



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DICTAMEN EN SENTIDO NEGATIVO A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 6 FRACCIONES III, IV, V, VI VII, 9 FRACCIONES CIV, CV, CVI, CVII, 81 y 251 FRACCIONES XXI Y XXIII DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

DS

CVF

DS

MAME

DS

CS

DS

CVF

**HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA**

DS

MDLPR

A la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, le fue turnada para estudio y dictamen la **“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 6, fracciones III, IV, V, VI y VII; 9, fracciones CIV, CV, CVI, CVII; 81 y 251 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México”**, presentada por el Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla, integrante del Grupo Parlamentario del PAN.

DS

CVF

DS

APBC

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 29, apartado D y 30, numerales 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción VI; 13 fracción LXIV y CXIX; 67; 70, fracción I; 72, segundo párrafo, fracción I; 74, fracción XXIII; 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracción VI; 85, fracción I; 221, fracción I; 222 fracciones III y VIII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, habiendo analizado el contenido de la Iniciativa, sometemos a consideración de esta Soberanía, el dictamen relativo a la Iniciativa con Proyecto de Decreto de referencia, al tenor de los siguientes:

DS

CVF

ANTECEDENTES

1. Con fecha 6 de octubre de 2020, el Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla, Integrante del Grupo Parlamentario del PAN, presentó ante el Congreso de la Ciudad de México, la Iniciativa con Proyecto de Decreto, objeto del presente dictamen.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

APF

2. En la misma fecha, mediante oficio número MDPPOTA/CSP/0877/2020, signado por la Diputada Margarita Saldaña Hernández, Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, fue turnada la referida Iniciativa con proyecto de decreto a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

DS

MAME

DS

CS

DS

ESP

3. Conforme a lo previsto en el apartado A, numeral 4 del Artículo 25 de la Constitución Política de la Ciudad de México; así como el tercer párrafo del Artículo 107 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, se ha cumplido con el principio de máxima publicidad, transcurriendo el plazo que se establece para que las y los ciudadanos propongan modificaciones a la iniciativa materia del presente dictamen; no habiéndose recibido propuesta alguna de modificaciones a la misma.

DS

J

4. Las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable, previa convocatoria realizada en términos de ley, en Sesión vía remota realizada el uno de marzo de dos mil veintiuno, se analizó y discutió la iniciativa materia del dictamen que se presenta conforme a lo siguiente:

DS

APBG

DS

gi

DS

MDLPR

CONTENIDO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO

La iniciativa presentada por el Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla, refiere, entre otras cosas, lo siguiente:

- I. *“La Ciudad de México es la más poblada del país, albergando alrededor de 9 millones de capitalinos¹ y recibiendo cerca de 11 millones de personas diariamente, mismos 20 millones de personas (-en promedio) que se trasladan a lo largo y ancho de la ciudad, pudiendo disponer de las diversas alternativas con las que cuenta la ciudad para dicho fin, pero, es imperante que se contemple que toda persona, sin importar cual es el medio de transporte por el cual opte para su traslado, inevitablemente deberá utilizar*

¹ Véase en la siguiente liga, consultada 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/hrbhend>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

mame

los espacios destinados al peatón, ya sean las banquetas, parques, cruces peatonales, plataformas de acceso, etcétera.

DS

GS

DS

evp

II.

Sostiene el promovente que “Durante décadas, los gobiernos de una supuesta “izquierda” erróneamente privilegiaron al transporte motorizado particular, lo que llevó a una planeación deficiente en materia de movilidad, dejando desprotegido al peatón, el cual debió ser prioridad para los gobiernos que hasta hoy ostentan el poder en la capital del país.”

DS

evp

DS

MJUPR

En ese sentido, indica que “Prueba de ello, es el incremento en el número de automóviles emplacados en la capital, “De 2000 a la fecha, el parque vehicular en Ciudad de México se duplicó al pasar de 2.5 a 5 millones de autos...”² . Es por esta razón que, al privilegiar, entre otros, al automóvil, se ha perdido la percepción de la importancia del peatón en la sociedad, siendo que, además de ser hoy en día la punta en la pirámide de movilidad de la Ciudad de México, ha resultado complicado el permear su importancia en el grueso de la población, sobre todo, en los automovilistas.

