



Dip. Fausto Manuel Zamorano Esparza

Presidente de la Mesa Directiva.

Congreso de la Ciudad de México

II Legislatura

Presente.-

El que suscribe diputado **FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, II 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 I 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 EL QUE SE MODIFICA LA DENOMINACIÓN DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 5,6,9, 65,66 Y 255 Y SE ADICIONA EL TÍTULO QUINTO DENOMINADO “DE LA SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA VIAL” CON EL OBJETO DE MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD Y DISMINUIR LAS MUERTES VIALES**, , 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 EL QUE SE MODIFICA LA DENOMINACIÓN DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 5,6,9, 65,66 Y 255 Y SE ADICIONA EL TÍTULO QUINTO DENOMINADO “DE LA SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA VIAL” CON EL OBJETO DE MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD Y DISMINUIR LAS MUERTES VIALES,

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. En promedio cada persona en la Ciudad emite 3.09 toneladas al año de CO2 al año.

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. 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%).

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.



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

-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.

-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 último 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 y por el cual toda la estructura gubernamental debería estar trabajando a marchas forzadas por disminuir 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 ante la peor crisis de su historia, 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 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 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 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 EL QUE SE MODIFICA LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA LLAMARSE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON LA MODIFICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 5,6,9, 65,66 Y 255 Y SE AÑADE

EL TÍTULO QUINTO DENOMINADO “DE LA SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA VIAL” CON LOS ARTÍCULOS 262,263 Y 264 CON EL OBJETO DE MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD Y DISMINUIR LAS MUERTES VIALES.

VI. Ordenamientos a Modificar;

Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

VII. Texto normativo propuesto.

TEXTO NORMATIVO VIGENTE	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
<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>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> <ul style="list-style-type: none"> 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

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: 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. 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.

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

- I. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;
- II. Alcaldía: Los órganos políticos administrativos en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide la Ciudad de México;
- III. Área de transferencia para el transporte: Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;
- 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. Autorregulación: Esquema voluntario que le permite a las empresas llevar a cabo la verificación técnica de los vehículos de carga, previa autorización de la autoridad competente para el cumplimiento de la normatividad vigente;
- VI. Autorización: Acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos políticos administrativos, la prestación del servicio público de

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 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:

- 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:

- I. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;
- II. Alcaldía: Los órganos políticos administrativos en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide la Ciudad de México;
- III. Área de transferencia para el transporte: Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;
- 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,**
- 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 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;
- VI. Autorregulación: Esquema voluntario que le permite a las empresas llevar a cabo la verificación técnica de los vehículos de carga, previa autorización de la autoridad



II LEGISLATURA

transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos;

VII. Aviso de Inscripción: Acto Administrativo mediante el cual, las Alcaldías registran los elementos, infraestructura y servicios inherentes o incorporados a la vialidad por parte de la Administración Pública y/o particulares;

VIII. Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

IX. Banco de proyectos: Plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;

X. Base de Servicio: Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o descarga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación deservicio;

XI. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;

XII. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;

XIII. Bloqueo: Es el cierre definido de las vialidades;

XIV. Carril Confinado: Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte;

XV. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;

XVI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

XVII. Ciclo taxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de

pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que podrá contar con remolque;

XVIII. Ciudad: Ciudad de México;

XIX. Complementariedad: Característica del Sistema Integrado de Transporte Público, en el que los diversos servicios de transporte de pasajeros se estructuran para generar una sola red que permita a los usuarios tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo;

XX. Concesión: Acto administrativo por virtud del cual la Secretaría confiere a una persona física o moral la

competente para el cumplimiento de la normatividad vigente;

VII. Autorización: Acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos político administrativos, la prestación del servicio público de transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos;

VIII. Aviso de Inscripción: Acto Administrativo mediante el cual, las Alcaldías registran los elementos, infraestructura y servicios inherentes o incorporados a la vialidad por parte de la Administración Pública y/o particulares;

IX. Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

X. Banco de proyectos: Plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;

XI. Base de Servicio: Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o descarga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación deservicio;

XII. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;

XIII. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;

XIV. Bloqueo: Es el cierre definido de las vialidades;

XV. Carril Confinado: Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte;

XVI. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;

XVII. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

XVIII. Ciclo taxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que podrá contar con remolque;

XIX. Ciudad: Ciudad de México;

XX. Complementariedad: Característica del Sistema Integrado de Transporte Público, en el que los diversos servicios de transporte de pasajeros se estructuran para

prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado de la Ciudad;

XXI. Concesionario: Persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga;

XXII. Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;

XXIII. Congestionamiento vial: La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;

XXIV. Consejería Jurídica: La Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México;

XXV. Corredor de Transporte: Transporte público de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una

organización para la prestación del servicio con personas morales;

XXVI. Corredor Vial Metropolitano: Vialidad que tiene continuidad, longitud y ancho suficientes para concentrar el tránsito de personas y mercancías, comunica a la ciudad con el resto de la zona metropolitana del Valle de México;

XXVII. Dictamen: Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de asunto sometido a su análisis;

XXVIII. Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones;

XXIX. Elementos incorporados a la vialidad: Conjunto de objetos adicionados a la vialidad que no forman parte intrínseca de la misma;

XXX. Elementos inherentes a la vialidad: Conjunto de objetos que forman parte intrínseca de la vialidad;

XXXI. Entidades: Organismo descentralizados, empresas de participación estatal mayoritaria y fideicomisos públicos;

XXXII. Equipamiento auxiliar de transporte: Los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso o autorización por parte de la

generar una sola red que permita a los usuarios tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo;

XXI. Concesión: Acto administrativo por virtud del cual la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado de la Ciudad;

XXII. Concesionario: Persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga;

XXIII. Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;

XXIV. Congestionamiento vial: La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;

XXV. Consejería Jurídica: La Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México;

XXVI. Corredor de Transporte: Transporte público de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con personas morales;

XXVII. Corredor Vial Metropolitano: Vialidad que tiene continuidad, longitud y ancho suficientes para concentrar el tránsito de personas y mercancías, comunica a la ciudad con el resto de la zona metropolitana del Valle de México;

XXVIII. Dictamen: Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de asunto sometido a su análisis;

XXIX. Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones;

XXX. Elementos incorporados a la vialidad: Conjunto de objetos adicionados a la vialidad que no forman parte intrínseca de la misma;

XXXI. Elementos inherentes a la vialidad: Conjunto de objetos que forman parte intrínseca de la vialidad;

XXXII. Entidades: Organismo descentralizados, empresas de participación estatal mayoritaria y fideicomisos públicos;

Secretaría;

XXXIII. Estacionamiento: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;

XXXIV. Estacionamiento en vía pública: Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocuparlos vehículos, cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa;

XXXV. Estacionamiento Público: Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en general para el resguardo al público en general, mediante el pago de una tarifa;

XXXVI. Estacionamiento Privado: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

XXXVII. Externalidades: Efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos. Los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;

XXXVIII. Externalidades negativas: Efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestión vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;

XXXIX. Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública, reducción de hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;

XL. Funcionalidad de la vía pública: El uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

XLI. Grupo Vulnerable: Sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.

XLII. Hecho de tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;

XLIII. Impacto de movilidad: Influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra privada en el entorno en el que se ubica;

XLIV. Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana;

XLV. Infraestructura para la movilidad:

XXXIII. Equipamiento auxiliar de transporte: Los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso o autorización por parte de la Secretaría;

XXXIV. Estacionamiento: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;

XXXV. Estacionamiento en vía pública: Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocuparlos vehículos, cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa;

XXXVI. Estacionamiento Público: Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en general para el resguardo al público en general, mediante el pago de una tarifa;

XXXVII. Estacionamiento Privado: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

XXXVIII. Externalidades: Efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos. Los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;

XXXIX. Externalidades negativas: Efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestión vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;

XL. Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública, reducción de hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;

XLI. Funcionalidad de la vía pública: El uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

XLII. Grupo Vulnerable: Sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.

XLIII. Hecho de tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;

XLIV. Impacto de movilidad: Influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una

Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;

XLVI. Instituto: Instituto de Verificación Administrativa del Distrito Federal;

XLVII. Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;

XLVIII. Lanzadera: Espacio físico para el estacionamiento momentáneo de unidades del transporte público, mientras se libera la zona de maniobras de ascenso y descenso en los centros de transferencia modal o bases de servicio;

XLIX. Licencia de conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

L. Ley: La Ley de Movilidad de la Ciudad de México;

LI. Manifestación: Concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón;

LII. Marcha: Cualquier desplazamiento organizado, de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado;

LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;

LIV. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;

LV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;

LVI. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados;

LVII. Nomenclatura: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación por parte de las personas;

LVIII. Parque vehicular: Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;

LIX. Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

LX. Permisionario: Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o

obra privada en el entorno en el que se ubica;

XLV. Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana;

XLVI. Infraestructura para la movilidad: Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;

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;

XLVIII. Instituto: Instituto de Verificación Administrativa del Distrito Federal;

XLIX. Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;

L. Lanzadera: Espacio físico para el estacionamiento momentáneo de unidades del transporte público, mientras se libera la zona de maniobras de ascenso y descenso en los centros de transferencia modal o bases de servicio;

LI. Licencia de conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

LII. Ley: La Ley de Movilidad de la Ciudad de México;

LIII. Manifestación: Concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón;

LIV. Marcha: Cualquier desplazamiento organizado, de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado;

LV. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;

LVI. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;

LVII. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;

LVIII. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados;

LIX. Nomenclatura: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su

particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;

LXI. Permiso: Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga;

LXII. Permiso para conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

LXIII. Personas con movilidad limitada: Personas que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;

LXIV. Persona titular de la Jefatura de Gobierno: La Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México;

LXV. Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;

LXVI. Promoverte: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;

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;

LXVIII. Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México;

LXIX. Reincidencia: La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses;

LXX. Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes;

LXXI. Revista vehicular: Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio;

LXXII. Secretaría: La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;

LXXIII. Secretaría de Desarrollo Urbano: La Secretaría de

identificación por parte de las personas;

LX. Parque vehicular: Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;

LXI. Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

LXII. Permissionario: Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;

LXIII. Permiso: Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga;

LXIV. Permiso para conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

LXV. Personas con movilidad limitada: Personas que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;

LXVI. Persona titular de la Jefatura de Gobierno: La Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México;

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;

LXVIII. Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;

LXIX. Promoverte: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;

LXX. 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;

LXXI. Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México;

LXXII. Reincidencia: La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses;

Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México;
LXXIV. Secretaría de Educación: La Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México;

LXXV. Secretaría de Finanzas: La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México;

LXXVI. Secretaría del Medio Ambiente: La Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México;

LXXVII. Secretaría de Obras: La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México;

LXXVIII. Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;

LXXIX. Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;

LXXX. 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;

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;

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;

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;

LXXXIV. Servicio Particular de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;

LXXXV. Servicio Privado de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general;

LXXXVI. Servicio Privado de Transporte de Seguridad Privada: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal, satisfacen necesidades de transporte

LXXIII. Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes;

LXXIV. Revista vehicular: Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio;

LXXV. Secretaría: La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;

LXXVI. Secretaría de Desarrollo Urbano: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México;

LXXVII. Secretaría de Educación: La Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México;

LXXVIII. Secretaría de Finanzas: La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México;

LXXIX. Secretaría del Medio Ambiente: La Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México;

LXXX. Secretaría de Obras: La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México;

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.

LXXXII. Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;

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.;

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;

LXXXV. 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;

LXXXVI. 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;

LXXXVII. Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas

relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas;

LXXXVII. Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios;

LXXXVIII. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;

LXXXIX. Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública: Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;

XC. Sistema Integrado de Transporte Público: Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago;

XC. Tarifa: Es el pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio;

XCII. Tarifa Preferencial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios;

XCIII. Tarifa especial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor;

XCIV. Tarifa promocional: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte;

XCV. Taxi: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros;

XCVI. Tecnologías sustentables: Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el desempeño y reducción de emisiones contaminantes;

XCVII. Transferencia modal: Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;

XCVIII. Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio;

XCIX. Unidad: Todo vehículo autorizado para prestar el

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;

LXXXVIII. Servicio Particular de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;

LXXXIX. Servicio Privado de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general;

XC. Servicio Privado de Transporte de Seguridad Privada: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal, satisfacen necesidades de transporte relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas;

XC. Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios;

XCII. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;

XCIII. Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública: Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;

XCIV. Sistema Integrado de Transporte Público: Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago;

XC. Tarifa: Es el pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio;

XCVI. Tarifa Preferencial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del

servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;

C. Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente: El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por múltiplos de ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia, previstos en las normas locales vigentes de la Ciudad de México;

CI. Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

CII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;

CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;

CIV. – Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

CV. 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
CVI. 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;

servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios;

XCVII. Tarifa especial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor;

XCVIII. Tarifa promocional: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte;

XCIX. Taxi: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros;

C. Tecnologías sustentables: Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el desempeño y reducción de emisiones contaminantes;

CI. Transferencia modal: Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;

CII. Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio;

CIII. Unidad: Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;

CIV. Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente: El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por múltiplos de ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia, previstos en las normas locales vigentes de la Ciudad de México;

CV. Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

CVI. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;

CVII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;

CVIII. – Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

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;



II LEGISLATURA

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.

Artículo 66.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas: I. Suspensión o cancelación; II. Expiración del plazo por el que fue otorgada; y III. Las previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

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.

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

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;

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.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas: I. Suspensión o cancelación; II. Expiración del plazo por el que fue otorgada; y 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.**

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**



SIN CORRELATIVO

acuerdo con el código fiscal vigente, sin existir opción a 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



II LEGISLATURA

- 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 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



II LEGISLATURA

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 secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos



II LEGISLATURA

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,

	<p>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>

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:

- 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

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:

- 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:

...

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;

...

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 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

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

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.

TRANSITORIOS

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



F E D E R I C O
CHÁVEZ
D I P U T A D O L O C A L

SEGUNDO. – Remítase a la Jefa 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 20 días del mes de abril de 2023.

ATENTAMENTE

DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA