

**DIPUTADA**

DIP. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
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 QUE REFORMA Y ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 227 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

PROBLEMÁTICA

La movilidad ocupa un papel central en la sociedad, en tanto que permite la comunicación, la actividad económica e integra los espacios y las actividades; es una necesidad de todas las personas para poder acceder a los bienes y servicios básicos que hacen posible una vida digna.¹

La urbanización además de que es un proceso tendencial e irreversible, tiene múltiples beneficios ambientales, económicos y sociales. Sin embargo, el crecimiento de las zonas urbanas se ha dado de una forma dispersa, desconexa y expansiva, fragmentando el espacio urbano y aumentado las distancias y tiempos de traslado.

Asimismo, el modelo de movilidad que ha acompañado a este proceso de crecimiento urbano es claramente insostenible. Durante las dos últimas décadas ha habido en México una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil, lo que ha implicado diversos efectos negativos en las grandes ciudades de nuestro país, entre ellas en la Ciudad de México, donde se padece de problemas relacionados con: emisión de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, obesidad por falta de actividad física, accidentes de tránsito, congestión, ruido y la nula elaboración de programas de resiliencia para la elaboración e implementación de políticas de infraestructura del autotransporte

¹ http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf. Consultado el 25 de enero del 2021.

**DIPUTADA**

ante situaciones de riesgo, contingencias y emergencias sanitarias, de protección civil y fenómenos naturales perturbadores , entre otros.

De acuerdo al Departamento de las Naciones Unidas para Reducción de Riesgos de Desastre (UNDRR) la resiliencia se expresa como “la capacidad que tiene un sistema, una comunidad o una sociedad expuestos a una amenaza para resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficiente, en particular mediante la preservación y la restauración de sus estructuras y funciones básicas por conducto de la gestión de riesgos.

Especialistas e investigadores señalan que en la ciudad de México es urgente analizar, diseñar, gestionar, desarrollar e implementar programas de resiliencia asociados a la movilidad y el autotransporte buscando dar respuesta a los problemas que afectan nuestra ciudad hace décadas, como la congestión, la brecha de la infraestructura vial y la concentración modal, situación que está íntimamente relacionado con los obstáculos al desarrollo futuro sustentable, así como con la capacidad de respuesta y recuperación frente a peligros y amenazas.

También señalan que es urgente diseñar estrategias que permitan realizar estudios de análisis de riesgos en la infraestructura vial, desarrollar herramientas de evaluación para optimizar la operación y funcionalidad de la infraestructura vial y realizar programas de sensibilización y capacitación con trabajadores del ramo así como con la población.

Finalmente se resalta que la construcción de resiliencia depende de la participación de los diversos sectores de la sociedad, donde la participación ciudadana es de vital importancia para incrementar el capital social que permita enfrentar de manera activa y oportuna los riesgos y amenazas en materia de movilidad que se enfrentan en la Ciudad de México, buscando consolidar una sociedad más segura, justa y equitativa.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En 2050, el 70 % de la población mundial vivirá en ciudades, así que debemos aprender a hacerlo. En las propuestas para conseguir una vida urbana sostenible y ciudades inteligentes y felices hay mucha innovación y experiencia. Lo que le falta a la mezcla es la resiliencia. Sin ella, nada prospera. Quienes toman decisiones

**DIPUTADA**

sobre las ciudades buscan pautas para mitigar el riesgo con una estrategia de seguridad holística.²

El transporte proporciona un entorno crítico que permite apoyar el desarrollo económico y social necesario para alcanzar los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible). Tener una perspectiva a largo plazo que se centre en la sostenibilidad es un factor decisivo en el futuro de la movilidad, por ello, la Organización de las Naciones Unidas ha venido recomendado a nivel internacional desde hace unos años, una agenda para el desarrollo sostenible e impulsando el cambio de paradigma en la planificación urbana hacia un concepto de movilidad sustentable.³

Los países miembros de la ONU, reconocen el carácter esencial para el desarrollo sustentable, tanto del transporte como la movilidad urbana y rural y su posible impacto en el incremento del crecimiento económico y mejorar las condiciones de acceso a servicios y necesidades básicas, lo cual se plasma en la declaración “El Futuro que Queremos” adoptada en 2012 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible o Río+20 de la siguiente manera:

Transporte sostenible

132. Observamos que el transporte y la movilidad son esenciales para el desarrollo sostenible. El transporte sostenible puede intensificar el crecimiento económico y mejorar el acceso. Con el transporte sostenible se logra una mejor integración de la economía a la vez que se respeta el medio ambiente. Reconocemos la importancia de la circulación eficiente de personas y mercancías y del acceso a sistemas de transporte ambientalmente racional, seguro y asequible como medios de mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades, los vínculos entre las zonas urbanas y las rurales y la productividad de las zonas rurales. Así pues, tenemos en cuenta que la seguridad vial forma parte de nuestros esfuerzos por lograr el desarrollo sostenible.

133. Apoyamos el desarrollo de sistemas de transporte sostenibles, entre ellos los sistemas de transporte multimodal que sean eficientes desde el punto de vista energético, en particular sistemas de transporte público, combustibles y vehículos no contaminantes, así como sistemas de transporte mejorados en las zonas rurales. Reconocemos que con miras a

² <https://www.urban-hub.com/es/cities/la-resiliencia-prepara-una-ciudad-para-el-futuro/>. Consultado el 27 de enero de 2021.

³ <https://www.gob.mx/comisionambiental/es/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es>. Consultado el 27 de enero del 2021.

**DIPUTADA**

promover el desarrollo sostenible es necesario impulsar un enfoque integrado de la formulación de políticas sobre los servicios y sistemas de transporte en los planos nacional, regional y local. Reconocemos también que al establecer sistemas de transporte de tránsito sostenibles se deben tener en cuenta las necesidades especiales de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Reconocemos además la necesidad de prestar apoyo internacional a los países en desarrollo en ese ámbito.

La Ciudad de México experimenta múltiples riesgos tanto de origen natural como humano. Algunos de los impactos más frecuentes tienen origen hidrometeorológico; no obstante, los fenómenos geológicos, como el terremoto de 1985, han generado las mayores pérdidas económicas y de vidas. Existen, además, tensiones que debilitan la estructura de la ciudad de manera cotidiana, como la inequidad social, que se expresa tanto a nivel socioeconómico como a nivel espacial (por ejemplo, en la desigualdad de acceso a equipamiento urbano y servicios públicos). La sobreexplotación del acuífero no sólo es una de las tensiones crónicas más relevantes para el abasto de agua de los habitantes de la región en el futuro, sino que es también un factor determinante en la exposición sísmica por su relación con los hundimientos diferenciales que produce. El cambio climático puede exacerbar los riesgos debido al posible incremento de la intensidad de los eventos hidrometeorológicos, volviéndolos extremos, como las olas de calor, lluvias extremas y sequías prolongadas, las cuales pueden superar los registros históricos.⁴

La Ciudad de México presenta múltiples riesgos naturales y humanos debido a su situación geográfica y contexto socioeconómico. En tiempos recientes, la ciudad ha sido afectada por diversos fenómenos naturales como sismos, inundaciones, siniestros (incendios) y pandemias.

La movilidad es uno de los temas más apremiantes que necesitan una transformación para mejorar la calidad de vida de los habitantes. En la actualidad, el sistema de movilidad resulta en largas horas de traslado, pérdida de competitividad, y afectaciones a la salud y a la cohesión social. Se requiere invertir en el transporte público, para mejorar su calidad y seguridad, y crear un sistema consolidado que sirva a toda la población.

La Ciudad de México es una de las ciudades del mundo con mayor congestión vehicular. A pesar de que el 70% de los viajes diarios se realizan en transporte

⁴ <https://www.resiliencia.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Estrategia%20de%20Resiliencia%20CDMX.pdf>. Consultado el 26 de enero del 2021.

**DIPUTADA**

público, el automóvil particular utiliza el 85% del espacio vial (Programa Integral de Movilidad 2013-2018). Esta situación impacta la competitividad de la Ciudad, la calidad de vida y la salud de la población.⁵

El Instituto Mexicano para la Competitividad en su reporte COVID-19, enfatiza que la mayoría de las ciudades no cuentan con sistemas eficientes de movilidad y resilientes; y que las ciudades no están preparadas para situaciones de contingencia. Para atender esta situación, señala que la estrategia debe estar basada en el cambiar el gasto público para priorizar el transporte público y medios de transporte sustentables.⁶

Asimismo, el Instituto considera que se deben actualizar estos lineamientos, con el fin de contar con mejores opciones de transporte; también, esto permitirá atender eficazmente la crisis sanitaria actual, evitar riesgos futuros e impulsar el regreso a las actividades económicas al país sin el riesgo de contagio. Para ello propone las siguientes situaciones:

- Que se monitoreen los niveles de actividad de los traslados de la población, con el fin de verificar el cumplimiento de distanciamiento social y el regreso escalonado de actividades.
- Identificar zonas en donde haya mayor concentración laboral, colocar mayor vigilancia o medidas que ayuden a evitar contagios en zonas conurbadas.
- Alinear la reactivación de las empresas y escuelas a un plan para el regreso de forma escalonada, en el que se tomen en cuenta los riesgos de contagio por cada actividad.
- Cada sector debe considerar un plan de horarios diferenciados para sus empleados, a fin de reducir la demanda simultánea de transporte.
- Aumentar el número de carriles exclusivos para el transporte público.
- Que el espacio destinado al peatón o ciclista incremente para que se cumpla la sana distancia. “Aunque inicialmente esto puede hacerse de manera temporal, es necesario definir planes para construir infraestructura permanente”.
- El carril para los carros de uso personas podrían reducirse para dar flujo al transporte público.
- Regular y facilitar la operación de iniciativas de transporte colectivo vía aplicación para aumentar la capacidad del sistema y disminuir aglomeraciones.

⁵ <http://www.data.sedema.cdmx.gob.mx/resiliencia/eje-cuatro.html>

⁶ <https://inmobiliare.com/ciudades-resilientes-apuestan-por-una-mejor-movilidad-imco/>. Consultado el 27 de enero del 2021.



DIPUTADA
FUNDAMENTO LEGAL

Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 4o.-

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.

Que la Constitución Política de la Ciudad de México

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 la Constitución Política de la Ciudad de México

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



DIPUTADA

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.

Que la Constitución Política de la Ciudad de México

*Artículo 16
Ordenamiento territorial*

Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos.

A. Medio Ambiente

1...

2. La biodiversidad, los ecosistemas naturales, el patrimonio genético y las especies nativas son bienes comunes y de interés público; su protección, preservación y recuperación es corresponsabilidad entre los sectores público, privado y social. En la Ciudad de México los seres sintientes gozarán de protección especial. Las leyes garantizarán su protección para las presentes y futuras generaciones. La Ciudad atenderá a los criterios de sustentabilidad, minimización de la huella ecológica y reversión del daño ambiental.

La Ciudad de México minimizará su huella ecológica, en los términos de emisión de gases de efecto invernadero, a través de una estructura urbana compacta y vertical, nuevas tecnologías, uso de energía renovable, una estructura modal del transporte orientada hacia la movilidad colectiva y no motorizada, vehículos de cero emisiones de servicio público y privado, medidas y políticas de eficiencia energética, políticas de recuperación y conservación de ecosistemas y políticas de aprovechamiento energético del metano generado por residuos orgánicos.

B...E...

F. Infraestructura física y tecnológica

1...3...

4. El Gobierno de la Ciudad y las alcaldías, en el ámbito de sus competencias:



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

DIPUTADA

a) *Elaborarán planes y programas de corto y mediano plazo, en concurrencia con los sectores social y privado, para desarrollo, inversión y operación de infraestructura hidráulica, agua y saneamiento, movilidad, abasto de energía y telecomunicaciones, en concurrencia con los sectores social y privado;*

b) *Formularán planes y programas de corto y de mediano plazo 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*

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 tiene como objetivo impulsar políticas públicas que contribuyan a fortalecer la capacidad de enfrentar diversas situaciones de emergencias y desastres en materia de movilidad en la Ciudad de México,

TERCERO.- Así también tiene como objetivo visibilizar que la construcción de resiliencia en movilidad depende de la participación de los diversos sectores de la sociedad, donde la participación ciudadana es de gran importancia para enfrentar de manera activa y oportuna los riesgos y amenazas en torno a la movilidad de las personas que viven en la Ciudad de México, buscando consolidar una sociedad más segura, justa y equitativa.

CUARTO.- Con la propuesta de reforma pretende quedar de la siguiente manera:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:	Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:



<p>I. La cortesía entre los usuarios de la vía;</p>	<p>I. La cortesía entre los usuarios de la vía;</p>
<p>II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;</p>	<p>II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;</p>
<p>III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;</p>	<p>III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;</p>
<p>IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;</p>	<p>IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;</p>
<p>V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;</p>	<p>V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;</p>
<p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</p>	<p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</p>
<p>VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;</p>	<p>VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;</p>
<p>VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;</p>	<p>VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;</p>
<p>IX. El significado y preservación de la señalización vial; y</p>	<p>IX. El significado y preservación de la señalización vial;</p>
<p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.</p>	<p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente; y</p>
	<p>XI. Estrategias de resiliencia de movilidad sostenible, segura y</p>


DIPUTADA

<p>Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p>	<p>saludable con el propósito de mejorar la planeación de la movilidad frente a situaciones de emergencia y desastres.</p> <p>Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p>
---	---

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de este H. Congreso de la Ciudad México la siguiente la **INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 227 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, para quedar de la siguiente manera:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. INICIATIVA QUE REFORMA LA FRACCIÓN X Y ADICIONA LA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 227 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:

- I. La cortesía entre los usuarios de la vía;
- II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;
- III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;
- IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;
- V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

- VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;
- VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;
- VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;
- IX. El significado y preservación de la señalización vial;
- X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente; y
- XI. Estrategias de resiliencia de movilidad sostenible, segura y saludable con el propósito de mejorar la planeación de la movilidad frente a situaciones de emergencia y desastres.

Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

TRANSITORIOS

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

Dada a la Comisión Permanente del Congreso de la Ciudad de México, a los 02 días del mes de febrero del año 2021.

ATENTAMENTE

Doc. Signed by
MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE
DIPUTADA

Diputada Ma. Guadalupe Aguilar Solache
Congreso de la Ciudad de México I Legislatura