



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E

Las y los legisladores del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1, así como, el apartado D, inciso a), y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 4, fracción XXI, 12, fracción II, y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 2, fracción XXI, al igual que, el 5, fracción I, 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Congreso, la presente **INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE ZONA PEATONAL**, conforme al siguiente objetivo y exposición de motivos:

OBJETIVO

Se propone la creación de un nuevo capítulo en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en el que se establecen los requisitos y disposiciones necesarias para la implementación, desarrollo y mantenimiento de zonas peatonales en áreas urbanas, rurales y semirurales de la ciudad. Esta iniciativa busca promover la movilidad sostenible, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y garantizar la seguridad y la accesibilidad para todos los peatones

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Dentro de nuestra agenda parlamentaria procuramos incentivar acciones que sean amigables con el medio ambiente, con el fin de tener cada vez una ciudad más verde.

Las zonas peatonales son espacios públicos exclusivos para la gente donde está prohibido el tránsito vehicular llámese de automóviles, motocicletas e incluso de bicicletas. Las zonas peatonales son beneficiosas para la población y hasta para los comercios. En la Ciudad de México tenemos con gran éxito la calle de Madero, en el Centro Histórico, donde congenian peatones con empresarios.

La escritora estadounidense especialista en cambio climático Adele Peters, en su obra *50 Reasons Why Everyone Should Want More Walkable Streets*. (50 razones



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

por las que todos deberían querer calles más caminables) publicado el 24 de agosto de 2016, en la revista Fast Company y compartido por la página de internet del grupo “distritotec, señala que:¹ *“Si una persona cambia de un largo traslado al trabajo a una caminata, su felicidad aumenta tanto como si se hubiera enamorado”*.

De acuerdo con datos de un informe realizado por Adele Peters y publicado por distritotec, existen más de 50 beneficios de la caminabilidad en las ciudades, dentro de las que se destacan:²

1. Ayuda a las personas a vivir más tiempo

La inactividad es la cuarta causa de mortalidad en todo el mundo; la actividad física cayó un 32 por ciento en las últimas cuatro décadas en Estados Unidos y un 45 % en menos de dos décadas en China. Para las personas mayores de 60 años, caminar tan solo 15 minutos al día puede reducir el riesgo de muerte en un 22%.

2. Ayuda a las personas a adelgazar

Una caminata de 30 minutos puede quemar 100 calorías; por cada 12 cuadras caminadas al día, aproximadamente, tu riesgo de obesidad cae 4.8%.

13. Reduce el riesgo de enfermedades crónicas

Caminar regularmente puede reducir el riesgo de enfermedades como diabetes tipo 2, enfermedades cardíacas y cáncer de colon. La inactividad es una de las causas principales de la mayoría de las enfermedades crónicas.

4. Hace más felices a las personas

Una persona que realiza un traslado de una hora en automóvil necesita ganar un 40 % más para ser tan feliz como alguien que realiza una caminata corta al trabajo. Por otro lado, los investigadores descubrieron que, si una persona cambia de un largo traslado al trabajo a una caminata, su felicidad aumenta tanto como si se hubiera enamorado. Las personas que caminan 8.6 minutos al día tienen 33 por ciento más de probabilidades de reportar una mejor salud mental.

5. Mejora la seguridad vial

Más de 270,000 peatones son asesinados en todo el mundo cada año; un mejor diseño de las calles y políticas de reducción de velocidad pueden ayudar a disminuir

¹ <https://distritotec.tec.mx/es/curso/50-razones-por-las-que-todos-deberian-querer-calles-mas-caminables>

² Véase: 50 razones por las que todos debería querer calles más caminables. Disponible en: <https://distritotec.tec.mx/es/curso/50-razones-por-las-que-todos-deberian-querer-calles-mas-caminables>. Consultado el 18 de octubre de 2024



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

el riesgo de accidentes. Con solo acortar un paso peatonal se puede reducir el riesgo de muerte de peatones en un 6 por ciento.

6. Trae de vuelta los «ojos en la calle»

Si bien algunos países invierten en cámaras de seguridad para calles, como el Reino Unido, con 5.9 millones de cámaras en espacios públicos, motivar a más personas a caminar es una forma más barata de aumentar la vigilancia y hacer que las calles se sientan más seguras.

7. Reduce el crimen de otras maneras

Hacer que las calles sean más agradables para caminar, reduciendo la basura, por ejemplo, o haciendo respetar el límite de velocidad, tiene el beneficio adicional de disminuir la delincuencia. En un vecindario de Kansas City, el crimen cayó un 74 por ciento después de que en algunas calles se implementaran fines de semana sin automóviles.

8. Hace que los vecindarios sean más vibrantes

Las mismas características que hacen que las calles sean más caminables, como un diseño más seguro y atractivo, hacen que las personas quieran pasar más tiempo en ellas y devuelven la vitalidad a los vecindarios.

9. Mejora el «sentido del lugar»

Pasar tiempo caminando por un vecindario, en lugar de ir en auto, ayuda a las personas a tener una mejor idea de lo que lo hace único, y es más probable que quieran ayudar a cuidarlo.

10. Impulsa la creatividad

Si un vecindario es caminable, es más probable que se convierta en el hogar de arte callejero y eventos al aire libre; por lo tanto, el arte público y los eventos culturales pueden ayudar a atraer a las personas a las calles donde no habrían caminado antes.

11. Es universalmente accesible

Si bien no todos pueden pagar un automóvil o saben cómo conducir, caminar es universalmente accesible e incluso aquellos que toman el metro o conducen también caminan en algunos puntos durante el día. El informe señala que el diseño



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

de infraestructura peatonal para aquellos con menos movilidad también ayuda a mejorar la experiencia peatonal de todos los usuarios.

12. Fomenta la interacción social

Las calles caminables reúnen a personas que de otro modo no se conocerían. Un estudio de la década de los sesenta demostró que las personas que vivían en calles con más tráfico de automóviles tenían menos probabilidades de conocer a sus vecinos.

13. Fortalece la identidad de la comunidad

A medida que las personas interactúan más en las calles, también se crea un sentido de comunidad. En Irlanda, un estudio encontró que las personas en vecindarios caminables tenían un 80 por ciento más de «capital social» que las personas que vivían en áreas que dependen del automóvil.

14. Conecta a las personas de generación en generación

En Estados Unidos, los millennials prefieren caminar a usar el auto por un margen del 12 por ciento. En algunas áreas, las personas mayores también tienen más probabilidades de caminar o tomar el transporte público. Hacer las calles más caminables ayuda a unir a personas de todas las edades, incluidos los niños.

15. Construye inclusividad

La infraestructura vial, como las avenidas, puede separar físicamente y segregar vecindarios; un mejor diseño peatonal hace que la ciudad entera sea más accesible para todos. Para las personas de ingresos más bajos, que podrían perder un trabajo si su auto se descompone, puede ayudar a construir una red de seguridad social.

16. Impulsa la economía

Hacer que los vecindarios sean más caminables aumenta el número de personas que compran allí. Los peatones pueden gastar hasta un 65 por ciento más que los automovilistas. También aumenta el empleo; en Dublín, un vecindario rediseñado con zonas peatonales condujo a un aumento del empleo del 300 por ciento. En general, andar en bicicleta y caminar generan un retorno de inversión de aproximadamente \$11.80 dólares por cada dólar invertido.



CONTEXTO INTERNACIONAL

Las zonas peatonales conforman el centro neurálgico de la vida de cualquier ciudad: tiendas, cafeterías, el ir y venir de turistas y locales, no hay mejores zonas para sentarse a observar y llegar a conocer la esencia propia del lugar.

Estas son algunas ciudades en el mundo con zonas peatonales³.

1. Granada: 91 km peatonales

Granada no solo es bonita, sino que también es la ciudad española con la zona peatonal más amplia del país. El centro de Granada está restringido al tráfico rodado, así que nada mejor que esta zona para disfrutar tranquilamente de la ciudad favorita de los Reyes Católicos.

2. Vitoria Gasteiz: 70 km peatonales

El tejido urbano de Vitoria – Gasteiz favorece la movilidad y la accesibilidad a pie, de hecho, en 2013 fue ganadora del Premio Ciudad que Camina. Aunque es en el centro donde se encuentra su zona peatonal más amplia, con calles dedicadas al comercio donde conviven marcas principales y tiendas locales de gran tradición.

3. Valencia: 136 km peatonales

Valencia apostó por la reducción de la contaminación y entre las medidas para conseguirlo se hicieron peatonales más zonas del centro histórico. Así la ciudad aparece en 3ª posición en el ranking.

4. Bilbao: 44 km peatonales

La Gran Bilbao es también grande en cuanto a área peatonal se refiere. Pasear por el casco viejo es una delicia para los sentidos: la convivencia de comercios, las tiendas de “Bilbao de toda la vida”, comercios de souvenirs, cafés o propuestas más innovadoras y modernas.

Un nuevo estudio realizado EURO NEWS, revela que las ciudades europeas son de las más transitables del mundo. Este informe revela diez ciudades con zonas peatonales que las hace más transitables: Munich; Milan, Varsovia, Helsinki, Paris, Tokyo, Madrid, Oslo, Amsterdam y Copenhagen.⁴

³ Véase: Ciudades con más kilómetros de zonas peatonales. Disponible en: <https://tecnohotelnews.com/2018/06/holidu-kilometros-peatonales/>. Consultado el 18 de octubre de 2024.

⁴ Véase: <https://es.euronews.com/viajes/2024/04/13/nueve-de-las-10-ciudades-mas-peatonales-del-mundo-son-europeas-esta-la-suya-entre-ellas>.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

OBJETIVOS DE LA AGENDA 2030

Al respecto, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada por todos los Estados miembros de las Naciones Unidas en 2015, establece una serie de objetivos y metas para abordar los desafíos globales y promover el desarrollo sostenible en todo el mundo.⁵

Al respecto, el objetivo 11 pretende lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles y, en específico, el objetivo 11.7 establece que de aquí a 2030 se debe proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.⁶

En ese sentido, establecer zonas peatonales en áreas urbanas, rurales y semirurales de la ciudad, contribuye a dar acceso universal a espacios públicos seguros, cumpliendo con este objetivo.⁷

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Muchas ciudades en el mundo sufren los problemas comunes de las zonas urbanas: congestión, contaminación, pérdida de identidad de barrios históricos, disminución de productividad, ruido, problemas de seguridad vial y crecimiento urbano desmesurado, entre otros.

Los costos de congestión se traducen en tiempo y dinero invertido, además de otras externalidades como las emisiones de gases de efecto invernadero. Diversos análisis realizados señalan que, al menos, en Latinoamérica los costos de congestión ascienden a casi el 3% del PIB de los países. Actualmente, las ciudades latinoamericanas albergan el 78% de la población total de Latinoamérica y se espera que esa proporción aumente hasta el 85% en 2050. Además, se ha producido un proceso de motorización de manera generalizada: solo en los últimos cuatro años, el número de coches en Latinoamérica ha aumentado un 6%. Esto se ha visto empujado por la rápida urbanización y el incremento de los salarios. Al mismo tiempo, las ciudades presentan un desequilibrio de la distribución de espacios y usuarios. Ante esta situación, algunas ciudades en la región como Sao Paulo o Ciudad de México han optado por realizar intervenciones de peatonalización permanentes o temporales, permitiendo que el espacio ocupado por los vehículos sea habilitado para el paso de peatones.⁸

⁵ Véase: Objetivos de Desarrollo Sostenible. Disponibles en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>. Consultado el 18 de octubre de 2024.