DS

evp

DS

APBC

III.

Al respecto, señala que “Existen escenas que se han vuelto habituales para los capitalinos, lo anterior no quiere decir que sean las correctas, ... el cual provoca, no solo un detrimento en la calidad de vida de los ciudadanos, sino, un riesgo latente al orillar a las personas a caminar en el arroyo vehicular, siendo expuestas grandes e innecesarios riesgos, así como a los ciclistas a salir de una zona confinada para su aprovechamiento hacia el arroyo vehicular.”

IV.

Los operadores de transporte concesionado deben respetar a quienes deben ser prioridad en materia de movilidad, esto, debe ser sancionado con medidas severas, contrario a laxitud de las sanciones actuales, así como la manera en cómo la forma en como los ciudadanos puede solicitar dicha normatividad sea aplicada.

V.

La iniciativa en estudio señala que “la propuesta incluye en la modificación del texto

² Véase en la siguiente liga, consultada 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/mrbhwfq>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

normativo la aclaración en que debe ser obligación de tanto de la Secretaría de Movilidad como de toda la administración pública el diseñar estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, en atención, tanto previendo la jerarquía de movilidad en la Ciudad de México, como en lo dispuesto en la Agenda 2030.”

DS

mame

DS

evp

DS

MDUPR

DS

evp

DS

GS

- VI. “Se tiene claro en la Ley de Movilidad que el peatón debe ser prioridad para la administración pública en sus programas, sin embargo, no podemos dejar pasar por alto la situación actual que afronta el transporte público debido a la pandemia del virus SARS-CoV-2 el cual debido a su alta capacidad de propagación en un peligro latente para los ciudadanos que utilizan el transporte público masivo, por ello, las acciones de la administración pública no podían esperar más y se ha recurrido al confinamiento de un carril de Avenida de los Insurgentes y Eje 4 para así reducir la acumulación de personas en el transporte público masivo.³”

DS

[Handwritten signature]

DS

[Handwritten signature]

DS

APBQ

- VII. La iniciativa afirma que “Los capitalinos, en una férrea necesidad de adaptarse al cambiante ritmo de la capital del país, constantemente encuentran alternativas a la manera en cómo se trasladan, es por ello, que además deben ser contemplados los vehículos de transporte ligero impulsado por motores eléctricos siendo incluido en la pirámide de movilidad capitalina.”
- VIII. Asimismo, señala que “Siendo, además, la obligación de esta Soberanía brindar certeza jurídica, y a falta de la adecuación de la incorporación de este medio de transporte en la Ley de Movilidad a dinámica es por lo que propongo se incorpore a los Vehículos Motorizados de Transporte Ligero como una alternativa de movilidad para los capitalinos.”
- IX. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo, conforme a lo siguiente:

³ Véase en la siguiente liga, consultada 01 de octubre de 2020 en: <https://cutt.ly/guJisQD>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 6, fracciones III, IV, V, VI y VII; 9, fracciones CIV, CV, CVI, CVII; 81 y 252 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

DS
mame

DS
A.P.P

Texto de la Ley vigente	Texto de la iniciativa
<p>Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:</p>	<p>Artículo 6.- (...)</p>
<p>I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;</p> <p>II. Ciclistas;</p>	<p>Fracciones I a II (...)</p>
<p>No tiene correlativo</p>	<p>III. Vehículos motorizados de transporte ligero;</p>
<p>III. ...</p>	<p>IV. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;</p>
<p>IV. ...</p>	<p>V. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;</p>
<p>V. ...</p>	<p>VI. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y</p>
<p>VI. ...</p>	<p>VII. Usuarios de transporte particular automotor.</p>
<p>...</p>	<p>(...)</p>

DS
MDLPR

DS
CVP

DS
J

DS
APBC

DS
GS

DS
[Signature]



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 6, fracciones III, IV, V, VI y VII; 9, fracciones CIV, CV, CVI, CVII; 81 y 252 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Texto de la Ley vigente	Texto de la iniciativa
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p>	<p>Artículo 9.- (...)</p>
<p>I. – CIII. ...</p>	<p>Fracción I a CIII (...)</p>
<p>No tiene correlativo</p>	<p>CIV. Vehículos motorizados de transporte ligero: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajero que para su tracción depende de un motor eléctrico o cualquier otra tecnología sustentable que no rebase los 45 kilómetros por hora y no supere la capacidad de carga de 110 kilogramos.</p>
<p>CIV. Vehículo no motorizado: ...</p>	<p>CV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;</p>
<p>CV. Vía pública: ...</p>	<p>CVI. Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y</p>
<p>CVI. Vialidad: ...</p>	<p>CVII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;</p>
<p>Artículo 81.- La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las</p>	<p>Artículo 81.- La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública se encuentra obligada a diseñar estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de</p>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 6, fracciones III, IV, V, VI y VII; 9, fracciones CIV, CV, CVI, CVII; 81 y 252 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

DS
mame

DS
APP

Texto de la Ley vigente	Texto de la iniciativa
<p>personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable.</p> <p>Asimismo, deberán emitir y actualizar constantemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos y de seguridad, obligatorios con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.</p>	<p>transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable.</p>
<p>Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>I. – XXI. ...</p> <p>No tiene correlativo</p>	<p>Artículo 251.- (...)</p> <p>Fracciones I a XXI (...)</p> <p>XXII.- A la persona titular de concesión o vehículo, de transporte de carga, servicio de transporte de pasajeros público o privado y que sin medie indicación de autoridad competente en funciones, circule en sentido contrario de la vialidad, estacionara o permaneciera momentáneamente en banquetas o carriles confinados de infraestructura ciclista o cualquier otro espacio destinado al peatón u obstruyera cruces peatonales, se le suspenderá la concesión o permiso con el que contara para ejercer su actividad.</p>

DS
MDLPR

DS
GS

DS
EVP

DS
↓

DS
APBG

DS
[Signature]



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 6, fracciones III, IV, V, VI y VII; 9, fracciones CIV, CV, CVI, CVII; 81 y 252 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Texto de la Ley vigente	Texto de la iniciativa
<p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, o de la revocación de la concesión o permiso respectivos.</p>	<p>Lo suspensión terminará hasta que, el propietario del vehículo acredite el curso de cultura cívica en materia de movilidad y tránsito.</p> <p>El curso deberá acreditarse ante la Secretaría de Movilidad.</p> <p>XXIII.- Todo ciudadano podrá solicitar a la Secretaría la aplicación de las sanciones dispuesta en el presente artículo mediante medios electrónicos incorporando a su solicitud elementos suficientes para la determinación de la falta. Deberá darse respuesta al ciudadano en un lapso no mayor a 30 días naturales en relación a su solicitud.</p> <p>Las unidades que presten servicio que, por su naturaleza no contarán con placas o cromática oficial, deberán portar un distintivo oficial en el vidrio frontal y posterior, mismo que, deberá ser proporcionado por la Secretaría o autoridad competente.</p> <p>Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, revocación o suspensión de la concesión o permiso respectivo.</p>
	Artículos transitorios
	<p>PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.</p> <p>SEGUNDO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación, para su mayor difusión.</p>



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
mame

Establecidos los antecedentes y el contenido de la iniciativa, quienes integramos la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, exponemos las siguientes:

DS
A.P.P

DS
evp

CONSIDERACIONES

DS
MDLPR

DS
↓

Esta Comisión, toda vez que es competente para conocer la Iniciativa con Proyecto de Decreto en comento, procedió a realizar el estudio y análisis de los planteamientos contenidos, a fin de valorar, deliberar e integrar el presente dictamen, conforme a lo siguiente:

DS
GS

DS
APBG

- I. Que los artículos 4, fracción VI y 67 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción VI del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen que las comisiones son aquellos órganos internos de organización, integrado paritariamente por las Diputadas y Diputados que tiene por objeto el estudio, análisis y elaboración de dictámenes, iniciativas, proposiciones con punto de acuerdo, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en esta ley y el reglamento.
- II. Que el artículo 72, segundo párrafo, fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, señala que las comisiones ordinarias deberán desarrollar, entre otras, la tarea específica de dictaminar, atender o resolver las iniciativas, proyectos y proposiciones turnadas a las mismas en los términos de la propia Ley, el Reglamento y demás ordenamientos aplicables.
- III. Que el artículo 74, fracción XXIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México establece las comisiones ordinarias que habrán de funcionar de manera permanente en cada Legislatura, encontrándose entre ellas la Comisión de Movilidad Sustentable.

DS
A



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

I LEGISLATURA

mame

DS

evp

- IV. Que el artículo 85, fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establece como atribución de la Presidencia de la Mesa Directiva, turnar a las comisiones los asuntos para dictamen.

DS

evp

DS

MDLPR

- V. Que el artículo 103 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, refiere que el dictamen es un instrumento legislativo colegiado escrito a través del cual, una o dos Comisiones facultadas presentan un estudio profundo y analítico que expone de forma ordenada clara y concisa las razones por las que se aprueba, desecha o modifica, iniciativas o proposiciones con punto de acuerdo.

DS

f

DS

GS

- VI. Que en casos en que se ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto, previa Declaratoria Oficial emitida por la autoridad competente del ámbito Federal o Local, el Congreso podrá sesionar vía remota de conformidad con lo que determine la Ley y el Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, a efecto de no interrumpir sus funciones o atribuciones previstas en la Constitución Política, en los tratados internacionales en los que el Estado Mexicano sea parte, la Constitución Local y las leyes aplicables⁴. En ese sentido, la sesión vía remota es aquella reunión donde convergen las Diputadas y los Diputados del Congreso en Pleno, Conferencia, Mesa Directiva, Junta, Comisiones, Comités, Comisión Permanente o, en su caso, de las Unidades Administrativas, por medios tecnológicos de comunicación para efectuar la transmisión y recepción de datos, documentos electrónicos, imágenes e información a través de computadoras, líneas telefónicas, enlaces dedicados, microondas, vías satelitales o similares que sean autorizados por el Pleno o la Junta de Coordinación Política, de conformidad con lo previsto en el artículo 5 Bis de la Ley, y en la cual se verificará la asistencia, el quórum y la votación por medios de autenticación biométricos debidamente autorizados⁵.

DS

f

DS

APBG

⁴ Artículos 4, fracción XLV bis, y 2, fracción XLV bis de la Ley Orgánica y del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, respectivamente.

⁵ Artículos 4, fracción XLV Bis y 2, fracción XLV Bis de la Ley Orgánica y el Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

VII. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, respecto al tema en análisis, establece lo siguiente:

DS
mame

DS
APP

“Artículo 4º.

DS
evp

DS
GS

...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

DS
↓

DS
APBG

VIII. Que la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, respecto al objetivo que se propone en el Punto de Acuerdo en análisis, establece lo siguiente:

“Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

DS
MDLPR

*I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, **priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;***

II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

II- VI. ...

VII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;

VIII. – XI. ...

Artículo 73. *La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del*

DS
ji



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.”

IX. Que por lo que se refiere al marco jurídico local, el artículo 16, apartado H, numeral 3, inciso g) de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece lo siguiente:

“Artículo 16

Ordenamiento territorial

A. – G....

H. Movilidad y Accesibilidad.

1. – 2. ...

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a) – f). ...

g) Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;

h) – j). ...”

X. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, respecto al objetivo planteado en los Puntos de Acuerdo en estudio, regula lo siguiente:

“Artículo 1.- ...



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

mame

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

DS

APP

DS

evp

DS

[Signature]

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 se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

DS

APBG

DS

GS

DS

[Signature]

- 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.

DS

MDLPR

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 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

mame

I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

DS

APP

DS

EV P

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

DS

GS

DS

MDLPR

DS

[Handwritten signature]

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

DS

APBG

IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

DS

[Handwritten signature]

VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

DS
mame

IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y

DS
evp

DS
APP

DS
GS

DS
J

X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

DS
APBG

Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:

I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;

II. – VIII. ...

DS
si

Artículo 12.- La Secretaría (de Movilidad) tendrá las siguientes atribuciones.

DS
MDLPR

I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;

II. – IV. ...

V. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;

VI. . XI. ...

XII. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades,



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

en coordinación con Seguridad Ciudadana evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público sustentable y el transporte no motorizado, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

LVI. Desarrollar, en coordinación con Seguridad Ciudadana, políticas en materia de control y operación vial, para contribuir a la movilidad de las personas en la Ciudad;

XXVI. - LXIII. ...”

XI. Que la iniciativa propone reformar los artículos 6 y 9 tiene, a efecto de incorporar una nueva categoría de vehículos en la jerarquía de movilidad establecida en la Ley de Movilidad, denominados **vehículos motorizados de transporte ligero**, que define como: *Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajero que para su tracción depende de un motor eléctrico o cualquier otra tecnología sustentable que no rebase los 45 kilómetros por hora y no supere la capacidad de carga de 110 kilogramos.*

En ese sentido, esta categoría se añadiría a las clasificaciones de vehículos existentes en la Ley de Movilidad, los vehículos motorizados y los vehículos no motorizados:

- *Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de una máquina de combustión interna o eléctrica;*
- *Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;*

Como se puede observar, las dos categorías existentes identifican una característica esencial de los vehículos para definirlos como motorizados o no motorizados. En el caso del vehículo motorizado, su característica principal es la tracción dependiente de una máquina de combustión interna o eléctrica; en el caso del vehículo no motorizado, su característica principal es



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

la tracción humana para su desplazamiento. Sin embargo, en el caso de los vehículos motorizados de transporte ligero, no es claro cuáles son sus características esenciales, ya que combina los motores eléctricos, las tecnologías sustentables, el límite de velocidad de 45 kilómetros por hora y el límite de capacidad de carga de 110 kilogramos.

DS

mame

DS

evp

DS

evp

DS

GS

Al respecto, esta dictaminadora considera que si bien una clasificación más detallada de los vehículos que circulan en la Ciudad de México permitiría el mejor ordenamiento y la regulación específica para cada uno, se debe realizar dicha categorización a partir de parámetros que identifiquen tipos y no casos particulares. Es decir, las clasificaciones que se construyen para identificar un solo vehículo no son útiles para ordenar de manera integral el conjunto total de vehículos que circulan por la ciudad, ni para establecer reglas para su operación.

DS

MDLPR

DS

evp

Por ejemplo, se pueden mencionar las clasificaciones de vehículos en otros lugares del mundo, como la de la Unión Europea, orientada a distinguir los vehículos por el uso y tamaño de cada tipo;⁶ la de la Administración de Carreteras Federales del Departamento de Transporte de Estados Unidos, orientada a diferenciar los vehículos por número de ejes y tipo;⁷ o incluso, la Norma Oficial Mexicana 012-SCT-2-2014, que clasifica a los vehículos por su peso y dimensiones.⁸ Estos casos son ejemplos de clasificaciones a partir de parámetros comunes en todos los vehículos, que permiten crear subconjuntos y ordenar el universo. En caso de considerar la adición de nuevas clasificaciones en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se debería plantear una tipología que identifique parámetros comunes en todos los vehículos y no particulares de cada uno.

DS

APBG

DS

evp

⁶ Ver https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle_categories_es

⁷ Ver USDOT-FHWA, Verification, Refinement, and Application of Long-Term Pavement Performance Vehicle Classification Rules, 2014, fhwa.dot.gov/publications/research/infrastructure/pavements/ltpp/13091/13091.pdf

⁸ Ver http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Normas_Oficiales_Mexicanas/NOM-012-SCT-2-2014_sct_14nov14.pdf



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
MAME

DS
EVP

Por otro lado, la propuesta no expone la motivación para enlistar esta nueva categoría de vehículos en la Ley de Movilidad, por lo que no se puede conocer la problemática específica que se pretende solucionar con la misma.

DS
EVP

DS
GS

Por estas razones se considera que **la propuesta de reforma a los artículos 6 y 9 de la Ley de Movilidad no es viable** y no contribuiría a un mejor ordenamiento de los vehículos en la Ciudad de México.

DS
↓

XII. Que en relación a la modificación propuesta al **artículo 81**, de acuerdo a lo expuesto en el proyecto de decreto, pretende aclarar la obligación de la Secretaría de Movilidad y de toda la administración pública de diseñar estrategias, programas, servicios especiales o cualquier otro mecanismo que haga más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y movilidad limitada.

DS
APBG

Al respecto, esta dictaminadora estima que ya se encuentra establecida en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México.

DS
↓

En la Ley de Movilidad, dicha obligación se deriva de lo establecido primero en los artículos 1 y 7, fracciones II, III y IV, que establecen lo siguiente:

Artículo 1.-

DS
MDLPR

...

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas, deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

DS

mame

DS

APP

DS

evp

...

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

DS

[Signature]

DS

[Signature]

DS

GS

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

DS

APBG

IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

...

Por otro lado, la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México establece en su artículo 33, fracciones I a VII, las acciones que debe realizar la Secretaría de Movilidad para garantizar el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad:

DS

MDLPR

Artículo 33.- Corresponde a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para garantizar el derecho a la Movilidad, realizar lo siguiente:

I.- Elaborar y ejecutar un programa permanente de adecuación y accesibilidad universal en las unidades de transporte público y en el Sistema Integrado de Transporte Público, tomando en consideración las disposiciones del Manual de Equipamiento Básico, a fin de que puedan garantizar la accesibilidad de usuarios con sillas de ruedas y demás personas con discapacidad que hagan uso del transporte público;



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

II.- Emitir la reglamentación y normas técnicas sobre el equipamiento básico que deberán cubrir las nuevas unidades de transporte público, para garantizar el acceso a los usuarios con discapacidad;

DS
mame

DS
APP

III.- Elaborar el Manual de Equipamiento Básico que contendrá las medidas y equipo con el que deben contar las unidades de transporte público;

DS
evp

DS
MDLR

IV.- Verificar que las nuevas unidades de transporte público cuenten con las medidas necesarias de accesibilidad y equipamiento básico, que garanticen el acceso a las personas con discapacidad;

DS
GS

V.- Proponer a las autoridades competentes los estímulos fiscales o reconocimientos que se puedan otorgar a los propietarios de las unidades de transporte público, que cumplan con las disposiciones del programa sobre accesibilidad y del Manual de Equipamiento Básico;

DS
[Signature]

DS
APBG

VI.- Difundir los estímulos fiscales y reconocimientos a los que tienen derecho los propietarios de las unidades de transporte público, que realicen las adecuaciones de accesibilidad y equipamiento básico en sus vehículos, para ofrecer el servicio a las personas con discapacidad;

VII.- Realizar programas de sensibilización a todas las personas trabajadoras en el Sistema Integrado de Transporte Público, respecto de los derechos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, así como el respeto debido a los mismos, auxiliados en todo momento por el Instituto;

DS
[Signature]

...

Del análisis de estos artículos se puede concluir que la Secretaría de Movilidad y la administración pública tienen la obligación de diseñar estrategias, programas, servicios especiales o cualquier otro mecanismo que haga más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y movilidad limitada. Para ejemplificar el cumplimiento de dicha obligación, se puede mencionar la publicación de las características técnicas que



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

deben cumplir los vehículos que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual, en cuestiones de dimensiones mínimas de las cajuelas, información en Braille y el requisito de contar con asientos giratorios; la publicación de los lineamientos para el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, particularmente en la definición de características para el área de silla de ruedas en autobuses y de asientos para personas con perros de asistencia; y la publicación de los lineamientos mínimos que deberán cumplir los ciclotaxis, específicamente su descripción de dimensiones obligatorias para transportar personas usuarias en sillas de ruedas.

Por estas razones, se considera que **la modificación propuesta al artículo 81 sería reiterativa.**

XIII. Que en relación a reforma propuesta al **artículo 251**, de acuerdo a lo expuesto en el Proyecto de decreto tienen como objetivo:

...

2. *Sancionar a los concesionarios de transporte de pasajeros o de carga que violenten los derechos de los peatones;*

...

4. *Brindar a los capitalinos un medio de denuncia a la violación de los derechos de los peatones por concesionarios de transporte de pasajeros o de carga que violenten los derechos de los peatones y;*

5. *Establecer sanciones como la suspensión o revocación de las concesiones a quien violentara los derechos de los peatones.*

Al respecto, esta dictaminadora considera que lo que se propone adicionar al artículo 251, es reiterativo del texto vigente, pues ya se encuentra establecido en el mismo artículo, conforme a lo siguiente:

“Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

mame

concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

DS

APP

DS

MDLPR

I. – IX. ...

DS

evp

X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de peatones en la vía de circulación o invadan las vías peatones y ciclistas, se impondrá multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga;

DS

gi

DS

↓

DS

GS

XI. – XXI. ...”

DS

APBC

Asimismo, dicha disposición establece que las sanciones se impondrán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, o de la revocación de la concesión o permiso respectivos.

Adicional a lo anterior, el pasado 4 de febrero de 2021, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, reformas al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en el que se incorporaron nuevos elementos que permitirán una mayor eficiencia en la aplicación y cumplimiento de las reglas de tránsito.

Según se desprenden del Decreto, “... las disposiciones de la presente reforma tienen como objetivo prever estrategias de integración, mejoría y protección en el Sector, garantizando accesibilidad universal y políticas de seguridad vial orientadas a un cambio de conducta de las personas que diariamente ejercen su derecho a la movilidad en la Ciudad de México.”

Al respecto, por lo que se refiere al tema en análisis, encontramos que las reforma al Reglamento de Tránsito, contiene lo siguiente:



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
mame

DS
evp

DS
MDLPR

DS
[Signature]

DS
APP

DS
GS

DS
APBG

DS
[Signature]

- La Secretaría de Movilidad en coordinación con Seguridad Ciudadana, diseñará y llevará a cabo campañas permanentes de cultura de movilidad y seguridad vial que garanticen la concientización y respeto a la seguridad de todos los usuarios de la vía, del mismo modo, se realizarán acciones para inhibir el consumo de alcohol, narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos al conducir.
- Se establece que habrá agentes autorizados para infraccionar, los cuales serán personas integrantes de la Policía de Control de Tránsito, autorizados para expedir y firmar las boletas de sanción, con motivo de infracciones a las disposiciones en materia de tránsito, captadas mediante sistemas tecnológicos y equipos electrónicos portátiles;
- Asimismo, se establece que para llevar a cabo las infracciones, los agentes autorizados deberán llenar el "Formato de hecho de tránsito", entendiéndose por este, la cédula en la que se establecen las circunstancias de tiempo, lugar y modo de incidentes viales, en la cual se deberá registrar: fecha, hora, lugar; datos de las personas y vehículos involucrados, en su caso, número de lesionados o fallecidos; servicios de emergencia y en su caso, del Ministerio Público; y cualquier otro dato que sea necesario para determinar las características del incidente y responsabilidad de quienes hayan intervenido en el hecho.
- Para garantizar la seguridad de los peatones, el conductor de un vehículo motorizado que no respete la preferencia de paso y/o la prioridad de uso de los peatones será sancionado con base en la siguiente tabla:

Tipo de vehículo	Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente	Sanción mínima	Sanción media	Sanción máxima	Sanción con puntos de penalización en licencia para conducir
Conductores de vehículos de uso particular.	10 a 20 veces	10 veces	15 veces	20 veces	3 puntos



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Tipo de vehículo	Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente	Sanción mínima	Sanción media	Sanción máxima	Sanción con puntos de penalización en licencia para conducir
Conductores de vehículos de transporte de carga.	40 a 60 veces	40 veces	50 veces	60 veces	3 puntos
Conductores de vehículos de transporte público de pasajeros.	60 a 80 veces	60 veces	70 veces	80 veces	3 puntos

DS
mameDS
evpDS
MDLPRDS
[Signature]DS
APPDS
GSDS
[Signature]

La reciente reforma al Reglamento de Tránsito, se complementa con las modificaciones que, en su momento, esta Soberanía realizó a la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, la cual tenía por objeto lograr la cultura de la resolución pacífica de conflictos, el respeto irrestricto a los derechos humanos en un ámbito de inclusión, de no discriminación y de convivencia que permita el desarrollo integral de las personas.

DS
APBG

Cabe recordar que, con la llegada de la nueva administración del Gobierno de la Ciudad de México, el 22 de abril de 2019, también se publicaron reformas al Reglamento de Tránsito, en la que se planteó una nueva relación del gobierno con la sociedad. Por primera vez en la historia de la Ciudad de México, estableciéndose que las sanciones a faltas de tránsito no serán punitivas, que históricamente habían tenido una principal función recaudatoria, sino que estaban encaminadas a modificar cambios de conducta, con el propósito de transformar la forma en que se circula en vehículos, cambiar el paradigma que privilegia al automóvil, y proteger a los peatones.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

DS

mame

DS

evp

Adicional a lo anterior, esta dictaminadora considera pertinente destacar que en marzo de 2019, el Gobierno de la Ciudad presentó un decálogo con las “Reglas del buen conductor”, que pretende reducir los accidentes mortales, el congestionamiento vial, y mejorar la convivencia. Se trataba de una campaña dirigida hacia quienes están frente al volante, ante el cambio de visión en las sanciones del Reglamento de Tránsito. Dichas reglas, se presentan en la imagen siguiente:

DS

avp

DS

gs

DS

[Handwritten signature]

DS

[Handwritten signature]

CUMPLE LAS 10 REGLAS DEL BUEN CONDUCTOR

1. No rebases el límite de velocidad
2. No manejes alcoholizado
3. No debes mensajear al manejar
4. En luz roja, no hay vuelta continua
5. Respeta el metro y medio a los ciclistas
6. En cruces no señalizados, el paso es uno y uno
7. En dos ruedas, usa el casco; en cuatro ruedas, usa el cinturón
8. Primero el peatón. No obstruyas su espacio y cédele el paso
9. Si no pasas, no pases
10. No te estaciones en doble fila

SÉ AMABLE, TODOS QUEREMOS LLEGAR

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO | CIUDAD INNOVADORA Y DE DERECHOS | #DiezDelBuenConductor

DS

APBG

DS

MDLPR

En razón de dichas consideraciones, esta dictaminadora considera que no es atendible la propuesta de reforma al artículo 251 de la Ley de Movilidad que se propone.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
APP

DS
mame

Con base en las consideraciones antes expuestas, las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, emitimos el siguiente:

DS
GS

DS
EVP

DS
MDLPR

ACUERDO

PRIMERO. – Se desecha la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 6, fracciones III, IV, V, VI y VII; 9, fracciones CIV, CV, CVI, CVII; 81 y 251 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, presentada por el Diputado Christian Damián Von Roehrich de la Isla, integrante del Grupo Parlamentario del PAN.

DS
↓

DS
APBG

SEGUNDO. – Archívese el expediente como asunto total y definitivamente concluido

Uno de marzo del dos mil veintiuno.

DS
ji










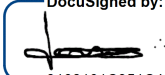









COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

LISTA DE VOTACIÓN

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DIPUTADA / DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <p>Miguel Ángel Macedo Escartín Presidente morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>Miguel Angel Macedo Escartin</i> 5E616B153F32475...</p>		
 <p>Sandra Esther Vaca Cortés Vicepresidenta </p>			
 <p>Ana Patricia Báez Guerrero Secretaria </p>		<p>DocuSigned by: <i>Ana Patricia Báez Guerrero</i> F51E2B09F4D3415...</p>	
 <p>Ma. Guadalupe Aguilar Solache Integrante morena</p>			
 <p>María Guadalupe Chavira de la Rosa Integrante morena</p>			
 <p>Jorge Gaviño Ambriz Integrante </p>			<p>DocuSigned by:  9108101C951C454...</p>
 <p>Jannete Elizabeth Guerrero Maya Integrante </p>	<p>DocuSigned by: <i>Jannete</i> 59A1BBD5D49E41B...</p>		
 <p>María de Lourdes Paz Reyes Integrante morena</p>		<p>DocuSigned by: <i>MARÍA DE LOURDES PAZ REYES</i> D3E2E141240D45A...</p>	
 <p>Alfredo Pérez Paredes Integrante morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>Alfredo Pérez Paredes</i> 0B82A4F33EDE43B...</p>		
 <p>María Gabriela Salido Magos Integrante </p>		<p>DocuSigned by: <i>Gaby Salido</i> 613BCADB6C034C0...</p>	
 <p>Esperanza Villalobos Pérez Integrante morena</p>			

Uno de marzo del dos mil veintiuno.