



III LEGISLATURA



Ciudad de México, 12 de septiembre de 2024

DIP. MARTHA ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA

P R E S E N T E

El que suscribe diputado **FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a) y b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I de su Reglamento someto a la consideración de este H. Congreso, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR LA QUE SE MODIFICAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA LLAMARSE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5, 6, 65, 66 y 255; SE ADICIONAN LAS FRACCIONES IV, XLVII, LXVII, LXXXI, LXXXIII, CIX Y CX AL ARTICULO 9 RECORRIENDO LAS SUBSECUENTES; Y SE AÑADE EL TÍTULO QUINTO DENOMINADO “DE LA SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA VIAL” CON LOS ARTÍCULOS 262, 263 Y 264**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA;

INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR LA QUE SE MODIFICAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA LLAMARSE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5, 6, 65, 66 y 255; SE ADICIONAN LAS FRACCIONES IV, XLVII, LXVII, LXXXI, LXXXIII, CIX Y CX AL ARTÍCULO 9 RECORRIENDO LAS SUBSECUENTES. Y SE AÑADE EL TÍTULO QUINTO DENOMINADO “DE LA SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA VIAL” CON LOS ARTÍCULOS 262, 263 Y 264

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER;

La Ciudad de México en conjunto con la zona metropolitana emiten al año alrededor de 75 millones de toneladas de co2 (SEDEMA,2021, P. 71)¹.

Para 2030 de acuerdo con la ONU deberíamos reducir un 25% de nuestras emisiones de CO2 a nivel nacional, local e individual.

El sector transporte es responsable del 50% del consumo de combustibles fósiles en la ZMVM, siendo el principal emisor de contaminantes (SEDEMA,2021, P. 21). El 87% de las emisiones de CO2 se deben al consumo de combustibles fósiles en el sector transporte, la industria, las viviendas, y los comercios y servicios. En específico, el transporte genera las mayores emisiones (58%) (SEDEMA,2021, P. 23).

Las emisiones de gases contaminantes por parte del sector transporte llevan consigo repercusiones directas para quienes habitamos en esta ciudad, específicamente podemos hablar de las siguientes consecuencias debido al uso excesivo de los tradicionales medios de transporte de combustión:

-La temperatura de la CDMX ha aumentado hasta en 4 grados centígrados con respecto al siglo pasado (López, 2023)².

-Lluvias más fuertes y en varias ocasiones en un mismo día, provocando inundaciones.

¹ Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México. Inventario de Emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México 2018. Dirección General de Calidad del Aire, Dirección de Proyectos de Calidad del Aire. Ciudad de México. Agosto, 2021.

² (López, 2023). Las islas de calor aumentan la temperatura en CDMX. UNAM. Recuperado el 05/09/2024 de <https://www.pincc.unam.mx/las-islas-de-calor-aumentan-la-temperatura-en-cdmx-pincc/>



III LEGISLATURA
-La CDMX se hundió hasta 12 metros el siglo pasado, de continuar a ese ritmo por las inundaciones y falta de agua en el subsuelo, podría hundirse hasta 30 metros (Laursen, 2022)³.

-Contaminación del suelo de conservación y de los mantos acuíferos.

-Aumento en las enfermedades respiratorias.

Aunado a los efectos ya mencionados que se presentan al no tener una ley de movilidad y seguridad vial que vele por la sostenibilidad del medio ambiente y la salud de la población, los accidentes y muertes viales son un tema que va en aumento y que debemos como poder legislativo contribuir a su disminución. Las calles de la Ciudad de México deben ser seguras para toda la población, incluidos peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

De acuerdo con el reporte trimestral de hechos de tránsito de la SEMOVI julio-septiembre 2022, los reportes de incidentes viales ingresados al C5 alcanzaron su nivel más alto desde 2019 con un total de 22,387 reportes.

El dato más alarmante es el de las personas fallecidas por hechos de tránsito en los primeros 9 meses de 2022, cifra que alcanzó un récord histórico de 157 muertes, siendo los motociclistas y peatones los más afectados en este rubro.

Son estos los motivos que fundamentan la presente iniciativa, que tiene por objeto la disminución de las muertes viales, la disminución de tiempos de traslado, reducción de accidentes viales y de transporte público, así como abonar a una Ciudad de México sostenible con mayor uso de la bicicleta y recorridos a pie.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN;

El pasado 17 de mayo de 2022 la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión publicó a través del Diario Oficial de la Federación la denominada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial donde se incluye la movilidad con perspectiva de género y se pone como prioridad a peatones y ciclistas, buscando que el país dirija el tema de la movilidad al cumplimiento de la agenda 2030 de las Naciones Unidas así como

³ (Laursen, 2022). El cambio climático hunde Ciudad de México, su población contrataca. MIT Technology review. Recuperado el 05/09/2024 de <https://www.technologyreview.es/s/13912/el-cambio-climatico-hunde-ciudad-de-mexico-su-poblacion-contrataca>



III LEGISLATURA
la disminución de las muertes y accidentes viales, por lo que se propone que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México se actualice de acuerdo con esta Ley General.

IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD;

PRIMERO. De conformidad los artículos 7 fracción XV, 337 y 340 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los Diputados, representar los intereses legítimos de los ciudadanos, así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes, a través de proposiciones y denuncias.

SEGUNDO. De conformidad con el artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México, dispone el derecho a la vía pública ... “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”, así como el derecho a la movilidad... “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo con 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.”

TERCERO. De conformidad con el artículo 16 de la Constitución Política de la Ciudad de México... “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...El Gobierno de la Ciudad y las alcaldías, en el ámbito de sus competencias: 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...

La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene... Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías”.

CUARTO. De conformidad con el artículo 19, numeral 1, párrafo segundo de la Constitución Política de la Ciudad de México...” Las autoridades de la Ciudad de México, al participar en organismos metropolitanos, deberán hacerlo corresponsablemente con el objetivo de mejorar las condiciones de habitabilidad, movilidad, sustentabilidad y calidad de vida en la metrópoli, procurando en todo momento la equidad en la colaboración”.

QUINTO. Uno de los ejes del Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2014 suscrito por la actual Jefa de Gobierno Claudia Sheinbaum se denomina más y mejor movilidad, en el que indica “En el periodo 2019-2024 las personas estarán en el centro de las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes



III LEGISLATURA

“cómodos y seguros para toda la ciudadanía. Las 3 redistribuciones de la movilidad en la Ciudad de México Para enfrentar los problemas derivados de la fragmentación, ineficiencia e inequidad del actual sistema de movilidad de la Ciudad de México, el presente Plan Estratégico se basa en la redistribución de tres componentes estructurales de la movilidad urbana: • Redistribución de los modos. • Redistribución del espacio vial. • Redistribución de los recursos”.

V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;

INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR LA QUE SE MODIFICAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA LLAMARSE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5, 6, 65, 66 y 255; SE ADICIONAN LAS FRACCIONES IV, XLVII, LXVII, LXXXI, LXXXIII, CIX Y CX AL ARTÍCULO 9 RECORRIENDO LAS SUBSECUENTES. Y SE AÑADE EL TÍTULO QUINTO DENOMINADO “DE LA SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA VIAL” CON LOS ARTÍCULOS 262, 263 Y 264.

VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR;

Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

VII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO NORMATIVO VIGENTE	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO
<p>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.</p> <p>...</p> <p>(SIN CORRELATIVO)</p>	<p>Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:</p> <p>I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;</p> <p>II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;</p>

<p>III LEGISLATURA</p>	<p>IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático; V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial; VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones; La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad; VIII. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.</p>
<p>Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <p>I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; II. Ciclistas; III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y VI. Usuarios de transporte particular automotor.</p> <p>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.</p> <p>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.</p>	<p>Artículo 6.- Se entenderá como jerarquía de movilidad a la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:</p> <p>I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada; II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados; III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado; IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. – III. ... IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o los usuarios, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma; V. - XLVI ...</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. – III. ... IV. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables;</p> <p>(SE RECORREN LAS SUBSECUENTES)</p> <p>V. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar</p>

<p>III LEGISLATURA</p> <p>XLVII. Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;</p> <p>XLIX. - LXVI ...</p> <p>LXVII. Registro: Acto administrativo mediante el cual la Secretaría inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, incluyendo la actualización de la transmisión de propiedad y demás actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse;</p> <p>LXVIII. – LXXX. ...</p> <p>LXXXI. Servicios Auxiliares o Conexos: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares;</p> <p>LXXXII. Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes, las personas físicas o morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público;</p> <p>LXXXIII. Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas;</p> <p>LXXXIV. – CVI ...</p> <p>(SIN CORRELATIVO)</p>	<p>a la vía o los usuarios, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;</p> <p>VI. - XLVI ...</p> <p>XLVII. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;</p> <p>(SE RECORREN LAS SUBSECUENTES)</p> <p>XLVIII. Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;</p> <p>XLIX. - LXVI ...</p> <p>LXVII. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;</p> <p>(SE RECORREN LAS SUBSECUENTES)</p> <p>LXVIII. Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;</p> <p>LXIX. – LXXX. ...</p> <p>LXXXI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.</p> <p>(SE RECORREN LAS SUBSECUENTES)</p> <p>LXXXII. Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;</p> <p>LXXXIII. Seguridad Vial: conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos;</p> <p>(SE RECORREN LAS SUBSECUENTES)</p> <p>LXXXIV. Señalización Vial: Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la infraestructura vial;</p> <p>LXXXV. – CVIII. ...</p> <p>CIX. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.</p>
---	---

<p>III LEGISLATURA</p>	<p>CX. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;</p> <p>(SE RECORREN LAS SUBSECUENTES)</p> <p>CXI. Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y;</p> <p>CXII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;</p>
<p>Artículo 65.- Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar las evaluaciones y en su caso los cursos que para el efecto establezca la Secretaría, además de cumplir con los demás requisitos que señala esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p>	<p>Artículo 65.- Todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso, además de cumplir con los demás requisitos y disposiciones jurídicas y administrativas aplicables que señala esta Ley.</p> <p>A fin de cumplir con lo señalado en el párrafo anterior, la Secretaría deberá: I. Elaborar los contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación, los cuales deberá hacer públicos para su consulta por parte de las y los interesados; II. Elaborar la metodología y procedimientos para realizar los exámenes, así como para su evaluación; III. Señalar con claridad los requisitos que garanticen que las personas con discapacidad puedan obtener su licencia en igualdad de condiciones.</p>
<p>Artículo 66.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas:</p> <p>I. Suspensión o cancelación;</p> <p>II. Expiración del plazo por el que fue otorgada; y</p> <p>III. Las previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p>	<p>Artículo 66.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas:</p> <p>I. Suspensión o cancelación;</p> <p>II. Expiración del plazo por el que fue otorgada; y</p> <p>III. Las previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. A partir de la expedición de las licencias de conducir, cada 7 años se aplicarán de nuevo los exámenes de valoración integral que demuestren su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias para poder renovar el documento.</p>
<p>Artículo 255.- Para la aplicación de sanciones a las normas de circulación contenidas en el presente capítulo y en el reglamento de tránsito, seguridad ciudadana podrá utilizar equipos y sistemas tecnológicos para acreditar las infracciones cometidas. Las infracciones registradas por estos medios deberán ser calificadas por agentes de tránsito y se deberá procederá la notificación al infractor y/o propietario del vehículo.</p>	<p>Artículo 255.- Para la aplicación de sanciones a las normas de circulación contenidas en el presente capítulo y en el reglamento de tránsito, seguridad ciudadana podrá utilizar equipos y sistemas tecnológicos para acreditar las infracciones cometidas que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas. Las infracciones registradas por estos medios deberán ser calificadas por agentes de tránsito y se deberá procederá la notificación al infractor y/o propietario del vehículo. Las infracciones registradas a través de equipos y/o sistemas tecnológicos únicamente podrán ser pagadas por la persona infractora de forma económica de acuerdo con el código fiscal vigente, sin existir opción a trabajo comunitario, cursos o talleres.</p>
<p>(SIN CORRELATIVO)</p>	<p>TÍTULO QUINTO DE LA SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA VIAL</p>

III LEGISLATURA

Artículo 262.- Medidas mínimas de tránsito. Se deberá incluir en el reglamento de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible. Y se establecerán, en la normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo. Por lo anterior el reglamento de tránsito y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
- II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:
 - a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
 - b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
 - c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
 - d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
 - e) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.
 - f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.
- IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;
- VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
- VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
- X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;
- XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de

<p>III LEGISLATURA</p>	<p>dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;</p> <p>XII. La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:</p> <p>a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.</p> <p>b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;</p> <p>XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y</p> <p>XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.</p>
<p>(SIN CORRELATIVO)</p>	<p>Artículo 263.- Criterios para el diseño de infraestructura vial para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:</p> <p>I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente. Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:</p> <p>a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;</p> <p>b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;</p> <p>c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;</p> <p>d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;</p> <p>II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;</p> <p>III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;</p>

III LEGISLATURA

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras. Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

<p>III LEGISLATURA</p>	<p>XIII. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.</p>
<p>(SIN CORRELATIVO)</p>	<p>Artículo 264.- Implementación de zonas de tránsito controlado: Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación- Se podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial. Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable. Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.</p>

VIII. TEXTO DEL PROYECTO DE DECRETO

Artículo ÚNICO.- Se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

III LEGISLATURA

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;**
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;**
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;**
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;**
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;**
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;**
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;**
- VIII. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.**

Artículo 6.- Se entenderá como jerarquía de movilidad a la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;**
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;**
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;**
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y**
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.**

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...

III LEGISLATURA

IV. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables,

...

XLVII. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

...

LXVII. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

...

LXXXI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

...

LXXXIII. Seguridad Vial: conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos.;

...

CIX. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

CX. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

...



III LEGISLATURA



Artículo 65.- Todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso, además de cumplir con los demás requisitos y disposiciones jurídicas y administrativas aplicables que señala esta Ley.

A fin de cumplir con lo señalado en el párrafo anterior, la Secretaría deberá: I. Elaborar los contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación, los cuales deberá hacer públicos para su consulta por parte de las y los interesados; II. Elaborar la metodología y procedimientos para realizar los exámenes, así como para su evaluación; III. Señalar con claridad los requisitos que garanticen que las personas con discapacidad puedan obtener su licencia en igualdad de condiciones.

Artículo 66.- ...

A partir de la expedición de las licencias de conducir, cada 7 años se aplicarán de nuevo los exámenes de valoración integral que demuestren su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias para poder renovar el documento.

Artículo 255.- Para la aplicación de sanciones a las normas de circulación contenidas en el presente capítulo y en el reglamento de tránsito, seguridad ciudadana podrá utilizar equipos y sistemas tecnológicos para acreditar las infracciones cometidas que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas. Las infracciones registradas por estos medios deberán ser calificadas por agentes de tránsito y se deberá procederá la notificación al infractor y/o propietario del vehículo. **Las infracciones registradas a través de equipos y/o sistemas tecnológicos únicamente podrán ser pagadas por la persona infractora de forma económica de acuerdo con el código fiscal vigente, sin existir opción a**



III LEGISLATURA
trabajo comunitario, cursos o talleres.

TÍTULO QUINTO DE LA SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 262.- Medidas mínimas de tránsito. Se deberá incluir en el reglamento de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible. Y se establecerán, en la normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo. Por lo anterior el reglamento de tránsito y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;

II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.

b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.

c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.

d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.

e) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;

VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;

VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

XII. La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la

III LEGISLATURA

conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

- a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.
- b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;

XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Artículo 263.- Criterios para el diseño de infraestructura vial para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente. Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas

peatonas;

- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;**
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;**
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;**

II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles

III LEGISLATURA

secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras. Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las



generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

XIII. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y

XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 264.- Implementación de zonas de tránsito controlado:

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación- Se podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial. Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable. Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.



III LEGISLATURA



TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

SEGUNDO.- Remítase al Jefe de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 12 días del mes de septiembre de 2024.

ATENTAMENTE

Federico Chávez Semerena

DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA

Título	Iniciativa ley de movilidad Fede Chávez
Nombre de archivo	INICIATIVA_LEY_GE...ILIDAD_FINAL.docx
Identificación del documento	0c8539fad0b74a1766c7bc71c6518306d1e1025c
Formato de fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	09 / 10 / 2024 18:59:13 UTC	Enviado para su firma a federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) por federico.chavez@congresocdmx.gob.mx IP: 187.189.215.39
 VISUALIZADO	09 / 10 / 2024 18:59:17 UTC	Visualizado por federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.189.215.39
 FIRMADO	09 / 10 / 2024 18:59:42 UTC	Firmado por federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.189.215.39
 COMPLETADO	09 / 10 / 2024 18:59:42 UTC	El documento se ha completado.