La presente iniciativa busca promover la participación ciudadana, para que pueda acceder al conocimiento, uso y adopción de tecnologías sustentables para la movilidad urbana y rural, creando un espacio de diálogo, investigación y colaboración sobre movilidad inteligente e innovación para promover soluciones para el sistema de transporte público en zonas urbanas y rurales, abordando diversos temas en torno a la movilidad inteligente, como la planeación, cooperación y gestión para una ciudad más inclusiva, buscando reducir la brecha de eficiencia entre el transporte público y el privado; la sustentabilidad ambiental, proponiendo soluciones de medios de transporte más eficientes y más amables con el ambiente, sin generar contaminación; y la calidad de vida, buscando soluciones innovadoras para aumentar la seguridad vial para el peatón y fortalecer la vinculación entre los diversos sectores de la sociedad.

TERCERO.- Esta iniciativa también busca facilitar el desarrollo de ideas creativas e innovadoras de movilidad inteligente a través de la participación ciudadana haciendo énfasis en el potencial de impacto positivo social de la movilidad inteligente, ya que esta situación contribuirá a crear nuevas oportunidades de empleos, a mejorar la calidad de vida de la población, a elevar el bienestar de la población, a reducir la desigualdad, a constituirse como una valiosa estrategia para combatir el cambio climático, a mejorar las acciones de salud pública y a promover la inclusión social y la creciente demanda del sector energético y tecnológico que ha revolucionado al transporte.



Texto Vigente Dice	Texto Normativo Propuesto
<p>Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes del Distrito Federal, la Secretaría podrá:</p> <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal;</p> <p>II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de educación vial y movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas.</p>	<p>Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes de la Ciudad de México, la Secretaría podrá:</p> <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México;</p> <p>II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de educación vial, movilidad e infraestructura para la movilidad sustentable, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas;</p>



III. Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.

III. Promover cursos, **foros**, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial, movilidad e **infraestructura para la movilidad sustentable**, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad; y

IV. Promover la participación ciudadana, para el conocimiento, uso y adopción de tecnologías sustentables para la movilidad urbana y rural que aporten beneficios ecológicos, sociales y económicos a la vez que protejan la salud pública, el bienestar y el medio ambiente.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de este H. Congreso de la Ciudad México la siguiente la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE**



REFORMA Y ADICIONA UNA FRACCIÓN AL ARTÍCULO 238 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar de la siguiente manera:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. - Iniciativa que reforma el primer párrafo, las fracciones I, II y III y se adiciona la fracción IV del artículo 238 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar de la siguiente manera

Artículo 238. Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes de la Ciudad de México, la Secretaría podrá:

I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México;

II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de educación vial, movilidad e infraestructura para la movilidad sustentable, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas;

III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial, movilidad e infraestructura para la movilidad sustentable, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público,



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad; y

IV. Promover la participación ciudadana, para el conocimiento, uso y adopción de tecnologías sustentables para la movilidad urbana y rural que aporten beneficios ecológicos, sociales y económicos a la vez que protejan la salud pública, el bienestar y el medio ambiente.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

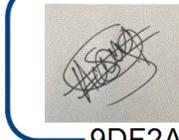
PRIMERO. - Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para mayor difusión.

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

Dado en el Recinto Legislativo, sede oficial del H. Congreso de la Ciudad de México, de Donceles y Allende, a los 19 días del mes de agosto del año dos mil veinte.

A T E N T A M E N T E

DocuSigned by:



9DF2A15E4878474...

Diputada Ma. Guadalupe Aguilar Solache

Congreso de la Ciudad de México I Legislatura