

Ciudad de México, a 26 de octubre del año 2021.

MAME/AL/039/21

**ASUNTO: SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN DE
INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO**

MAESTRO ALFONSO VEGA GONZÁLEZ
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA
PRESENTE.

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en el artículo 5, fracción I; 82 y 83 segundo párrafo, fracciones I y II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, muy atentamente, me permito solicitar la inclusión en el Orden del Día de la Sesión Ordinaria de este Órgano legislativo del siguiente **miércoles 3 de noviembre** del 2021, la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y
ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY ORGÁNICA DE
ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

Con ese propósito, acompaño para los fines procedentes, archivo electrónico de la iniciativa con proyecto de decreto a la que me he referido.

Anticipadamente agradezco a usted su atención y hago propicio el momento para hacerle llegar un saludo cordial.

ATENTAMENTE

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO HECTOR DÍAZ POLANCO,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA.

El que suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín** integrante del Grupo Parlamentario **MORENA**, con fundamento en lo dispuesto por: el artículo 122, apartado A, fracción segunda de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 30 numeral 1, inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; el artículo 12, fracción segunda de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y el artículo 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Congreso la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y
ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY ORGÁNICA DE
ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

**PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE
RESOLVER**

Según datos del año 2017 de la Organización Mundial de la Salud, cada año mueren cerca de 1.3 millones de personas en las carreteras del mundo, y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales. Los traumatismos causados por el tránsito, sin embargo, pueden ser prevenidos. La experiencia internacional sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial.

Con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en

personas entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general; siendo las personas peatonas, ciclistas, y conductoras o pasajeras de vehículos motorizados de dos o tres ruedas, consideradas como “Usuarías vulnerables de la Vía Pública”.¹

Por su parte, según datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP)², México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales.

Mientras que datos del Instituto Mexicano de la Competitividad revelaron que durante el año 2019, las muertes por siniestros viales en la Ciudad de México aumentaron, esto en consideración de datos del año 2018, considerando que en 2019 hubo 1.3% más fallecimientos por accidentes que en 2018 y 5.1% más lesionados³.

Es de mencionar que en la Ciudad de México, al menos más de la mitad de este tipo de fallecimientos corresponden a personas usuarias vulnerables de la vía pública, afectando mayormente a mujeres, esto derivado de que el 32.46% de ellas realiza viajes caminando, a diferencia de los hombres, que ocupan el 19.46%⁴.

Todos estos datos se traducen además de pérdidas de vidas, en pérdidas económicas. La Organización Panamericana de la Salud estima que, a nivel nacional, la falta de seguridad vial genera costos que ascienden a 150,000 millones de pesos, equivalentes a casi el 1% del PIB; y se estima que hasta en el 70% de los casos las personas con discapacidad por accidente no vuelven a conseguir empleo⁵.

Lo anterior deja muestra de la importancia de continuar trabajando en conjunto en todos los órdenes de gobierno, a fin de blindar y proteger la vida a través de la educación en materia de seguridad vial y asumir que esta viene completamente relacionada a la movilidad, en todas sus modalidades.

En últimos años se ha observado un fortalecimiento de la voluntad, atención y apoyo internacional crecientes para tener en cuenta las necesidades de todas las personas

¹ <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

² <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>

³ <https://imco.org.mx/movilidad-segura-para-todos/>

⁴ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

⁵ <https://wrimexico.org/news/bolet%C3%ADn-de-prensa-delinean-autoridades-locales-siete-puntos-irreductibles-para-una-ley-general>

que utilizan las vías de tránsito, de considerar la toma de decisiones enfocadas en este sentido y permitir el uso equitativo de las vialidades, a fin de proteger la vida.

Derivado de la gran problemática que acarrearán los accidentes de tránsito, el Secretario General de las Naciones Unidas, en su informe presentado a la Asamblea General, alentó a los estados miembros a apoyar a establecer el Decenio de la Acción para la Seguridad Vial, cuyo objetivo principal era fortalecer las actividades en el plano nacional, regional y mundial en esta materia, haciendo énfasis en la gestión de la seguridad vial, infraestructura vial, seguridad de los vehículos, comportamiento de las personas usuarias de las vías, implementación de educación para la seguridad vial, así como atención y prevención en caso de accidentes.