⁶ Ibidem

⁷ Ibidem

⁸ Véase: 5 beneficios que la peatonalización traerá a tu ciudad. Disponible en: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/5-beneficios-que-la-peatonalizacion-traera-a-tu-ciudad/>. Consultado el 18 de octubre de 2024.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

La problemática de las ciudades que lleva a la implementación de zonas peatonales deriva de diversos factores relacionados con la movilidad, la calidad de vida, la contaminación, la seguridad y el uso del espacio urbano. A continuación, detallo algunos de los principales desafíos urbanos que justifican la creación de estas áreas:

Congestión vehicular

- **Tráfico excesivo:** En muchas ciudades, el incremento en el uso del automóvil ha generado problemas graves de congestión vehicular. Las calles están saturadas de vehículos, lo que resulta en tiempos de traslado prolongados y una movilidad ineficiente.
- **Dificultad en el acceso a servicios:** En zonas céntricas, el tráfico intenso puede dificultar el acceso a servicios esenciales, como emergencias médicas, distribución de alimentos y transporte público.

Contaminación ambiental

- **Altos niveles de emisiones contaminantes:** Los vehículos motorizados son una de las principales fuentes de gases contaminantes, como el dióxido de carbono (CO₂), el monóxido de carbono (CO), los óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas en suspensión, que afectan la calidad del aire y contribuyen al cambio climático.
- **Aire tóxico y enfermedades respiratorias:** La contaminación atmosférica en áreas urbanas está directamente relacionada con problemas de salud, como enfermedades respiratorias crónicas, asma, enfermedades cardiovasculares e incluso muerte prematura.

Deterioro de la salud pública.

- **Estilo de vida sedentario:** El predominio del uso del automóvil ha generado un estilo de vida sedentario, que contribuye al aumento de problemas de salud como la obesidad, diabetes y enfermedades cardiovasculares. Al no haber espacios seguros para caminar o andar en bicicleta, las personas optan por el transporte motorizado incluso para distancias cortas.
- **Estrés y bienestar mental:** El ruido constante y el estrés asociado con el tráfico denso afectan negativamente el bienestar psicológico de los habitantes urbanos, aumentando la ansiedad y los niveles de estrés.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

Inseguridad vial

- **Accidentes de tráfico:** El alto volumen de vehículos en circulación incrementa el riesgo de accidentes, especialmente para peatones y ciclistas. En muchas ciudades, la falta de infraestructura adecuada para quienes se desplazan a pie o en bicicleta resulta en un entorno peligroso para los usuarios más vulnerables de la vía.
- **Velocidades inseguras:** En muchas áreas urbanas, la velocidad de los vehículos, combinada con la falta de respeto a las normas de tránsito, aumenta la probabilidad de accidentes graves o fatales.

Degradación del espacio público

- **Pérdida de espacios para la convivencia:** Las calles están diseñadas prioritariamente para el flujo vehicular, dejando poco espacio para el encuentro social y la recreación. Esto limita la posibilidad de interacción entre los ciudadanos y reduce la calidad del entorno urbano.
- **Deshumanización del espacio urbano:** Las ciudades enfocadas en el automóvil tienden a volverse espacios inhóspitos para los peatones. Calles anchas, pocos cruces seguros, y aceras mal diseñadas contribuyen a que la ciudad sea menos accesible y amigable para sus habitantes.

Desigualdad en la accesibilidad

- **Exclusión de grupos vulnerables:** Las personas con discapacidad, los niños y los adultos mayores enfrentan serias dificultades para moverse en entornos dominados por vehículos motorizados. La falta de infraestructura adecuada para peatones agrava las barreras de accesibilidad y movilidad para estos grupos.
- **Inequidad en el acceso al espacio urbano:** En muchas ciudades, el automóvil ha dominado tanto el diseño urbano que ha marginado a quienes no pueden permitirse tener un vehículo, exacerbando las desigualdades sociales.

Impacto negativo en el comercio local

- **Declive de las áreas comerciales:** En las zonas urbanas con altos niveles de tráfico, la accesibilidad a los comercios locales se ve comprometida. El



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

ruido, la contaminación y la falta de estacionamiento pueden alejar a los compradores, afectando negativamente la economía local.

- **Competencia de grandes centros comerciales:** Las áreas urbanas congestionadas pueden ver una disminución de la actividad comercial local en favor de centros comerciales periféricos, que ofrecen acceso más fácil para automovilistas, exacerbando la desintegración de las comunidades locales.

Degradación del patrimonio cultural e histórico.

- **Impacto en áreas patrimoniales:** En las ciudades históricas, el tránsito vehicular puede acelerar el deterioro de edificios y monumentos antiguos debido a la vibración constante, la contaminación y el tráfico pesado. Esto afecta negativamente la preservación del patrimonio cultural.
- **Pérdida de identidad urbana:** El uso excesivo de automóviles puede convertir las áreas históricas en espacios congestionados, erosionando la atmósfera cultural y el atractivo visual de las zonas más icónicas de las ciudades.

Cambio climático y resiliencia urbana

- **Mayor vulnerabilidad ante el cambio climático:** Las ciudades con altos niveles de tráfico y pocas áreas verdes tienen más dificultades para adaptarse al cambio climático. La pavimentación excesiva y la falta de espacios peatonales reducen la capacidad de las ciudades para manejar las altas temperaturas y la escorrentía de aguas pluviales.
- **Efecto isla de calor:** Las áreas urbanas con abundante pavimento y asfalto tienden a atrapar calor, aumentando las temperaturas locales. Esto empeora las olas de calor, afecta la salud de los ciudadanos y eleva el consumo energético en edificios.

CONTEXTO NACIONAL

En nuestro país existen diversas ciudades con zonas peatonales que las hacen más atractivas para el turismo. Un proyecto destacable y exitoso se presentó en la Ciudad de México en la calle Madero para que las personas caminaran por el centro histórico de manera libre, puesto que esta es una ciudad de gran tránsito vehicular. Esta calle tuvo su proceso y su planificación y claro, se habló con los beneficiados,



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

vecinos y turistas y ante la encuesta se presentó la propuesta a los funcionarios por lo que fue aprobado de inmediato.⁹

De acuerdo a la Secretaría de Movilidad, en la calle Madero de CDMX se mueven 250 por ciento de peatones, incrementó un 30 por ciento en el comercio local, así como la economía, puesto que hay un 50 por ciento de aumento en renta de locales, y creció un 20 por ciento en la inversión privada de un año.¹⁰

Asimismo, la Avenida Presidente Masaryk fue renovada en 2015 con el propósito de ser un sitio propicio para caminar o andar en bici. Así, las banquetas se ensancharon, se instalaron bancas y se plantaron árboles, el resultado: una de las calles más bonitas de la ciudad.¹¹

En Aguascalientes, la calle carranza con aproximadamente 500 metros de recorrido, esta calle cuenta entre otros espacios con museos, galerías, templos y diversas opciones gastronómicas, muchas de estas abiertas hace poco menos de cinco años, ya que se han transformado muchos de los espacios antes habitacionales a prácticamente solo espacios comerciales, no solo y durante la feria, sino de forma recurrente, teniendo sobre todo una predominante vida nocturna los fines de semana, en espacios habilitados como los bares, cafeterías y restaurantes, que cierran alrededor de las dos de la mañana.¹²

En Colima, la calle Andador Constitución fue propuesta en el 2012 y aprobada en el mismo año, brindando espacio libre y actividades, también laborales al aire libre. Este paseo colonial ofrece un recorrido por lo tradicional del estado. El diseño de este pequeño callejón es especial ya que sus pisos son de cantera y las fuentes que lo decoran se distinguen por cisnes labrados, igualmente en cantera. Mientras caminas por ahí puedes encontrar establecimientos, artesanos que venden figuras y pequeños restaurantes que ofrecen el sabor de Colima.¹³

CIUDAD DE MÉXICO

En la Ciudad de México, se impulsa la “Estrategia Punto Centro”, la cual está constituida por un conjunto de acciones progresivas entre las que se incluye la peatonalización de calles, gestión del estacionamiento en el Centro Histórico, así como el fortalecimiento de la infraestructura y la renovación de la flota de transporte público.¹⁴

⁹ Véase: <https://mapasin.org/beneficios-de-las-calles-peatonales-2/>. Consultado el 18 de octubre de 2024.

¹⁰ Ibidem

¹¹ Ibidem

¹² Ibidem

¹³ Ibidem

¹⁴ Véase: Estrategia Punto Centro. Disponible en: <https://caminatuzocalo.cdmx.gob.mx/assets/pdf/puro-centro-ildp.pdf>. Consultado el 18 de octubre de 2024



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

Esta estrategia se estructura en cinco ejes fundamentales:¹⁵

- 1.- Movilidad peatonal
- 2.- Corredor de transporte público
- 3.- Gestión del estacionamiento
- 4.- Renovación de flota
- 5.- Comunicación y socialización

Asimismo, en enero de este año, el Jefe Gobierno presentó el proyecto “Camina tu Zócalo”, el cual contempla la intervención de la calle Plaza de la Constitución para peatonalizar cuatro de los seis carriles que la componen, reemplazar el asfalto y colocar mobiliario urbano, luminarias, vegetación y jardineras; así como el cierre de la circulación a vehículos motorizados en las calles 5 de febrero, 20 de noviembre y José María Pino Suárez, en el tramo que comprende hasta Venustiano Carranza, estas acciones buscan garantizar el libre acceso y el disfrute de las actividades que se realizan en el Centro Histórico, así como priorizar a los peatones y promover el uso de transporte sustentable no motorizado.¹⁶

En la Ciudad de México y de acuerdo con María José Ferrat en su artículo publicado en Food & Plesure las calles peatonales más hermosas son:

- Avenida Amsterdam en la colonia Condesa
- Avenida Presidente Masaryk en Polanco
- Francisco I Madero en el Centro Histórico
- Francisco Sosa en Coyoacán
- Avenida Álvaro Obregón en la Colonia Roma
- San Jerónimo en el Centro Histórico
- Paseo de la Reforma

DE LA INICIATIVA

Por lo anterior con este proyecto proponemos reformar el artículo 9 de la Ley de Movilidad para establecer el concepto de zona peatonal; asimismo, se establece que las Alcaldías procuren cuidar y fomentar el uso adecuado de las zonas peatonales y que las autoridades competentes en la materia designen y establezcan zonas peatonales en áreas urbanas y rurales de la Ciudad de México.

¹⁵ Ibidem

¹⁶ Véase: Peatonalización del Zócalo. Disponible en: <https://www.obras.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/conquistamos-el-principal-espacio-publico-de-mexico-con-la-peatonalizacion-del-zocalo-capitalino-marti-batres>. Consultado el 18 de octubre de 2024.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

También en esta iniciativa se proponen requisitos para la implementación de zonas peatonales como los siguientes:

- A) Estudios previos: realización de estudios técnicos y de impacto social que evalúen la viabilidad de la zona peatonal y su contribución a la zona de movilidad transparente.
- B) Consulta pública: realización de consultas públicas con la comunidad local para garantizar que la creación de zonas peatonales responda a las necesidades y preferencia de los ciudadanos.
- C) Diseño Universal: Aplicación de principios de diseño universal que aseguren la accesibilidad para todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas

Las zonas peatonales deberán incluir infraestructura adecuada como señalización, mobiliario urbano, iluminación, áreas verdes y otras facilidades que mejoren la preferencia peatonal.

