

DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
Presente

Las y los suscritos diputados, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista, en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso b); 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 12, fracción II; 13, fracción I, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracción I, 95, fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Poder Legislativo la presente **INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (en materia de comercio en las vialidades primarias y/o de acceso controlado)**, para quedar como sigue:

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Salvaguardar la integridad y seguridad física, tanto de las personas comerciantes como de los conductores de los medios de transporte motorizados que circulan en vías de acceso controlado o vías rápidas.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONTEXTO GENERAL

La humanidad se ha caracterizado por grandes procesos de movilidad, causados por diversas circunstancias, los cuales han tenido un papel fundamental en el desarrollo de

las sociedades, incentivadas en cierta medida por las actividades de comercialización de mercancías que realizaban las sociedades antiguas, generando diversas redes y caminos contruidos para el traslado de éstas y facilitar su distribución.

Debemos tener claro que, la movilidad urbana es un determinante importante de la calidad de vida, el bienestar y el goce de derechos de las personas que habitan en las ciudades y las zonas conurbadas, así como en el funcionamiento y sostenibilidad de estas. A su vez, los sistemas de la misma, son centrales para la convivencia cotidiana y la cohesión social en dichos espacios.

En documentos de Naciones Unidas, como la Carta Mundial “Por el derecho a la ciudad”, ya aparece el derecho a la movilidad (art. XIII) como una obligación de los gobiernos de las ciudades en aspectos como el desarrollo de una política pública sectorial, que exige la formulación de planes de desplazamiento urbano e interurbano; un sistema de transporte público accesible en términos de oportunidad, cobertura, equipamiento y precio razonable, y sostenibilidad del modelo en términos de atención y previsión de las necesidades sociales y medioambientales de la ciudad.

En ese contexto, las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en sus territorios, a partir de un plan de desplazamiento urbano e interurbano y, a través de, un sistema de transporte público accesible, a precio razonable y adecuado a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).

Ahora bien, desde esta perspectiva, es posible afirmar que el derecho a la movilidad tiene una doble dimensión. Una individual o subjetiva, como el acceso efectivo a bienes,

servicios y a la interacción con la ciudad, y una colectiva o social, que exige del Estado la ejecución eficiente de políticas públicas que brinden un sistema de movilidad “sostenible”, con “equidad” en la distribución de equipamiento e infraestructura.¹

En el análisis de política pública sobre movilidad urbana suelen destacarse temáticas como **las necesidades de viaje y requerimientos de vías**, los costos, financiamiento y tarifas, los horarios, **tiempos de desplazamiento** y calidad de servicio, **la seguridad** y capacidad de transporte de los distintos medios y los requerimientos energéticos e impacto medioambiental, entre otros.²

En materia de derechos humanos existen dos grandes acepciones para el vocablo movilidad: forzada o voluntaria. La primera se refiere al asilo y refugio; y en el segundo de los casos a la emigración, inmigración, tránsito y retorno. Mientras que la movilidad voluntaria de manera general se refiere al *“libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”*.

De acuerdo con la Comisión Nacional de Derechos Humanos³, el derecho a la movilidad está relacionado con diversas necesidades básicas de las personas como la alimentación, pues necesitan desplazarse de un lugar a otro para proveerse de sus víveres, ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; el

¹ Artículo denominado “El derecho a la movilidad urbana en un contexto de pluriagencialidad metropolitana”, consultado en <https://www.cels.org.ar/web/wp-content/uploads/2016/06/IA2013-Debate-2-El-derecho-a-la-movilidad-urbana-en-un-contexto-de-pluriagencialidad-metropolitana.pdf>

² R. Martínez, C. Maldonado y J. Schönsteiner (eds.), “Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género: marco de análisis e identificación de instrumentos de política para el desarrollo de sistemas sostenibles de movilidad urbana en América Latina”, Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/74), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022.

³ CNDH, Movilidad, Vivienda y Derechos Humanos. Primera Edición, noviembre 2016.

derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna; derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; derecho a la educación para acudir a la escuela; derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros.

Dada esta relación, el Estado tiene la obligación de proporcionar los mecanismos adecuados para el goce del derecho de todos al libre tránsito, propiciando que los distintos medios de transporte, públicos o privados, sean de calidad, eficientes, con criterios ambientales; garantizando con ello un lugar seguro para transitar, vivir en paz y con dignidad.

A mayor abundamiento, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las Naciones Unidas (ONU), cada año se estiman que hay alrededor de 1.3 millones de muertes por siniestros de tránsito y más de 50 millones de lesiones relacionadas con ellas. (Naciones Unidas, 2021).