Cabe mencionar que la decisión de la implementación de dicho Decenio, respondió a los datos duros en este tipo de accidentes ocurridos mundialmente:

- Los 1.3 millones de personas que mueren cada año en estos eventos.
- Hay calculadas más de 3 mil defunciones por día en las vialidades y más de la mitad de estas, viajaban por automóvil.
- En accidentes viales, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, pero que constituyen una causa importante de discapacidad.

Sin duda, estos números dan resultado de la urgente necesidad de una estrategia que resulte eficaz y eficiente en materia de seguridad vial, además de recalcar la importancia de planificar de forma ordenada y equitativa la vía pública.

Ahora bien, en México, el riesgo de estar involucrado en un accidente de tránsito que como consecuencia traiga lesiones y/o traumatismos, o en su caso, la pérdida de la vida, se mantiene latente. Con plena conciencia de esta situación, el mes de diciembre del año 2020, se elevó a rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad e inclusión a la igualdad. Se informó que fueron 23 congresos locales los que dieron su voto en favor del proyecto de decreto: Baja California Sur, Campeche, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Chiapas, Durango, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, México, Michoacán, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Veracruz, Yucatán y Zacatecas . Con este, se reconoció el derecho humano de tercera generación, como lo es la movilidad y seguridad vial.

Entonces, siendo el 18 de diciembre de 2020, el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado Andrés Manuel López Obrador, publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4o., 73, 115 y 122 de nuestra Carta Magna, en materia de movilidad y seguridad vial

Dicha reforma reconoce el derecho de permitir a la ciudadanía ejercer con plenitud sus derechos, garantizar la movilidad segura de las personas en una forma concreta y efectiva de combatir la desigualdad, promover el bienestar colectivo, reducir la contaminación y los efectos negativos en la salud de la movilidad centrada en los vehículos motorizados, con lo que se permite una mejora sensible en la vida cotidiana de millones de personas.

Entonces, al ser la movilidad considerada como una necesidad del desarrollo humano, que además al ser este un derecho transversal sirve para el ejercicio de otros derechos, este debe ser garantizado en condiciones de seguridad e igualdad para todas las personas. Con dicha intención debemos reconocer el esfuerzo de reconocer este derecho que ha sido plasmado en la Constitución Política de la Ciudad de México que sin duda ha sido un parteaguas en esta materia, por lo que se hizo necesario que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos contemple dicho derecho para todas las personas, a fin de extender dicha perspectiva.

En concordancia con lo anterior, se propone la presente propuesta de iniciativa con miras a la protección de los derechos humano desde el orden más cercano de gobierno a la ciudadanía, considerado dentro del paradigma de la evolución y desarrollo de necesidades sociales, se reconoce que el derecho a la movilidad engloba los elementos físicos dentro de las vías que permitirían a las personas desplazarse, de forma voluntaria o no, bajo condiciones de tranquilidad, en vialidades y entornos libres de violencia, equitativos y sin discriminación. Por lo que consideramos de suma importancia replantear las condiciones en que este derecho se ejerce, así como los factores que se involucran y que aportarán para que el derecho a la movilidad pueda constituirse como un derecho que sume al desarrollo humano.

Derivado de la exposición, la presente Iniciativa pretende facultar en materia de seguridad vial a las alcaldías, ya que si bien es cierto que la movilidad y la vía pública se encuentran como elementos fundamentales para el bienestar de las personas habitantes de la alcaldía, implementar la perspectiva de seguridad vial en sus

acciones, planes y programas, que además ha reconocida como derecho constitucional y ligado de manera directa a la movilidad, a fin de que esta considere de manera integral y facilite medidas coordinadas y concertadas a fin de mejorar las condiciones en que las personas utilizan la vía, será elemento fundamental de protección a la vida.

Es de suma importancia trabajar en congruencia con la intención de dotar a las personas el ejercicio pleno a la movilidad, desde los tres órdenes de gobierno, implementando acciones encaminadas a garantizar que las personas lo realicen en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, cada una de las actividades que decidan realizar, estableciendo un marco regulatorio que genere seguridad y se transite al uso y aprovechamiento de espacios seguros, a través de la conciencia, del conocimiento, de la empatía y del respeto hacía todas las personas y todos los medios de traslado.

FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

- Que el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la seguridad Vial busca estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito de todo el mundo.
- Que la resolución aprobada por la Asamblea General el 2 de marzo de 2010, 64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en su numeral 6 dice:
“6. Exhorta a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción;”

- Que la Resolución aprobada por la Asamblea General el 31 de marzo de 2008. 62/244. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en su numeral 4 dice:

“4. Alienta a los Estados Miembros a que sigan fortaleciendo su compromiso con la seguridad vial, incluso observando el Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito el tercer domingo de noviembre de cada año;”

- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4 mandata:

“(…)

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

(…)

- Que la Constitución Política de la Ciudad de México mandata en su artículo 13:

“Artículo 13

Ciudad habitable

(…)

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.”

Y en el Apartado E del mismo mandato:

“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 la Ley de Movilidad vigente para la Ciudad de México dispone:

“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.”

“Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:

I a la VI...

VII. Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia. Asimismo, como instancia de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;

(...)

- Que la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México dispone:

“Artículo 29. Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:

I a la III...

IV. Movilidad;

V. Vía pública;

VI a la XVI

Derivado de lo anterior, se somete a consideración de esta soberanía la siguiente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, en los siguientes términos:

PRIMERO. SE REFORMA EL ARTÍCULO 29 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SEGUNDO. SE REFORMA EL ARTÍCULO 30 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TERCERO. SE REFORMA EL ARTÍCULO 34 Y SE AGREGA LA FRACCIÓN SEGUNDA, RECORRIÉNDOSE LAS SUBSECUENTES, DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

CUARTO. SE REFORMA EL ARTÍCULO 58 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

QUINTO. SE REFORMA AL ARTÍCULO 60 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SEXTO. SE REFORMA EL ARTÍCULO 63 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SÉPTIMO. SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

OCTAVO. SE REFORMA EL ARTÍCULO 119 EN SUS FRACCIONES I Y II DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

NOVENO. SE REFORMA EL ARTÍCULO 146 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Para tener una visión más clara de la propuesta, se presenta a continuación el cuadro comparativo de las modificaciones.

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 29. Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:</p> <p>(...)</p> <p>IV. Movilidad;</p> <p>(...)</p>	<p>Artículo 29. Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:</p> <p>(...)</p> <p>IV. Movilidad y Seguridad Vial;</p> <p>(...)</p>
<p>Artículo 30. Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en las siguientes materias: gobierno y régimen interior, obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, movilidad, vía pública y espacios públicos, desarrollo económico y social, cultura, recreación y educación, asuntos jurídicos, rendición de cuentas, protección civil y, participación de derecho pleno en el Cabildo de la Ciudad de México, debiendo cumplir con las disposiciones aplicables a este órgano.</p>	<p>Artículo 30. Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en las siguientes materias: gobierno y régimen interior, obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, movilidad y Seguridad Vial, vía pública y espacios públicos, desarrollo económico y social, cultura, recreación y educación, asuntos jurídicos, rendición de cuentas, protección civil y, participación de derecho pleno en el Cabildo de la Ciudad de México, debiendo cumplir con las disposiciones aplicables a este órgano.</p>
<p>Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:</p> <p>I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;</p>	<p>Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad y seguridad vial, y vía pública, son las siguientes:</p> <p>I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad, la Seguridad Vial y el diseño universal;</p> <p>II.</p>

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;</p> <p>III. Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que afecten su destino y naturaleza, sea mínima;</p> <p>IV. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;</p> <p>V. Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;</p> <p>VI. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;</p>	<p>II. Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia. Asimismo, como instancia de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;</p> <p>III. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;</p> <p>IV. Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que afecten su destino y naturaleza, sea mínima;</p> <p>V. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;</p> <p>VI. Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;</p> <p>VII. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a</p>

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>VII. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;</p> <p>VIII. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable; y</p> <p>IX. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.</p>	<p>su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;</p> <p>VIII. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;</p> <p>IX. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable; y</p> <p>X. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.</p>
<p>Artículo 58. Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en las siguientes materias: Gobierno y régimen interior, Movilidad, servicios públicos, vía pública y espacios públicos, y Seguridad ciudadana y protección civil.</p>	<p>Artículo 58. Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en las siguientes materias: Gobierno y régimen interior, Movilidad y Seguridad Vial, servicios públicos, vía pública y espacios públicos, y Seguridad ciudadana y protección civil.</p>
<p>Artículo 60. Las atribuciones de las personas titulares de las Alcaldías, en forma subordinada con el Gobierno de la</p>	<p>Artículo 60. Las atribuciones de las personas titulares de las Alcaldías, en forma subordinada con el Gobierno de la</p>

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Ciudad en materia de Movilidad, vía pública y espacios públicos, consisten en proponer a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones.</p>	<p>Ciudad en materia de Movilidad y Seguridad Vial, vía pública y espacios públicos, consisten en proponer a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones.</p>
<p>Artículo 63. Las Alcaldías y el Gobierno de la Ciudad impulsarán la creación de instancias y mecanismos de Coordinación con la Federación, los Estados y Municipios para la planeación democrática del desarrollo y la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de asentamientos humanos, gestión ambiental, movilidad, transporte, agua, saneamiento, gestión de residuos, seguridad ciudadana y demás facultades concurrentes, de conformidad con la Constitución Federal, la Constitución Local y las leyes en la materia.</p>	<p>Artículo 63. Las Alcaldías y el Gobierno de la Ciudad impulsarán la creación de instancias y mecanismos de Coordinación con la Federación, los Estados y Municipios para la planeación democrática del desarrollo y la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de asentamientos humanos, gestión ambiental, movilidad y Seguridad Vial, transporte, agua, saneamiento, gestión de residuos, seguridad ciudadana y demás facultades concurrentes, de conformidad con la Constitución Federal, la Constitución Local y las leyes en la materia.</p>
<p>Artículo 64. Las Alcaldías, con el acuerdo de su Concejo podrán asociarse entre sí y con municipios vecinos de otras entidades federativas para la Coordinación en la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de asentamientos humanos, gestión ambiental, movilidad, transporte, agua, saneamiento, gestión de residuos,</p>	<p>Artículo 64. Las Alcaldías, con el acuerdo de su Concejo podrán asociarse entre sí y con municipios vecinos de otras entidades federativas para la Coordinación en la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de asentamientos humanos, gestión ambiental, movilidad y Seguridad Vial, transporte, agua, saneamiento, gestión</p>

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>seguridad ciudadana y demás facultades concurrentes, a través de la suscripción del acuerdo de coordinación correspondiente en total apego a la legislación aplicable.</p> <p>(...)</p>	<p>de residuos, seguridad ciudadana y demás facultades concurrentes, a través de la suscripción del acuerdo de coordinación correspondiente en total apego a la legislación aplicable.</p> <p>(...)</p>
<p>Artículo 119. Las Alcaldías, en el ámbito de sus competencias y de conformidad con los términos que señale la ley de la materia:</p> <p>I. Elaborarán planes y programas para su período de gobierno, en concurrencia con los sectores social y privado, para desarrollo, inversión y operación de infraestructura hidráulica, agua y saneamiento y movilidad, en concurrencia con los sectores social y privado;</p> <p>II. Formularán planes y programas para su período de gobierno, en materia de equipamiento urbano, entendiéndose por éste los inmuebles e instalaciones para prestar a la población servicios públicos de administración, educación y cultura, abasto y comercio, salud y asistencia, deporte y recreación, movilidad, transporte y otros; y</p> <p>(...)</p>	<p>Artículo 119. Las Alcaldías, en el ámbito de sus competencias y de conformidad con los términos que señale la ley de la materia:</p> <p>I. Elaborarán planes y programas para su período de gobierno, en concurrencia con los sectores social y privado, para desarrollo, inversión y operación de infraestructura hidráulica, agua y saneamiento y movilidad y Seguridad Vial, en concurrencia con los sectores social y privado;</p> <p>II. Formularán planes y programas para su período de gobierno, en materia de equipamiento urbano, entendiéndose por éste los inmuebles e instalaciones para prestar a la población servicios públicos de administración, educación y cultura, abasto y comercio, salud y asistencia, deporte y recreación, movilidad y Seguridad Vial, transporte y otros; y</p> <p>(...)</p>

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 146</p> <p>(...)</p> <p>Las Alcaldías que hayan recibido recursos federales, así como sus rendimientos financieros y que al día 31 de diciembre no hayan sido devengados, en el caso en que proceda su devolución, los informarán a la Secretaría de Finanzas dentro de los 10 días naturales siguientes al cierre del ejercicio, salvo que las disposiciones federales establezcan otra fecha. De los remanentes a los que se refieren los párrafos anteriores, se destinará una cantidad equivalente al 25% del total a la infraestructura de movilidad; 25% a la infraestructura de escuelas; 25% a la infraestructura física y 25% al equipamiento tecnológico de la Alcaldía.</p> <p>(...)</p>	<p>Artículo 146</p> <p>(...)</p> <p>Las Alcaldías que hayan recibido recursos federales, así como sus rendimientos financieros y que al día 31 de diciembre no hayan sido devengados, en el caso en que proceda su devolución, los informarán a la Secretaría de Finanzas dentro de los 10 días naturales siguientes al cierre del ejercicio, salvo que las disposiciones federales establezcan otra fecha. De los remanentes a los que se refieren los párrafos anteriores, se destinará una cantidad equivalente al 25% del total a la infraestructura de movilidad y Seguridad Vial; 25% a la infraestructura de escuelas; 25% a la infraestructura física y 25% al equipamiento tecnológico de la Alcaldía.</p> <p>(...)</p>

DECRETO

Artículo 29. Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:

(...)

IV. Movilidad y **Seguridad Vial**;

(...)

Artículo 30. Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en las siguientes materias: gobierno y régimen interior, obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, movilidad y **Seguridad Vial**, vía pública y espacios públicos, desarrollo económico y social, cultura, recreación y educación, asuntos jurídicos, rendición de cuentas, protección civil y, participación de derecho pleno en el Cabildo de la Ciudad de México, debiendo cumplir con las disposiciones aplicables a este órgano.

Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad y **seguridad vial**, y vía pública, son las siguientes:

I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad, **la Seguridad Vial** y el diseño universal;

II. Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia. Asimismo, como instancia de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;

III. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;

IV. Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que afecten su destino y naturaleza, sea mínima;

V. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;

VI. Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;

VII. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;

VIII. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;

IX. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable; y

X. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.

Artículo 58. Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en las siguientes materias: Gobierno y régimen interior, Movilidad y **Seguridad Vial**, servicios públicos, vía pública y espacios públicos, y Seguridad ciudadana y protección civil.

Artículo 60. Las atribuciones de las personas titulares de las Alcaldías, en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en materia de Movilidad y **Seguridad Vial**, vía pública y espacios públicos, consisten en proponer a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones.

Artículo 63. Las Alcaldías y el Gobierno de la Ciudad impulsarán la creación de instancias y mecanismos de Coordinación con la Federación, los Estados y Municipios para la planeación democrática del desarrollo y la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de asentamientos humanos, gestión ambiental, movilidad y **Seguridad Vial**, transporte, agua, saneamiento, gestión de residuos, seguridad ciudadana y demás facultades concurrentes, de conformidad con la Constitución Federal, la Constitución Local y las leyes en la materia.

Artículo 64. Las Alcaldías, con el acuerdo de su Concejo podrán asociarse entre sí y con municipios vecinos de otras entidades federativas para la Coordinación en la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de asentamientos humanos, gestión ambiental, movilidad y **Seguridad Vial**, transporte, agua, saneamiento, gestión de residuos, seguridad ciudadana y demás facultades concurrentes, a través de la suscripción del acuerdo de coordinación correspondiente en total apego a la legislación aplicable.

(...)

Artículo 119. Las Alcaldías, en el ámbito de sus competencias y de conformidad con los términos que señale la ley de la materia:

I. Elaborarán planes y programas para su período de gobierno, en concurrencia con los sectores social y privado, para desarrollo, inversión y operación de infraestructura hidráulica, agua y saneamiento y movilidad **y Seguridad Vial**, en concurrencia con los sectores social y privado;

II. Formularán planes y programas para su período de gobierno, en materia de equipamiento urbano, entendiéndose por éste los inmuebles e instalaciones para prestar a la población servicios públicos de administración, educación y cultura, abasto y comercio, salud y asistencia, deporte y recreación, movilidad **y Seguridad Vial**, transporte y otros; y

(...)

Artículo 146

(...)

Las Alcaldías que hayan recibido recursos federales, así como sus rendimientos financieros y que al día 31 de diciembre no hayan sido devengados, en el caso en que proceda su devolución, los informarán a la Secretaría de Finanzas dentro de los 10 días naturales siguientes al cierre del ejercicio, salvo que las disposiciones federales establezcan otra fecha. De los remanentes a los que se refieren los párrafos anteriores, se destinará una cantidad equivalente al 25% del total a la infraestructura de movilidad **y Seguridad Vial**; 25% a la infraestructura de escuelas; 25% a la infraestructura física y 25% al equipamiento tecnológico de la Alcaldía.

(...)

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

Presentado ante el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, Recinto Legislativo de Donceles, Ciudad de México, noviembre de 2021.

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN