

Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

El suscrito, Jonadab Martínez García, diputado integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad conferida el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del Pleno, la presente iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, de conformidad con la siguiente

Exposición de Motivos

Antecedentes Legislativos

El Congreso tiene facultad 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.

(Artículo 73, fracción XXIX-C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos).

Por su parte el párrafo tercero del artículo 27 mencionado establece:

“La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y **el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana**. En consecuencia, **se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos** y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, **a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico**; para el fraccionamiento de los latifundios; para disponer, en los términos de la ley reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos

y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad rural; para el fomento de la agricultura, de la ganadería, de la silvicultura y de las demás actividades económicas en el medio rural, y para **evitar la destrucción de los elementos naturales** y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad”.

La Ley General de Asentamientos Humanos de 1976 contenía 47 artículos agrupados en cuatro capítulos; posteriormente, se le agregó un capítulo V denominado “De la tierra para la vivienda urbana”, con doce artículos, por decreto publicado el 29 de diciembre de 1981 en el Diario Oficial de la Federación; y el 7 de febrero de 1984 aparecieron publicadas en dicho Diario nuevas modificaciones, agregándose cinco capítulos que fueron: I. Disposiciones generales; II. De la concurrencia y coordinación de autoridades; III. De las conurbaciones; IV. De las regulaciones a la propiedad en los centros de población; y V. De la tierra para el desarrollo urbano y la vivienda.

La Ley General de Asentamientos Humanos de 1976 fue modificada para adecuarla a la Ley de Planeación de 1983, en relación con el Sistema Nacional de Planeación Democrática.

La nueva Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH) publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de julio de 1993, derogó a la de 1976, para estar más acorde con la Ley de planeación. (1)

La Ley vigente, cuenta con 60 artículos y nueve capítulos, siendo estos: Primero. Disposiciones Generales; Segundo. De la Concurrencia y Coordinación de Autoridades; Tercero. De la Planeación del Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y del Desarrollo Urbano de los Centros de Población; Cuarto. De las Conurbaciones; Quinto. De las Regulaciones a la Propiedad en los Centros de Población; Sexto. De las Reservas Territoriales; Séptimo. De la Participación Social; Octavo. Del Fomento al Desarrollo Urbano; Noveno. Del Control del Desarrollo Urbano.

Lograr las coincidencias en lo fundamental, de los distintos puntos de vista y avalar estas por el consenso social, es la única forma de lograr una legislación que responda a solucionar los problemas de la sociedad. Por lo que, en el ámbito de su competencia, el adicionar un Capítulo Décimo, denominado “De la Movilidad Urbana Sustentable” en la Ley General de Asentamientos Humanos, impulsa eso precisamente, solucionar los problemas en la materia, a causa de lagunas legales, que al día de hoy han tenido como consecuencia desgraciadamente la pérdida de vidas humanas, y ha puesto en peligro la salud de millones de personas, situación que no puede omitirse.

El capítulo aludido es una normatividad clara, concreta y eficaz, producto de un trabajo profesional, y logra, por su construcción jurídica, evitar la ambigüedad y tergiversación de la misma.

En la elaboración de estas reformas y adiciones que se proponen, fueron escuchadas diversas voces interesadas en el tema, quienes intervinieron directamente en la redacción del Capítulo que se somete a su consideración, principalmente de las organizaciones civiles: **ITDP, Bicitikas, CTS Embarq, Reacciona por la Vida, Víctimas de Violencia Vial y Céntrico** : Esta propuesta se nutrió de un sin número de opiniones, basadas en el estudio y experiencia de años en el tema, de sugerencias de profesionales que han dedicado gran parte de su vida al estudio de la movilidad, para dar lugar a una sola expresión que diera a todos y cada uno, los más derechos posibles y las más obligaciones necesarias, siempre al amparo de una razón colectiva.

El Capítulo de referencia está conformado por cinco secciones denominadas: Sección I: Gestión de la Movilidad Urbana Sustentable; Sección II: Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable; Sección III: Planeación de la Movilidad Urbana Sustentable; Sección IV: Diseño de la Infraestructura Vial; y Sección V: Normas de Circulación y Seguridad Vial. Las secciones señaladas contienen 24 nuevos artículos, abarcando del artículo 61 al artículo 85 de la Ley en comento.

