

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

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, Integrante del Grupo Parlamentario Morena, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29, apartados D y E de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 13 fracción IX, 29 fracciones XI y XIX y 32 fracciones XVI y XXXI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracciones I y VI, 76, 79 fracción IX, 82, 95 fracción II, 101 y 123 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno, la siguiente: **“Proposición con Punto de Acuerdo de Urgente y obvia Resolución por el que se recomienda de manera respetuosa a las y los Titulares de las 16 Alcaldías de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus funciones y atribuciones, y de acuerdo a su suficiencia presupuestal, instalen el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial en cada una de sus demarcaciones, con la finalidad de generar estrategias en la materia que ayuden a la movilidad en la Ciudad de México”**. Lo anterior, al tenor de los siguientes:

I. ANTECEDENTES

El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial en la Ciudad de México tiene sus antecedentes en el proceso de creación de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, aprobada en 2014. Este marco legal estableció al Consejo como un órgano auxiliar de la Secretaría de Movilidad (Semovi) para garantizar la participación ciudadana en políticas públicas.

Orígenes y contexto legal

La Ley de Movilidad definió al Consejo como un espacio consultivo para:

Proponer políticas públicas y evaluar proyectos de transporte y vialidad.

Fiscalizar decisiones gubernamentales, evitando que las acciones dependieran de criterios individuales de funcionarios.

Promover la colaboración entre sociedad civil, academia, gremios y gobierno.

Su integración debía incluir representantes de la sociedad civil, academia y organizaciones civiles, junto a funcionarios públicos y tiene carácter honorífico y no vinculante.

La Jefa de Gobierno de la Ciudad de México lo inauguró en 2019. Sin embargo, persisten obstáculos:

- **Factores políticos:** Cada gobierno intenta imponer su propia agenda, descartando estructuras heredadas.
- **Resistencia técnica:** Funcionarios mostraron desconfianza hacia modelos colaborativos con la sociedad civil.
- **Falta de transparencia:** Decisiones como el aumento de velocidades en vías o acuerdos con taxistas se tomaron sin consultar al Consejo, violando su propósito.

Efectos de la inacción

La omisión de instalar el Consejo generó críticas por:

- **Incumplimiento legal:** La Ley de Movilidad lo establece como obligatorio.
- **Pérdida de oportunidades:** Se limitó la construcción de consensos y la evaluación democrática de proyectos.
- **Problemas recurrentes:** Persistieron retos como la priorización del automóvil privado y la falta de adaptación de infraestructura para peatones y ciclistas.

Aunque algunas alcaldías, como Gustavo A. Madero, desarrollaron manuales para su funcionamiento local.

II. PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La Ciudad de México es un complejo conglomerado urbano que forma parte de la región metropolitana más poblada del país con 20.9 millones de habitantes en 2015 (INEGI, 2016). La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se conforma por las 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y el municipio de Tizayuca, en el Estado de Hidalgo. El crecimiento de la ZMVM ha traído consigo un acelerado proceso de expansión urbana y de creación y fortalecimiento de relaciones funcionales, especialmente debido a sus zonas concentradoras de empleos y de servicios. De acuerdo con el PUEC-UNAM (2013), en 1990 la ZMVM aglomeraba 16.15 millones de habitantes. Dos décadas después, la cifra había alcanzado los 21.08 millones, lo que significó un crecimiento absoluto de casi 5 millones de personas en veinte años. La Ciudad de México es la entidad con mayor densidad poblacional en la ZMVM con 113 hab/ha; en los municipios metropolitanos del Estado de México, esta cifra alcanza 80 hab/ha y en el Estado de Hidalgo 31 hab/ha.

De acuerdo al programa integral de movilidad de la Ciudad de México en su diagnóstico técnico, reconoce la movilidad como una necesidad y un derecho fundamental que le permite a las personas acceder a una gran diversidad de oportunidades de empleo, bienestar y recreación. Desafortunadamente, durante las últimas décadas, la movilidad en la ciudad y su área metropolitana se ha caracterizado por su fragmentación y reducida eficiencia. Esto ha resultado en una profundización de las inequidades geográficas y sociales.

Los altos costos económicos, sociales y medioambientales derivados de dicha situación resultan en una menor calidad de vida para la población en general. En particular, los crecientes tiempos de traslado y el porcentaje de ingresos del hogar destinados al transporte, implican un alto costo de oportunidad para quienes viven en la Ciudad de México. La situación se ha agravado por la falta de mantenimiento de la infraestructura y por la insuficiencia de los servicios de transporte público y de movilidad no motorizada, sobre todo en las periferias donde residen las personas de más bajos ingresos.

El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial debe instalarse dentro de los tres primeros meses que toma posesión las o los alcaldes de la Ciudad de México. Los actuales titulares tomaron posesión del cargo el primero de octubre del 2024 y al 31 de marzo del presente año no ha instalado el Consejo.

Los obstáculos para la instalación del **Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial** en la Ciudad de México se identifican en tres ejes principales:

1. Obstáculos políticos

- **Desconocimiento de avances previos:** El gobierno priorizó desmontar iniciativas de la administración anterior, incluyendo el proyecto ya listo para la instalación del Consejo.
- **Resistencia a la participación ciudadana:** funcionarios actuales muestran desconfianza hacia modelos colaborativos con sociedad civil y academia, prefiriendo decisiones centralizadas.
- **Agenda gubernamental:** La instalación no se considera prioritaria, a pesar de ser obligatoria por ley desde 2017.

2. Obstáculos técnicos

- **Falta de planeación institucional:** No se han asignado recursos ni estructuras operativas para su funcionamiento, a pesar de contar con un manual de integración.
- **Complejidad en la integración:** Requiere coordinación entre múltiples dependencias (direcciones, academia, organizaciones civiles) y niveles de gobierno, lo que genera desafíos logísticos.
- **Inercia burocrática:** La implementación exige adaptar procesos de toma de decisiones, algo que no se ha impulsado activamente.

3. Obstáculos legales y de gobernanza

- **Incumplimiento de plazos legales:** La Ley de Movilidad establece un plazo de **180 días** para su instalación tras la publicación del reglamento, pero persisten retrasos.
- **Falta de transparencia:** Decisiones como aumentos de velocidad en vías o acuerdos con gremios taxistas se toman sin colegiación, lo que evidencia la necesidad de un órgano consultivo.
- **Riesgo de desacuerdos:** Sin el Consejo, persisten conflictos sociales (protestas de ciclistas, transportistas) por la ausencia de espacios institucionalizados para el diálogo.

Estos obstáculos reflejan una **tensión entre la obligatoriedad legal** y la **voluntad política** para implementar un modelo de gobernanza colaborativa, clave para abordar problemas estructurales como la seguridad vial y la movilidad sostenible.

III. CONSIDERANDOS

PRIMERO.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 73, fracción XXIX-C, que a la letra dice:

Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

...

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;

...

SEGUNDO.- La Constitución Política de la Ciudad de México, en sus artículos 13 apartado C y E, 53 apartado B, numeral 3, inciso c, fracción III, que a la letra dicen:

“Artículo 13.- Ciudad habitable

A-B...

C. Derecho a la vía Pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

...

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Artículo 53.- Alcaldías

A...

B. De las personas titulares de las alcaldías

1-2...

3. Las personas titulares de las alcaldías tendrán las siguientes atribuciones:

a)-b)...

c) En forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad de México:

Movilidad, vía pública y espacios públicos

I-II...

III. Proponer a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones;” (Sic)

TERCERO.- Ley orgánica de alcaldías de la Ciudad de México, en sus artículos 34 y 60, que a la letra dicen:

Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:

I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;

II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;

Artículo 60. Las atribuciones de las personas titulares de las Alcaldías, en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en materia de Movilidad, vía pública y espacios públicos, consisten en proponer a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones.” (Sic)

CUARTO.- Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 15, fracción VII, que a la letra dicen.

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

VII. *Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia. Asimismo, como instancia de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;*” (Sic)

IV.PUNTOS RESOLUTIVOS

Por lo antes expuesto, fundado y motivado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, el siguiente Punto de Acuerdo.

ÚNICO.- “Proposición con Punto de Acuerdo de Urgente y obvia Resolución por el que se recomienda de manera respetuosa a las y los Titulares de las 16 Alcaldías de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus funciones y atribuciones, y de acuerdo a su suficiencia presupuestal, instalen el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial en cada una de sus demarcaciones, con la finalidad de generar estrategias en la materia que ayuden a la movilidad en la Ciudad de México”.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles en la Ciudad de México, a los 09 días del mes de abril de 2025.

A T E N T A M E N T E





**DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCÍA**

AMGEMG/LTG/JLRR.

Título	pa. consejo asesor
Nombre de archivo	PA_Consejo_Asesor__1_.docx
Id. del documento	4a36c875946f756b4eb2c0a6b32f796809d97ac4
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	07 / 04 / 2025 21:10:50 UTC	Enviado para firmar a adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) por adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx. IP: 189.217.204.125
 VISTO	07 / 04 / 2025 21:11:00 UTC	Visto por adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.217.204.125
 FIRMADO	07 / 04 / 2025 21:11:16 UTC	Firmado por adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.217.204.125
 COMPLETADO	07 / 04 / 2025 21:11:16 UTC	Se completó el documento.