



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

Ciudad de México, a 23 de febrero del 2021
MAME/AL/022/21
**ASUNTO: SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN DE
INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO**

**MAESTRO ALFONSO VEGA GONZALEZ
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, a celebrarse el **siguiente jueves 25 de febrero del año 2021, la siguiente:**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA LA
LEY DE MOVILIDAD 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

DocuSigned by:
Miguel Angel Macedo Escartin
DE611B1G3E32475...

**DIPUTADA MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ,
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
I LEGISLATURA.
PRESENTE.**

El que suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín** integrante del Grupo Parlamentario de **MORENA**, de la Primer Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, 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 POR LA QUE SE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La vida en las grandes urbes sería imposible sin sistema de transporte público, el cual ofrezca a las personas opciones para desplazarse y movilizarse.

Si consideramos que la Ciudad de México es la cuarta ciudad más poblada del mundo según datos de la ONU, con 20 millones 843 mil habitantes,¹ el transporte público es fundamental para mover a todas estas personas, el transporte público en

¹ <https://www.animalpolitico.com/2014/07/la-ciudad-de-mexico-la-4a-mas-poblada-del-mundo-confirma-la-onu/>



la Ciudad de México se compone de diferentes medios: metro, tren ligero, tren suburbano, metrobús, mexibus, trolebús, RTP (Rutas de Transporte Público – autobús del gobierno), colectivo, autobús suburbano y taxis, de estos, el colectivo es el más utilizado, según datos de la Encuesta Origen y Destino en Hogares de la ZMVM del año 2017.²

En dicho estudio, podemos observar que el transporte concesionado realiza más de 7.2 millones de viajes al día, moviendo a casi 4 millones de usuarios³. De este tipo de transporte, es importante considerar que al ser persona conductora de transporte público se genera una importante fuente de trabajo que da sustento a miles de familias en la capital del país. De ahí la importancia del transporte público concesionado no solo para mover personas, sino como fuente de ingresos de muchas familias.

Población de 6 años y más que realizó viajes en un día entre semana, por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de los tramos de su(s) viaje(s)

Tipo y modo de transporte	Total Millones de personas ¹	%
Zona Metropolitana del Valle de México	15.62	
Transporte público²	7.96	50.9
Colectivo	6.05	76.6
Taxi (sitio, calle o aplicación)	1.07	13.4
Metro	2.39	30.0
Metrobús o Mexibus	0.62	7.8
Transporte privado³	3.48	22.3
Automóvil	3.15	90.5
Otro (motocicleta, transporte escolar y de personal)	0.36	10.2
Cominar en la calle	10.30	65.9
Bicicleta⁴	0.34	2.2

¹ La suma por modo de transporte utilizado, puede ser mayor que su total correspondiente, debido a que una persona puede emplear más de un modo de transporte. Incluye.

² El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al total de transporte público. El total de transporte público incluye 1.2 millones de personas que realizó viajes en Otro tipo de transporte público.

³ El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al total de transporte privado.

⁴ Detalle a la forma en que se contó la bicicleta, no es posible distinguir si es transporte público o privado.

Fuente: INEGI. Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EHOD) 2017.

² https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrigenDest2018_02.pdf

³ <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Formalizaran-a-conductores-del-transporte-publico-de-la-CDMX-20200811-0152.htm>



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

Es de suma importancia reconocer el papel de este tipo de transporte para la vida de la ciudad. Sin embargo, como la tabla anterior muestra, la movilidad se da de muchas formas y la bicicleta se ha convertido en un aliado fundamental para los desplazamientos en las grandes urbes.

En este sentido, la utilización de la bicicleta como medio de transporte se ha popularizado como forma de movilidad sostenible asume un rol importante por sus propias características de eficacia y eficiencia como modo de transporte urbano. Si bien es cierto que este medio de transporte tiene altas bondades, se debe reconocer que el uso de la bicicleta tiene también inconvenientes, tales como las condiciones climáticas, fuertes pendientes, el riesgo al robo y el peligro latente de sufrir algún tipo de accidente al interactuar con todas las personas usuarias de la vida, son algunos de los problemas principales que se encuentran las personas que deciden utilizar este medio de transporte.

En la Ciudad de México el uso de la bicicleta se ha incrementado de forma considerable en los últimos años, desde el año 1998 las primeras organizaciones en pro de este medio de transporte comenzaron a trabajar en el impulso de políticas públicas y de campañas para lograr sensibilizar a la gente respecto a temas de movilidad y medioambiente

En enero del 2004, se inauguró la primer ciclopista, cuya ruta ofrecía un recorrido de Ejército Nacional a Barranca del Muerto, la cual fue impulsada por la entonces secretaria del Medio Ambiente de la Ciudad de México y ahora Jefa de Gobierno, la Dra. Claudia Sheinbaum. Fue en el año 2007 cuando con el programa “Muévete en bici”, el cual constaba de un paseo dominical en bicicleta por Paseo de la Reforma, se dio espacio en la agenda pública a temas relacionados con la bicicleta, promoviéndola como medio de transporte y destacando los beneficios de utilizarla.

La gente en la Ciudad comenzó a familiarizar el uso de la bicicleta y comenzó a utilizarlas por practicidad, para evitar manifestaciones, el tránsito y para recorrer distancias cortas. Sin embargo, el aumento en el uso de la bicicleta,



lamentablemente trajo consigo el aumento en accidentes, en muchos de estos se han visto involucradas personas conductoras del transporte público concesionado.

En este sentido y con plena conciencia de la urgencia de accionar para cuidar la vida de las personas que deciden movilizarse por este medio, La Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México, publicó datos abiertos y el mapa interactivo de la infraestructura ciclista existente en las distintas alcaldías de la Ciudad de México, para promover el uso de la bicicleta en la capital del país, así como un ejercicio de transparencia para contar con herramientas de análisis accesibles⁴.

En este marco, fue durante el año 2019 que la Semovi inició la implementación de 88.43 kilómetros de infraestructura, que ya están en uso, con el propósito de generar opciones para recorrer grandes distancias, crear conexiones en la red central existente y comenzar a crear redes en periferias.

Cabe mencionar que, la pandemia por la que atravesamos derivado de la propagación del virus Sars-Cov-2, que produce la enfermedad del Covid19, ha sido un impulso importante en el uso de la bicicleta como medio de transporte para frenar la severa crisis sanitaria. Fue tal el impacto en el aumento de uso de estas, que el Gobierno de la Ciudad de México implementó diversas ciclovías emergentes⁵ con la intención de brindar mayor seguridad a las personas y continuar motivando al uso de esta y evitar en lo posible el uso de transporte público.

México ocupa el noveno lugar mundial en muertes por accidentes de tránsito, incluidos los atropellamientos a peatones, de acuerdo con el Estudio Origen-Destino 2017, coordinado por el Instituto Nacional de Geografía e Informática (Inegi) en colaboración con los institutos de Ingeniería y de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM, y los gobiernos capitalino y mexiquense.⁶

⁴ <https://www.milenio.com/politica/comunidad/cdmx-mapa-ciclovias-16-alcaldias-publicado-semovi>

⁵ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/movilidad-covid-19-en-la-cdmx.pdf>

⁶ <https://www.sinembargo.mx/06-04-2019/3561587>

Ahora bien, de acuerdo a datos publicados que remiten procedencia al Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la Ciudad de México, en 2019 se registraron 717 accidentes de personas ciclistas, siendo las alcaldías más afectadas la Cuauhtémoc con 123 casos; Miguel Hidalgo con 88; Iztapalapa con 83; Gustavo A. Madero con 70, y Benito Juárez con 58; le sigue la alcaldía Tlalpan con 49; Xochimilco con 47; Iztacalco con 43; Coyoacán 39; Venustiano Carranza con 38; Álvaro Obregón 31; Azcapotzalco con 21, Tláhuac con 15; Magdalena Contreras 6; Cuajimalpa 3 y Milpa Alta 3⁷.



A pesar de las acciones emprendidas para proteger a las personas que se desplazan por las calles de la Ciudad de México a pie, en bicicleta o motocicleta

⁷ <https://lasillarota.com/metropoli/accidentes-de-ciclistas-en-2019-asi-cerraron-las-cifras/355586>



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

I LEGISLAT

cerca de 200 personas han perdido la vida o resultado lesionadas en lo que va del 2020, informó la Secretaría de Movilidad. De acuerdo con datos de esta dependencia de enero a septiembre de 2019, 130 peatones perdieron la vida, mientras que en el mismo periodo del presente año fueron 96; indicó que continúa trabajando en políticas públicas para hacer de las calles espacios amigables con las personas, siempre con miras a proteger a las personas más vulnerables y, con ello, reducir el número de personas lesionadas o fallecidas, derivado de hechos de tránsito⁸.

Si bien es cierto que el Gobierno de la Ciudad de México a través de la Secretaría de Movilidad está realizando acciones constantes a fin de generar una movilidad integrada que permita a todas las personas usuarias de la vía convivir de forma pacífica, con eficiencia y seguridad desde cualquier medio de transporte que se esté utilizando, sobre todo para las personas más vulnerables de la vía, también es cierto que debemos generar mayores acciones que incentiven a convivir en la vía de forma consiente.

Derivado de los accidentes ocurridos donde personas ciclistas y peatonas han perdido la vida en la vía pública a manos de personas conductoras de transporte público concesionado y particular, diversas organizaciones ciclistas se manifestado en contra de estos hechos a través de manifestaciones.

Generar una cultura de respeto hacia las personas ciclistas y peatones ha sido objetivo principal del actuar del Gobierno de la Ciudad, sin embargo las agresiones en su contra por parte de personas automovilistas y conductoras de transporte público y de carga continúa en la Ciudad de México⁹.

No existe mayor bien que la vida de las personas, es de suma importancia continuar generando mecanismos que fomenten una cultura de respeto, pero también debemos considerar generar acciones que fomenten que personas conductoras de

⁸ <https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/10/21/casi-200-muertos-o-heridos-en-accidentes-de-transito-en-lo-que-va-del-anos-7169.html>

⁹ <https://www.proceso.com.mx/nacional/cdmx/2015/12/4/imparables-muertes-de-ciclistas-agresiones-en-su-contra-en-el-df-156023.html>



vehículos conduzcan con más empatía, cuidando y respeto a todas las personas que utilizan la vía, considerando la importancia de cada una y su rol en la ciudad.

FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

- Que el objetivo 11 los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU:

“Ciudades y comunidades sostenibles” busca de aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

- 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 vial, 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



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

LEGISLAT 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 110.- Son obligaciones de los concesionarios:

I. Prestar el servicio de transporte público en los términos y condiciones señalados en la concesión otorgada;

(...)

III. Cumplir con todas las disposiciones legales y administrativas en materia de movilidad, así como con las políticas y programas de la Secretaría;

(...)



I LEGISLATURA

V. Proporcionar a la Secretaría, cuando lo requiera, todos los informes, datos y documentos necesarios, así como los reportes de operación, constancia de no adeudo de las obligaciones obrero-patronales, estados financieros de acuerdo a la periodicidad que establezca el reglamento para conocer y evaluar la prestación del servicio público encomendado;

(...)

X. Cumplir con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia ambiental y a las prioridades que determine la Secretaría;

XI. Vigilar que los conductores de sus vehículos, cuenten con la licencia exigida por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables para operar unidades de transporte público y con los requisitos y documentos necesarios para desempeñar esta actividad; e informar por escrito a la Secretaría los datos de identificación y localización de sus conductores;

(...)

XV. Mantener actualizados sus registros ante la Secretaría, respecto a su representatividad y personalidad jurídica, parque vehicular existente y en operación, conductores, y demás datos relacionados con la concesión otorgada, debiendo utilizar los lineamientos que al efecto autorice la Secretaría;

XVI. Realizar el pago de los derechos correspondientes a todos y cada uno de los trámites administrativos, concesiones otorgadas por la Administración Pública, para la explotación del servicio;

XVII. Ejercer el control, guarda, custodia y responsabilidad de los documentos e infraestructura para la prestación del servicio concesionado;

XVIII. No encomendar la realización de trámites, gestiones o procedimientos relacionados con la concesión y equipamiento auxiliar de transporte, a personas que no estén debidamente acreditadas y reconocidas ante la Secretaría;

(...)



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

LEGISLATIVO

XXV. En general, cumplir con los preceptos de esta Ley y las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia.

Por lo anterior expuesto, la presente Iniciativa pretende garantizar el a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

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

Primero. - Se agrega la Fracción VII al artículo 67 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Segundo. - Se reforma el Artículo 90 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Tercero. - Se agrega la Fracción XIII al Artículo 115 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, y se recorren las subsecuentes.

Para tener mayor claridad de la propuesta, se realiza un cuadro comparativo de la misma:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 67.- La Secretaría está facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I, II, III, IV, V, VI,</p> <p>.</p>	<p>Artículo 67.- La Secretaría está facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I, II, III, IV, V, VI,</p> <p>VII. Cuando se compruebe la completa responsabilidad, derivada de la negligencia o falta de precaución de la persona conductora, cuando esta se vea involucrada en un accidente de tránsito en el que la víctima sea una persona peatona o ciclista.</p>



Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

Artículo 90.-
(...)

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

En caso de que en el hecho de tránsito la víctima sea una persona peatona o ciclista, la unidad será remitida de forma inmediata al depósito vehicular, en tanto se llevan a cabo las investigaciones correspondientes

Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:
(...)

XIII. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:
(...)

XIII. La Secretaría emitirá los lineamientos aplicables para el retiro de concesiones que, de manera constante sus unidades se encuentren involucradas en hechos de tránsito en los que la víctima sea una persona peatona o ciclista.

XIV. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

DECRETO

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 67.- La Secretaría está facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:

I, II, III, IV, V, VI,

VII. Cuando se compruebe la completa responsabilidad, derivada de la negligencia o falta de precaución de la persona conductora, cuando esta se vea involucrada en un accidente de tránsito en el que la víctima sea una persona peatona o ciclista.

Artículo 90.-

(...)

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

En caso de que en el hecho de tránsito la víctima sea una persona peatona o ciclista, la unidad será remitida de forma inmediata al depósito vehicular, en tanto se llevan a cabo las investigaciones correspondientes

Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:

(...)

XIII. La Secretaría emitirá los lineamientos aplicables para el retiro de concesiones que, de manera constante sus unidades se encuentren



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

I LEGISLATIVO involucradas en hechos de tránsito en los que la víctima sea una persona peatona o ciclista.

XIV. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Para su mayor difusión publíquese en el Diario Oficial De La Federación.

SEGUNDO. Una vez entrada en vigor se tendrá un plazo de 15 días hábiles para que las autoridades competentes emitan las disposiciones administrativas o secundarias correspondientes para el correcto funcionamiento de la Ley.

Dado ante el Recinto Legislativo de Donceles, febrero del 2020.

DocuSigned by:
Miguel Angel Macedo Escartin
SE 878115313415