Por su parte, el Plan Mundial del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (Naciones Unidas, 2021), las **personas, los vehículos y la infraestructura deben interactuar de manera que garanticen la seguridad**; debido a que, tanto las características de diseño como la seguridad en los vehículos, influyen en el comportamiento de las personas, por esto, el diseño de ambos debe tener la capacidad de garantizar el cumplimiento lógico e intuitivo, además de ser capaz de anticipar y tomar en cuenta los errores humanos.

Con el objetivo de asegurar comportamientos seguros de los usuarios y disminuir el riesgo de siniestros de tránsito, **se deben abordar y estipular las normas de circulación correspondientes en los diferentes órdenes de gobierno, aplicando e imponiendo las sanciones adecuadas.**

En el caso de nuestro país, los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte, traumatismos y generadores de altos costos multidimensionales (de salud, económicos y sociales) (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2022a).

CONTEXTO INTERNACIONAL

ARGENTINA.

En este país latinoamericano, se considera que en el caso de su ciudad capital, Buenos Aires, el aglomerado metropolitano se ha organizado históricamente en torno a corredores instaurados, primero, por las vías ferroviarias y, luego, por las autopistas urbanas. Los ferrocarriles, articulados a la red subterránea y al sistema de colectivos, proveen acceso a un área central focalizada. En esa área, el nivel relativo de concentración de empleos y servicios resulta hegemónico. Y los corredores de transporte tienen escasa conectividad transversal, particularmente los servicios de transporte de riel

A nivel país, la red vial de la República Argentina cuenta con más de 500.000 km de carreteras, distribuidas de la siguiente manera⁴:

- Red Nacional: según datos del “Sig de Vialidad Nacional” son aproximadamente 41 mil km, entre autopistas, autovías y carreteras de calzada simple, de los cuales el 92% se encuentra pavimentado, el 6% es de ripio y el 2% restante es de tierra.

⁴ Consultado en

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/redes_simplificadas_de_transporte_v1.pdf

- Red Provincial: a cargo de las Direcciones Provinciales de Vialidad, según datos del Consejo Vial Federal de 20167, son unos 200 mil km. El 23% cuenta con pavimento, mientras que el 77% se trata de caminos de ripio y tierra.
- Red Terciaria: son caminos de jurisdicción municipal, con una extensión estimada en 285 mil km, en su mayoría de tierra.

En cuanto a los datos de la Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Carga y Logística del Ministerio de Transporte de la República de Argentina, las vialidades se clasifican jerárquicamente de acuerdo a los tramos de la red y se señalan como velocidad para su circulación en ellas las siguientes:

- Autopista: En aquellos tramos con su jerarquía definida como autopistas se calcula como el límite de velocidad más 8 km/h, siempre en un rango entre 88 km/h y 120 km/h.
- Autovía: se plantea una velocidad base de 112 km/h que corresponde a una topografía llana
- Ruta: Se establece una velocidad promedio en flujo libre de 78 km/h.
- Avenida: Se autoriza en promedio una velocidad de circulación de 60 km/h
- Calle: El Límite de velocidad máxima en este tipo de vialidades se precisa en 40 km/h

Ahora bien, en el referido país se publicó la Ley de Transito denominada Ley 24.449⁵, ordenamiento que en su articulado establece lo siguiente:

“ARTICULO 21. — ESTRUCTURA VIAL. Toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, **debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial**, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica.

...”

“ARTICULO 23. — OBSTACULOS. Cuando la seguridad y/o fluidez de la circulación estén comprometidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultades sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, advirtiendo del riesgo a los usuarios y coordinando su accionar a efectos de dar solución de continuidad al tránsito.

...”

“ARTICULO 24. — PLANIFICACIÓN URBANA **La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación**, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte colectivo y procurando su desarrollo

...”

“ARTICULO 36. — **PRIORIDAD NORMATIVA.** En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad:

⁵ El contenido puede ser consultado en el siguiente enlace
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24449-818>

...

Ahora bien, en su título VI denominado “LA CIRCULACIÓN” el ordenamiento en cita, precisa lo siguiente:

“ARTICULO 38. — PEATONES Y DICAPACITADOS. Los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

1. **Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin;**

2. En las intersecciones, por la senda peatonal;

...

“ARTICULO 46. — AUTOPISTAS. En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril, rigen las siguientes reglas:

b) **No pueden circular peatones**, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial;

...

“ARTICULO 48. — PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

...

t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, **instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino;**

...

Como puede observarse, de acuerdo con este ordenamiento legal, no se puede realizar la venta de productos en zonas de algún camino, con el fin de procurar la integridad física de los peatones y los usuarios de las vialidades.

PERÚ

El Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible, de este país tiene como objetivo mejorar la movilidad urbana sostenible apoyando la reforma del transporte público urbano en las principales ciudades del Perú.

El proyecto fue diseñado en estrecha cooperación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú y ayuda a los gobiernos locales en la planificación, implementación y gestión de sus planes, contribuyendo a la eficiencia y calidad del transporte urbano y reduciendo así las emisiones de carbono. El transporte urbano también aumentará su competitividad y productividad al reducir el tiempo de transporte lo que mejora la calidad de vida de los peruanos.⁶

Por otro lado, la Política Nacional de Transporte Urbano⁷ se constituye en un instrumento que establece un conjunto de objetivos y prioriza acciones orientados a resolver un problema que afecta a gran porcentaje de la población que habita en las principales ciudades del país, es también la herramienta que permitirá a las autoridades de los Gobiernos Locales, alinear sus instrumentos regulatorios y de gestión para una adecuada solución del problema en el sistema de transporte público urbano.

Ahora bien, en el año de 2014 la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías de la República del Perú, emitió el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito, emitido en cumplimiento al artículo 4 del Decreto supremo número 016-2009-MTC, publicado el veinte de junio de dos mil nueve. Del referido ordenamiento se destacan los siguientes elementos normativos:

⁶ Consultado en <https://www.eulaif.eu/es/proyectos/proyecto-de-movilidad-urbana-en-peru>

⁷ Emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Estado de Perú, consultado en <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1648403/Difusi%C3%B3n%20de%20la%20PNTU.pdf.pdf>

“(…)

**TÍTULO III
DE LAS VIAS
CAPÍTULO I
ASPECTOS GENERALES**

Artículo 9.- Elementos.

La vía comprende la calzada, la acera, la berma, la cuneta, el estacionamiento, el separador central, el jardín y el equipamiento de servicios necesarios para su utilización. Las vías públicas se utilizan de conformidad con el presente Reglamento y las normas que rigen sobre la materia.

Artículo 11.- Clasificación y nomenclatura.

La clasificación y nomenclatura de las vías se encuentran establecidas en el Reglamento Nacional de Jerarquización Vial, al que se sujetarán las Autoridades competentes en sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 24.- Prohibiciones.

Está prohibido en la vía:

- 1) **Destinar las calzadas a otro uso que no sea el tránsito y el estacionamiento.**
- 2) **Ejercer el comercio ambulatorio o estacionario.**
- 3) Colocar propaganda u otros objetos que puedan afectar el tránsito de peatones o vehículos o la señalización y la semaforización.

...

- 7) Colocar en la calzada o en la acera, elementos que obstruyan la libre circulación.

...

(…)”.

CONTEXTO NACIONAL

El 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

El referido ordenamiento legal define a la movilidad como el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas (Art. 3. Fracc. XXXII). De la misma forma, define a la Seguridad Vial como el conjunto de políticas y sistemas orientados a **controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito** (Art. 3. Fracc. XLVII).

Es así que el referido cuerpo normativo establece como objetivo prioritario **la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos**, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, **a través de la generación de sistemas de movilidad seguros**. (Art. 5). Estableciendo de entre otros los siguientes criterios:

- *Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser **diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad**;*
- *La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte*

En ese contexto, al abordar el tema de la Seguridad Vial, la Ley General establece que el sistema de movilidad debe contar con **las condiciones necesarias que protejan al**

máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros (Artículo 12).

De acuerdo al artículo 31 de la multicitada ley, se precisa que, la planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada **por cualquiera de los tres órdenes de gobierno**, integrarán los principios y jerarquía de la movilidad observando de entre otros los siguientes elementos:

- **Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía.**
- **Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas** y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad

Por último, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece en su artículo 49, las medidas mínimas de tránsito que deben considerar los tres órdenes de gobierno, dentro de los cuales se hace hincapié para efectos de esta iniciativa: **las medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.**

Por otro lado, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, establece como uno de sus Objetivos Específicos “*Generar las acciones correspondientes en favor de la protección de la vida, integridad física, de las personas usuarias de las vías en el territorio nacional, de acuerdo con el logro de objetivos suscritos por México.*”

Además, precisa como uno de sus Principios la **Seguridad** con la finalidad de asegurar una movilidad segura en las calles, desplazamientos y espacio público. **Los servicios de movilidad deben ser espacios de tránsito, de paz y garantía del derecho a la vida. Desde un enfoque integral y sistémico que conjunte tanto la seguridad vial como la seguridad ciudadana**, que se atiendan las causas estructurales para ofrecer espacios seguros, aumentando la percepción de seguridad, reduciendo siniestros de tránsito, lesiones graves y pérdida de vidas humanas.

En ese orden de ideas, uno de los Ejes rectores de la Estrategia Nacional de Movilidad y seguridad vial, resulta ser precisamente **la SEGURIDAD VIAL** con la finalidad de conseguir la reducción sistemática de las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, a través de la creación de sistemas de movilidad seguros a nivel nacional, por medio de infraestructura segura, vehículos más seguros, gestión de velocidades más seguras, personas usuarias más seguras y protocolos de atención a la emergencia.

Como parte de sus Objetivos Generales se establece la protección de la vida, la integridad física de las personas usuarias de las vías en el territorio nacional y reducir el costo social de las muertes y lesiones causadas por los siniestros de tránsito y por las diferentes formas de violencia en la movilidad.

En otro orden de días, no debe pasar desapercibido que, el 12 de abril de 2024, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Norma Oficial Mexicana, NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas, Especificaciones y aplicación⁸,

⁸ <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/nom-004-sedatu-2023-estructura-y-diseno-para-vias-urbanas-especificaciones-y-aplicacion?state=published>

cuyo objetivo radica en: establecer los requisitos generales que han de considerarse en el diseño y/o rediseño de las calles urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal para mejorar la movilidad en condiciones de accesibilidad y seguridad vial de las personas usuarias de la vía, así como orientar el desarrollo urbano hacia un modelo sostenible que contribuya a cerrar brechas de desigualdad.

En la misma se define a la Seguridad Vial como: ***“un conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito”***. Esta jerarquía se debe usar en la planeación y divide la forma de las vías en tres categorías: primarias, secundarias y terciarias o locales, las cuales son definidas de la siguiente forma:

1. **Vía primaria:** su objetivo es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforos, entre distintas áreas de una zona urbana, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos destinados a la operación de vehículos de transporte público y de emergencia. Se divide en vías de circulación continua y principales, Estas se subdividen a la vez en:
 - a) **Vía de circulación continua / Libramiento / Zona de transición urbano-carretero:** generalmente cuenta con carriles centrales y laterales separados por camellones y/o intersecciones a desnivel; la incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo debe realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos.
 - b) **Vía principal:** su objetivo es facilitar el flujo del tránsito vehicular entre diferentes zonas del asentamiento humano, generalmente sus flujos son controlados por semáforo, puede contar con carriles exclusivos para vehículos no motorizados y/o transporte público; tiene uno o dos sentidos de circulación, con o sin faja separadora.

2. **Vía secundaria:** su objetivo es recolectar los flujos de las vías terciarias hacia la red vial primaria, puede tener faja separadora y estacionamiento en vía pública.
3. **Vía terciaria:** con un carácter estrictamente local, su objetivo primordial es de habitabilidad, brindar acceso a los predios dentro de las comunidades o para el tránsito exclusivo peatonal o de vehículos no motorizados. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas.”

CONTEXTO CIUDAD DE MÉXICO

En la Ciudad de México, el Programa de Gobierno 2019-2024, establece el Plan Estratégico 3 denominado Más y Mejor Movilidad, en que las personas estarán en el centro de las políticas públicas de movilidad Urbana de la Ciudad de México, además establece como uno de sus ejes la integración física, operacional, de modo de pago y de imagen de los distintos sistemas de transporte de la ciudad.

Por otro lado, el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024, se estructura en torno a tres ejes complementarios entre sí, dentro de ellos, la parte que nos interesa es **el Eje 3 denominado Proteger que establece que se cuidará la integridad de las personas que usan los distintos sistemas de transporte**, por medio de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros, especialmente para los grupos de atención prioritaria. Asimismo, se promoverán estrategias de movilidad sustentable para proteger el medio ambiente. Considerando para ello el desarrollo de un Programa Integral de Seguridad Vial.

En ese sentido, la política de seguridad vial de la ciudad, plasmada en el Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024 (PISVI), está enfocada en promover la convivencia vial y **garantizar la seguridad vial de todas las personas usuarias**, especialmente las más vulnerables. Se implementarán soluciones orientadas a proteger la vida, promover el cambio de conducta a través de la formación y la educación, así como aumentar la eficacia de las instituciones encargadas de la seguridad vial en la ciudad.

El objetivo general de este instrumento es reducir en un 30% las muertes en sitio por hechos de tránsito en la Ciudad de México para el año 2024, en consonancia con la Declaración de Estocolmo suscrita por el Gobierno de México en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, así como la Resolución A/RES/74/299 adoptada por la Asamblea General de la ONU, que establecen el compromiso de reducir las muertes por hechos de tránsito en al menos un 50% entre 2020 y 2030.

Asimismo, establece cuatro principios de actuación:

- **La seguridad vial está enfocada en disminuir los hechos de tránsito mediante el impulso de la convivencia vial.**
- **Todas las personas usuarias de la vía tienen responsabilidad en la construcción de una movilidad segura basada en la construcción de comunidad.**
- Las autoridades promoverán la educación, la convivencia y la solidaridad en las calles de la ciudad.
- Las políticas y acciones enfocadas a la seguridad vial son concretas, medibles y evaluadas de manera sistemática.

Así también, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial el catorce de julio de dos mil catorce, reconoce el principio de seguridad, mediante el

cual se privilegiarán ñas acciones de prevención del delito **e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas** y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

De acuerdo con el artículo 35 de este ordenamiento, la Planeación de la Movilidad y la Seguridad Vial de la Ciudad debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y de Desarrollo Urbano, el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México; señalando como objetivo de la planeación de la movilidad y la seguridad vial garantizar la movilidad de las personas y como uno de sus criterios la Adopción de medidas en materia de educación vial, con el objetivo de **GARANTIZAR LA PROTECCIÓN DE LA VIDA Y DE LA INTEGRIDAD FÍSICA.**

Por otro lado, el aludido cuerpo normativo establece una jerarquía de las vialidades y las clasifica de la siguiente forma (Art. 178):

- **Vialidades primarias:** Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos;
- **Acceso controlado:** Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales laterales separados por camellones. La incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos; y
- **Vialidades secundarias:** Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facilitar el flujo del tránsito vehicular no continuo. Sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos.

Asimismo, destaca los elementos que deben considerarse en las vialidades de conformidad con el artículo 179, los cuales son los siguientes:

- **Vías peatonales:** Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano;
- **Vías ciclistas:** Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; y
- **Superficie de rodadura: Espacio destinado a la circulación de vehículos, incluyendo la circulación de vehículos no motorizados.**

Como se ha precisado en esta exposición de motivos, en los objetivos de los Sistemas de Movilidad establecidos en los niveles de Gobierno tanto Federal como de esta Ciudad, se destaca la obligatoriedad de garantizar al máximo posible la protección a la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas, implementando acciones que contribuyan a la disminución de los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros tanto para la circulación peatonal, como para el desplazamiento de los vehículos en las vialidades de la Ciudad, sobre todo en aquellas que están diseñadas para la circulación constante y con la finalidad de fortalecerla.

En tal virtud, a fin de dar claridad a la propuesta planteada se presenta el siguiente cuadro comparativo

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	PROPUESTA DE LA INICITIVA A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Artículo 182.- La Administración Pública podrá otorgar autorizaciones, concesiones y permisos a particulares, para la construcción y explotación de vialidades de acuerdo a lo establecido en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público. Sin correlativo	Artículo 182.- La Administración Pública podrá otorgar autorizaciones, concesiones y permisos a particulares, para la construcción y explotación de vialidades de acuerdo a lo establecido en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público. No se otorgarán autorizaciones y/o permisos a los particulares para utilizar la superficie de rodadura de las vías primarias y de acceso controlado para ejercer el comercio en la misma.

Por todo lo expuesto, a fin de garantizar la seguridad de todas las personas es que sometemos a la consideración del Pleno de este Congreso de la Ciudad de México, la presente:

INICIATIVA POR LA QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 182 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

ÚNICO. Se adiciona un segundo párrafo al artículo 182 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 182.- ...

No se otorgarán autorizaciones y/o permisos a los particulares para utilizar la superficie de rodadura de las vías primarias y de acceso controlado para ejercer el comercio en la misma.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los trece días del mes de febrero de dos mil veinticinco.

Suscriben;

JESÚS SESMA SUÁREZ

Dip. Jesús Sesma Suárez
Coordinador

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Paula Alejandra Pérez Córdova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León

MANUEL TALAYERO PARIENTE

Dip. Manuel Talayero Pariente



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Dip. Iliana Ivón Sánchez Chávez

Dip. Israel Moreno Rivera

Dip. Juan Estuardo Rubio Gualito

Víctor Gabriel Varela López

Dip. Víctor Gabriel Varela López