El mantenimiento constante y la seguridad serán obligatorios para el Gobierno de la Ciudad y las Alcaldías y se propone que las y los ciudadanos puedan participar con propuestas para la creación de nuevas zonas peatonales.

Con esta iniciativa contribuimos al cumplimiento del objetivo 11 de la Agenda 2030 y de nuestra Agenda política y Legislativa del Partido Verde, por lo que se presenta en los siguientes términos.

FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA.

- El artículo 4º, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar.
- El artículo 1º, fracción I, de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, establece como objeto propiciar el desarrollo sustentable y establecer las bases para garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar.
- El artículo 13, apartado D, numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece que, los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley. Se entiende por espacio público al conjunto de bienes de uso común destinados a la generación y fomento de la interacción social, o bien, que permitan el desarrollo de las personas.

- El artículo 1 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que, se debe garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de este Congreso de la Ciudad de México, la siguiente

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE ZONA PEATONAL

DECRETO

UNICO.- Se adiciona una fracción CII al artículo 9; se reforma la fracción XII del artículo 15; se reforma la fracción II del artículo 225; asimismo, se adiciona un CAPÍTULO XVI al TÍTULO III con los artículos 240, 241, 242, 243, 244 y 245; modificando el articulado del 246 al 267 sucesivamente de Ley de Movilidad de la Ciudad de México para quedar como sigue:

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

I al CI.-.....

CII.- Zona Peatonal: Área reservada únicamente para peatones y donde está prohibido el uso de automotores

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



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

XII.- **Procurar que las zonas peatonales se utilicen adecuadamente** y fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles, organizaciones sociales, empresas, comités ciudadanos, padres de familias, escuela y habitantes de su demarcación;

Artículo 225.- Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:

I.

II. La circulación en la vía pública **y zonas peatonales** será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y prestadoras y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;

III al V.-

CAPÍTULO XVI DE LAS ZONAS PEATONALES DE LA CIUDAD DE MEXICO

Artículo 240.- las autoridades competentes en la materia de movilidad deberán designar y establecer zonas peatonales en áreas urbanas y rurales de la ciudad de México, con el objetivo de promover la movilidad sostenible y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos

Las zonas peatonales deberán ser identificadas en función de criterios como la densidad de poblacional, la afluencia peatonal, la conectividad con otras formas de transporte y las necesidades específicas de accesibilidad de la población

Artículo 241.- la creación de zonas peatonales deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) **Estudios previos:** realización de estudios técnicos y de impacto social que evalúen la viabilidad de la zona peatonal y su contribución a la zona de movilidad transparente.
- b) **Consulta pública:** realización de consultas públicas con la comunidad local para garantizar que la creación de zonas peatonales responda a las necesidades y preferencia de los ciudadanos



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

- c) **Diseño Universal:** Aplicación de principios de diseño universal que aseguren la accesibilidad para todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas.

Las zonas peatonales deberán incluir infraestructura adecuada como señalización, mobiliario urbano, iluminación, áreas verdes y otras facilidades que mejoren la preferencia peatonal

Artículo 242.- las autoridades locales serán las responsables del mantenimiento continuo de las zonas peatonales, asegurando que se mantengan en óptimas condiciones de limpieza, seguridad y accesibilidad

Se implementarán programas de mejoramiento en zonas peatonales que incluyan la renovación de la infraestructura la ampliación de áreas peatonales y la incorporación de tecnologías para la gestión eficiente del espacio público.

Artículo 243.- se adoptaran medidas específicas para garantizar la seguridad de los peatones en zonas peatonales, incluyendo la regulación del tránsito vehicular en áreas adyacentes, la instalación de pasos seguros y la vigilancia constante

Se priorizará la accesibilidad universal en el diseño y desarrollo de las zonas peatonales, asegurando que todas las personas, incluidas aquellas con movilidad reducida, puedan desplazarse con seguridad y comodidad

Artículo 244.- los ciudadanos podrán proponer la creación de nuevas zonas peatonales en sus comunidades, dichas propuestas deberán presentarse ante la autoridad competente, acompañadas de justificación que incluya la necesidad de la zona peatonal, los beneficios esperados y la viabilidad del proyecto.

Las autoridades estarán obligadas a revisar y evaluar todas las propuestas ciudadanas en un plazo razonable, realizando estudios técnicos y consultas públicas para determinar la viabilidad de cada propuesta.

Las propuestas aprobadas se incorporarán en los planes de desarrollo de las zonas peatonales y se priorizarán en función de su impacto potencial en la movilidad y calidad de vida de los demás

Artículo 245.- las autoridades deberán de llevar a cabo monitoreo constante de las zonas peatonales para evaluar su impacto en la movilidad y calidad de vida de los ciudadanos



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

Se publicarán informes anuales que presenten los resultados de las evaluaciones con recomendaciones para futuras mejoras y la posible expansión de zonas peatonales en otras áreas de la ciudad.

TÍTULO CUARTO DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I DE LA VERIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, LA INFRAESTRUCTURA E IMPACTO DE MOVILIDAD

Artículo 246.- A fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, proporcionen el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de tránsito, transporte y vialidad; sin perjuicio del ejercicio de sus facultades, la Secretaría deberá solicitar al Instituto realizar visitas de inspección o verificación. Las autoridades competentes podrán solicitar en cualquier momento y las veces que sea necesario a los concesionarios y permisionarios, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de operación del servicio que realicen, por virtud de las concesiones y permisos de los que sean titulares.

Además de las solicitudes que realice la Secretaría, el Instituto podrá practicar visitas de verificación solicitadas por diversas autoridades administrativas o jurisdiccionales, así como las que solicite la ciudadanía en general en términos del Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal.

De igual forma se podrá comprobar que las personas físicas o morales cumplan con las resoluciones administrativas derivadas de los estudios de impacto de movilidad por lo que el Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México podrá realizar visitas de inspección o verificación en términos del párrafo anterior y artículos aplicables de esta Ley.

Con el propósito de preservar el orden público y el uso adecuado de la vialidad, así como garantizar la prestación de los servicios públicos de transporte, el instituto atenderá en forma inmediata las verificaciones administrativas que con carácter de urgente le solicite la secretaria.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

Artículo 247.- Para poder efectuar la revisión correspondiente, el Instituto podrá requerir a los prestadores del servicio público, mercantil y privado de transporte, ya sea en sus domicilios, establecimientos, rutas, bases de servicio, lanzaderas, terminales, cierres de circuito, centros de transferencia modal, en el lugar donde se encuentren prestando el servicio, que exhiban la documentación relacionada con la concesión o permiso otorgado, así como datos, informes, bienes y demás elementos necesarios.

Artículo 248.- A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad cumplan con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia, las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, podrán llevar a cabo la verificación de los mismos.

En ejercicio de esta facultad podrán solicitar los titulares de autorizaciones, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de seguridad, instalación, mantenimiento y conservación de los elementos duque se trate

Artículo 249.- Las visitas de verificación practicadas por la Administración Pública deberán sujetarse a las formalidades y procedimientos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Ninguna visita de verificación podrá realizarse sin orden de inspección o verificación de la autoridad competente.

Artículo 250.- El Instituto para la emisión de las órdenes de visita de verificación, ejecución del acta de visita de verificación, así como la substanciación y resolución del procedimiento de calificación, se sujetará a las disposiciones normativas que al efecto señalan la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, el Reglamento del Verificación Administrativa del Distrito Federal y la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal.

Artículo 251.- El Instituto podrá además implementar las medidas cautelares y de seguridad a efecto de impedir la prestación del servicio, garantizando la seguridad de los usuarios en términos de lo dispuesto en esta ley y los demás ordenamientos aplicables



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

Artículo 252.- Como resultado del desahogo del procedimiento de las visitas de verificación, en el ámbito de su competencia, el Instituto aplicará las sanciones previstas en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 253.- Los titulares de autorizaciones, así como los prestadores de los servicios público, mercantil y privado de transporte, están obligados a proporcionar la documentación, datos, información y demás elementos que sean inherentes a la naturaleza de la concesión o permiso otorgados, y en el supuesto de negativa o desobediencia, el Instituto y la Secretaría podrán imponer las sanciones y medidas previstas en esta Ley conforme a los procedimientos señalados por la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México.

En ningún caso, las autoridades competentes de la Administración Pública formularán más de tres requerimientos por una omisión y una vez agotados los actos de requerimiento, se pondrán los hechos en conocimiento de autoridad competente, afín de que proceda por desobediencia a mandato legítimo de autoridad competente.

Artículo 254.- Si de las visitas de verificación, se desprendiera la posible comisión de un delito, las autoridades de la Administración Pública deberán querrellarse y/o entablar las denuncias correspondientes en términos de la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 255.- La inspección y verificación en las vías federales ubicadas dentro del territorio del Distrito Federal, se sujetarán a lo establecido en los convenios respectivos y acordes con las disposiciones legales aplicables.

CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 256.- Por conducir vehículos motorizados en vialidades de la Ciudad que no cuenten con seguro de responsabilidad civil vigente que garantice daños a terceros, se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.

Para el caso de propietario del vehículo particular tendrá cuarenta y cinco días naturales para la contratación de la póliza de seguro, misma que al presentarla ante la Secretaría de Seguridad Ciudadana durante el término anterior, le será cancelada la multa;



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

Artículo 257.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

- I. Prestar el servicio de transporte público, sin contar con la concesión o permiso correspondiente, se sancionará con multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de transporte individual de pasajeros y con multa de quinientos a seiscientos ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, cuando se aplique a transporte colectivo de pasajeros y transporte de carga;**
- II. Cuando se compruebe fehacientemente el cobro de tarifas distintas a las autorizadas por la Secretaría para el servicio de transporte público de pasajeros, se sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;**
- III. A quien en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, modifique o altere los itinerarios o rutas, horarios, equipos para determinar la tarifa o las condiciones de prestación del servicio en los términos de esta Ley, de la propia concesión y de las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, se sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;**
- IV. Negar la prestación del servicio de transporte público a cualquier usuario sin causa justificada, así como los actos de maltrato que se reciban de quien brinde dicho servicio, se sancionará con multa ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente tratándose de servicio de pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga;**
- V. Negar, impedir u obstaculizar el uso del servicio de transporte a las personas con discapacidad, se sancionará con multa equivalente de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;**



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

- VI. Transportar materiales, sustancias o residuos peligrosos sin contar con los permisos correspondientes, se sancionará con multa de quinientos a mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;**
- VII. Realizar servicios de transporte privado o mercantil de pasajeros o de carga, sin contar con el permiso correspondiente, se impondrá multa de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;**
- VIII. Conducir una unidad afecta a concesión o permiso sin contar con licencia para conducir o se encuentre vencida, se sancionará al propietario y al conductor de la unidad, con multa de ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de unidades de pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de carga, así mismo se retirarán las unidades de la circulación;**
- IX. Conducir las unidades bajo los efectos del alcohol, drogas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica, se impondrá multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de servicio de pasajeros y de doscientos cincuenta a trescientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga, sin perjuicio de la detención de la unidad y las demás responsabilidades en que se pueda incurrir;**
- X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de peatones en la vía de circulación o invadan los vías peatones y ciclistas, se impondrá multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga;**
- XI. A los concesionarios o permisionarios que se nieguen a proporcionar la documentación, datos, información y demás elementos inherentes a la naturaleza de las concesiones o permisos otorgados, que se les haya solicitado, se les sancionará con multa de ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;**



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

- XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a las personas usuarias, conductoras o terceros en su persona o patrimonio. En el caso de las concesiones, la cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley;**
- XIII. A los concesionarios o permisionarios que no porten en sus unidades la póliza de seguro vigente, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio, se causen a los usuarios, peatones o terceros se les sancionará con multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga;**
- XIV. Al concesionario que altere la forma, diseño, estructura y construcción original de la unidad sin aprobación de la Secretaría, se sancionará con multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga;**
- XV. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga que hagan base en lugares prohibidos o no destinados para ello, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;**
- XVI. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga que realicen maniobras de ascenso y/o descenso de personas, así como también, carga y/o descarga en lugares inseguros y no destinados para tal fin, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;**
- XVII. A las personas que incorporen elementos a la vialidad, sin autorización de la Administración Pública, se le impondrá una multa de treinta a**



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México veinte y el retiro de los mismos;

- XVIII.** Las personas que no retiren los elementos incorporados a la vialidad en el plazo otorgado por la Administración Pública, se les impondrá una multa de dieciséis a treinta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México veinte y el pago de los gastos de ejecución;
- XIX.** Las personas que utilicen inadecuadamente, obstruyan, limiten, dañen, deterioren o destruyan la nomenclatura o señalización vial, se les impondrá una multa de treinta a cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México veinte;
- XX.** A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en ciclotaxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México veinte;
- XXI.** Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a los usuarios, peatones o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría; y
- XXII.** A los concesionarios o permisionarios que no cumplan con las medidas determinadas por las autoridades correspondientes debido a la declaración de emergencia y/o contingencia se les sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México Vigente.

Artículo 258.- En la comisión de las infracciones establecidas en esta Ley, se considera solidariamente responsable al titular de la concesión, permiso o autorización de que se trate.

Artículo 259.- En caso de reincidencia, la Administración Pública podrá imponer una multa que oscilará entre el cincuenta por ciento y el cien por



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

ciento adicional de las cuantías señaladas, de acuerdo con la gravedad de la infracción, las circunstancias de ejecución y las condiciones del infractor.

Artículo 260.- Independientemente de las sanciones previstas en los artículos que anteceden, las unidades de transporte público, privado, mercantil de pasajeros y de carga, serán impedidas de circular y remitidas a los depósitos vehiculares, por las siguientes causas:

- I. No contar con la concesión o permiso para realizar el servicio de transporte, según corresponda;
- II. Por falta de una o ambas placas, excepto que cuenten con el comprobante vigente de reposición o con el acta levantada ante el agente del Ministerio Público, cuya fecha no sea mayor a cinco días de antelación;
- III. No haber acreditado la revista vehicular en el término fijado por la Secretaría, o no portar la póliza de seguro vigente;
- IV. Prestar el servicio público fuera de la ruta concesionada o hacer base y/o lanzadera en lugar no autorizado;
- V. Alterar las tarifas vigentes, carecer de taxímetro, no usarlo o traerlo en mal estado;
- VI. Cuando el conductor no porte licencia, no sea la que corresponda al tipo de vehículo o se encuentre vencida;
- VII. Alterar en cualquier forma el diseño, estructura y construcción original de las unidades destinadas al servicio, sin aprobación expresa y por escrito de la Secretaría;
- VIII. No haber respetado las restricciones a la circulación; y
- IX. Cuando el conductor se encuentre bajo los efectos de bebidas alcohólicas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica.

Artículo 261.- 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



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

deberán ser calificados por agentes de tránsito y se deberá procederá la notificación al infractor y/o propietario del vehículo.

Artículo 262.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a lo contenido en la resolución administrativa en materia de impacto de movilidad, así como de operación de estacionamientos públicos, se sancionarán conforme a lo dispuesto en el Reglamento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Las sanciones que resulten por la violación a la presente Ley, serán aplicadas por la autoridad competente tomando en cuenta:

- I. La gravedad de la infracción;
- II. La reincidencia.

CAPÍTULO III DE LOS RECURSOS Y MEDIOS DE DEFENSA

Artículo 263.- En contra de los actos o resoluciones que dicten o ejecuten las autoridades de la Administración Pública de la Ciudad de México, en aplicación a esta Ley, su reglamento y disposiciones que de ella emanen, los afectados podrán interponer recurso de inconformidad, conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México, o bien, intentar el juicio de nulidad ante el Tribunal de Justicia Administrativa de la Ciudad de México.

CAPÍTULO IV DE LOS DELITOS

Artículo 264.- Comete el delito de transportación ilegal de pasajeros o de carga, el que sin contar con la concesión o permiso expedidos por la Secretaría para tales efectos, preste el servicio público, privado o mercantil de transporte de pasajeros o de carga en la Ciudad.

A quien cometa el delito de transporte ilegal de pasajeros o de carga, se impondrá de tres meses a dos años de pena privativa de libertad y una multa de cuatrocientos ochenta a quinientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.

Artículo 265.- Se sancionará con pena privativa de libertad de dos a cuatro años y multa de quinientos a setecientos veces la Unidad de Medida y



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

Actualización de la Ciudad de México vigente, a quien sin estar legalmente autorizado realice servicios de gestoría ante la Secretaría; y

Artículo 266.- Se sancionará con pena privativa de libertad de tres a seis años y multa de setecientos a mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, a quien dirija, organice, incite, induzca, compela o patrocine a otro u otros, a prestar el servicio público de transporte de pasajeros o de carga, sin contar con la concesión correspondiente.

Artículo 267.- Aquella persona que haya sido declarada por sentencia firme responsable de la comisión de algún delito establecido en este Capítulo, no podrán ser titular de concesión o permiso para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga.

Asimismo, se hará del conocimiento del Registro Público del Transporte, el nombre y demás datos personales de quien haya cometido alguno de los delitos en comento a efecto de que se proceda al registro correspondiente.

TRANSITORIOS

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

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

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los 22 días del mes de octubre de dos mil veinticuatro.

Suscriben;

JESÚS SESMA SUÁREZ

**Dip. Jesús Sesma Suárez
Coordinador**



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA DE MEXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO
III LEGISLATURA

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada
Barba

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León

Paula Alejandra Pérez Córdova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Claudia Neli Morales
Cervantes

MANUEL TALAYERO PARIENTE

Dip. Manuel Talayero Pariente

Título	Oficio 22_10_24
Nombre de archivo	INICIATIVA_...LAYERO.docx and 2 others
Identificación del documento	e96cc32605ae6dde224c42e7063128738d257cf3
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento



18 / 10 / 2024
21:14:51 UTC

Enviado para su firma a Jesus Sesma (jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx), Elvia estrada (guadalupe.estrada@congresocdmx.gob.mx), Yolanda García Ortega (garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx), Rebeca Peralta (rebeca.peralta@congresocdmx.gob.mx), Paula Alejandra Pérez (alejandra.perez@congresocdmx.gob.mx), Claudia Neli Morales (neli.morales@congresocdmx.gob.mx) and Manuel Talayero (manuel.talayero@congresocdmx.gob.mx) por jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx
IP: 189.203.252.103



VISUALIZADO

18 / 10 / 2024
21:19:24 UTC

Visualizado por Elvia estrada (guadalupe.estrada@congresocdmx.gob.mx)
IP: 201.162.167.97



FIRMADO

18 / 10 / 2024
21:20:56 UTC

Firmado por Elvia estrada (guadalupe.estrada@congresocdmx.gob.mx)
IP: 201.162.167.97

Título	Oficio 22_10_24
Nombre de archivo	INICIATIVA_...LAYERO.docx and 2 others
Identificación del documento	e96cc32605ae6dde224c42e7063128738d257cf3
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

	18 / 10 / 2024	Visualizado por Jesus Sesma
VISUALIZADO	21:33:22 UTC	(jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 189.203.252.103
	18 / 10 / 2024	Firmado por Jesus Sesma (jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx)
FIRMADO	21:33:46 UTC	IP: 189.203.252.103
	18 / 10 / 2024	Visualizado por Yolanda García Ortega
VISUALIZADO	21:34:25 UTC	(garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 189.203.252.103
	18 / 10 / 2024	Firmado por Yolanda García Ortega
FIRMADO	21:34:49 UTC	(garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 189.203.252.103
	18 / 10 / 2024	Visualizado por Manuel Talayero
VISUALIZADO	21:35:40 UTC	(manuel.talayero@congresocdmx.gob.mx)
		IP: 189.203.252.103

Título	Oficio 22_10_24
Nombre de archivo	INICIATIVA_...LAYERO.docx and 2 others
Identificación del documento	e96cc32605ae6dde224c42e7063128738d257cf3
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 FIRMADO	18 / 10 / 2024 21:36:05 UTC	Firmado por Manuel Talayero (manuel.talayero@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.203.252.103
 VISUALIZADO	18 / 10 / 2024 21:36:37 UTC	Visualizado por Rebeca Peralta (rebeca.peralta@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.203.252.103
 FIRMADO	18 / 10 / 2024 21:37:00 UTC	Firmado por Rebeca Peralta (rebeca.peralta@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.203.252.103
 VISUALIZADO	18 / 10 / 2024 21:39:44 UTC	Visualizado por Claudia Neli Morales (neli.morales@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.203.252.103

Título	Oficio 22_10_24
Nombre de archivo	INICIATIVA_...LAYERO.docx and 2 others
Identificación del documento	e96cc32605ae6dde224c42e7063128738d257cf3
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 FIRMADO	18 / 10 / 2024 21:40:13 UTC	Firmado por Claudia Neli Morales (neli.morales@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.203.252.103
 VISUALIZADO	18 / 10 / 2024 21:45:01 UTC	Visualizado por Paula Alejandra Pérez (alejandra.perez@congresocdmx.gob.mx) IP: 34.244.95.213
 FIRMADO	18 / 10 / 2024 22:07:17 UTC	Firmado por Paula Alejandra Pérez (alejandra.perez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.123.205
 COMPLETADO	18 / 10 / 2024 22:07:17 UTC	El documento se ha completado.

Título	Instrumentos 22_10_24
Nombre de archivo	oficio_sesión_221024.docx and 1 other
Identificación del documento	952d8391076de8b68dbf84f255d7e1c7b5e61c62
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Pendiente de firma

Historial del documento

 ENVIADO	18 / 10 / 2024 22:14:32 UTC	Enviado para su firma a Jesus Sesma (jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx), mesa directiva (mesa.directiva@congresocdmx.gob.mx) and Coordinación de Servicios Parlamentarios (serv.parlamentarios@congresocdmx.gob.mx) por jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx IP: 189.203.252.103
 VISUALIZADO	18 / 10 / 2024 22:14:40 UTC	Visualizado por Jesus Sesma (jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.203.252.103
 FIRMADO	18 / 10 / 2024 22:14:49 UTC	Firmado por Jesus Sesma (jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.203.252.103
 VISUALIZADO	18 / 10 / 2024 22:27:43 UTC	Visualizado por Coordinación de Servicios Parlamentarios (serv.parlamentarios@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.203.116.229

Título	Instrumentos 22_10_24
Nombre de archivo	oficio_sesión_221024.docx and 1 other
Identificación del documento	952d8391076de8b68dbf84f255d7e1c7b5e61c62
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Pendiente de firma

Historial del documento

 FIRMADO	18 / 10 / 2024 22:28:11 UTC	Firmado por Coordinación de Servicios Parlamentarios (serv.parlamentarios@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.203.116.229
 INCOMPLETO	18 / 10 / 2024 22:28:11 UTC	Este documento no ha sido ejecutado en su totalidad por todos los firmantes.