Planteamiento del problema

Dar seguimiento a un aspecto de la realidad es un proceso, un curso de acción que involucra todo un conjunto, y que por lo tanto requiere de la atención de los tres órdenes de gobierno en su respectiva esfera de competencia.

La correcta legislación de la movilidad favorece el acceso a bienes y servicios que ofrecen las ciudades, así como al desarrollo económico y competitividad de las mismas. Se trata de un tema llave que da acceso al trabajo, la educación y otros derechos humanos.

Si bien la movilidad implica básicamente el mejorar el desplazamiento de todas las personas, también es verdad que cada segmento de la población tiene necesidades diferentes, y por lo tanto se requieren de facilidades específicas que atiendan las diversas prioridades.

Lo anterior, debido a que el dotar de oportunidades de traslado, permite a las personas desenvolverse con seguridad y tomar las decisiones que le sean más adecuadas, ya sea en el ámbito laboral, económico, de instrucción, cultural o social.

La movilidad física es individual, ya que responde a necesidades

cotidianas específicas, el desplazamiento de las personas es determinado por las necesidades y obligaciones del momento, las cuales pueden cambiar en cuestión de minutos, por lo que es necesario que los traslados sean realizados de manera segura y eficiente. Incluso al vincular la movilidad con el desarrollo urbano es idóneo promover que estos traslados sean cada vez más cortos, fomentando así el uso de modos sustentables.

Por ello, este Poder de Estado debe promover medidas legislativas enfocadas a una movilidad eficaz que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de los Estados y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, a fin de evitar los obstáculos a la movilidad.

Dar respuestas a las diversas demandas de la sociedad en materia de movilidad requiere del uso estratégico de recursos para aliviar los problemas nacionales.

El adicionar un capítulo dedicado a regular la movilidad en la Ley General de Asentamientos Humanos, daría solución a una realidad que necesita de la gobernanza.

Entendemos a la movilidad como el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico, y cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

Estos desplazamientos son ejecutados en diferentes medios o sistemas de transporte, y todos con el claro objetivo de facilitar la **accesibilidad** a determinados bienes y servicios.

Sentimiento de pertenencia, facilitar la inclusión social y profesional (al desarrollar las personas sus capacidades y competencias), y con ello ser una pieza fundamental en el desarrollo económico de las ciudades, es lo que provee un escenario de movilidad planeado y por ende competitivo.

La movilidad como tema de política pública, es muy compleja en las urbes, ya que requiere: integrar el sistema de transporte, procurar la máxima calidad en el servicio al menor precio posible, disminuir los tiempos de desplazamiento, disminuir al mínimo posible la incidencia de hechos de tránsito y una accesibilidad adecuada dependiendo de los flujos de usuarios en los distintos horarios del día y evitando al mismo tiempo impactar negativamente al medio ambiente; pero aun así se debe dar respuesta pronta y de calidad a las necesidades de la población, lo anterior atendiendo a criterios de sustentabilidad social, ambiental (disminuir el impacto de la polución en las ciudades) y económica.

La movilidad impacta a todos, se quiera o no: peatones, usuarios de bicicleta, usuarios de motocicletas, conductores de transporte privado, público y de carga; y todos tienen necesidades diferentes, pero transitando por un mismo sistema vial (lo que provoca la lucha violenta por el uso del espacio), por lo que el reto es conciliar todos esos intereses a fin de lograr un escenario ideal de movilidad en donde la legalidad sea la regla y el respeto a esta lo cotidiano.

Cuando nos referimos a la movilidad enmarcada en una perspectiva de los derechos humanos, nos referimos a que ésta debe poseer: calidad, disponibilidad, seguridad y accesibilidad.

Es correcto planear el futuro, pero primero debemos resolver el presente. Todo lo relacionado con la movilidad es un asunto público que no debe politizarse, y que debe enfocarse al bienestar para las personas al trasladarse.

El Estado tiene la obligación de generar las condiciones adecuadas para el desarrollo de los gobernados en todas las esferas, y en este sentido, el facilitar la movilidad de la población es una responsabilidad que debe adecuarse a la realidad presente.

Es claro que toda ley debe adecuarse al devenir de las sociedades a las cuales rigen, a fin de hacerlas eficaces. Es por ello que consideramos necesario, adicionar a la ley de referencia un capítulo destinado a regular a la movilidad en nuestro país.

Se estima que a marzo de 2015, la población en México fue de 119 millones 530 mil 753 habitantes (2), por lo que los centros urbanos experimentan cotidianamente distintos problemas ambientales, tales como la contaminación del aire y del agua, disposición de residuos y la congestión vehicular.

Problemas como los anteriores, se deben controlar, administrar, mitigar; porque sería iluso pensar que se pueden eliminar.

Ejemplo de ello, fue el hecho de que la Ciudad de México tuvo su peor crisis ambiental en los últimos 14 años, entre el 12 y el 16 de marzo pasado, en donde el aire alcanzó una composición tan tóxica que respirarlo supuso un riesgo latente para la salud de más de 20 millones de personas.

La eficiencia de la gestión de los asentamientos humanos depende de la habilidad de asumir y resolver los distintos problemas que se dan en la vida cotidiana de las ciudades, en relación a la provisión de vivienda, servicios urbanos e infraestructura.

Las ciudades son cuerpos vivos, que se desarrollan, que se ordenan, pero también se enferman, por la acción de los seres humanos que viven

en ellas.

Es por ello que se deben regular todos aquellos aspectos que de una u otra manera atentan contra la salud de las ciudades (hacinamiento habitacional desordenado, excesiva concentración humana en el transporte público, falta de infraestructura vial, falta de servicios públicos básicos, inseguridad, etcétera) y por tanto de todos aquellos que viven en ellas.

Los asentamientos humanos requieren de un desarrollo sustentable, a efecto de establecer una convivencia social ordenada, armónica y no caótica. Es indispensable que la movilidad forme parte de ese desarrollo sustentable y de la visión de los gobiernos.

Cuando la movilidad es limitada, el grupo social de menores ingresos es quien es afectado en mayor proporción, por ser quienes utilizan en mayor medida el transporte público o bien algún medio de transporte no motorizado, siendo este el más castigado.

El transporte masivo de pasajeros es un servicio público fundamental, ya que de este dependen millones de personas diariamente para cumplir sus obligaciones, por lo que es necesario que la materia de movilidad sea reglamentada y controlada, por medio de un capítulo destinado a ella, dentro de la Ley General de Asentamientos Humanos.

El mejorar el transporte masivo, mejora de manera directa el espacio urbano, ya que se perfecciona la movilidad.

Ejemplo de lo contrario es el hecho de que en la Zona Metropolitana del Valle de México, dependiendo del transporte y las condiciones, un traslado interno puede tomar el mismo tiempo, o más, que viajar a otro estado.

La relación entre distancia y tiempo de recorrido es completamente ilógica por la saturación vehicular, ya que depende del horario que se realicen, trayectos cortos pueden durar más de una hora, y trayectos largos pueden durar menos de media hora.

Así entonces, el mejorar el escenario de movilidad, al contar con más opciones de traslado, mediante el diseño de estrategias que diversifiquen las opciones de movilidad de los usuarios con la misma calidad, debe ser un fenómeno habitual, cotidiano; y de corresponsabilidad, ya que la transformación de las urbes se da todos los días.

Existen diversas regulaciones de orden local en la materia, como son:

- La Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León (vigente desde junio de 2009)
- La Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro

(vigente desde abril de 2013)

- La Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (vigente desde agosto de 2013)
- La Ley de Movilidad del Distrito Federal (vigente desde julio de 2014) y
- La Ley de Movilidad del Estado de México (vigente desde agosto de 2015)
- La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios (marzo de 2016)

Todos los anteriores ordenamientos, son el reflejo de la problemática planteada, al ser urgente su regulación, son fruto del consenso y el trabajo parlamentario profesional, pero no existe un ordenamiento general que incluya la materia en comento, que sea de aplicación obligatoria, que establezca las bases, directrices y criterios generales para que, en el ámbito de sus atribuciones, la Federación, entidades federativas y municipios planifiquen, regulen y gestionen la movilidad urbana sustentable como un elemento inherente del desarrollo urbano de los asentamientos humanos.

Es por ello que consideramos que la Ley General de Asentamientos Humanos debe de contener un Capítulo destinado a regular específicamente el tema de la movilidad.

Cabe mencionar que el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018 establece como una de sus líneas de acción el fomentar la movilidad urbana sustentable.

La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, ha alineado sus programas presupuestarios al Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2013-2018) en cuyos objetivos se encuentra: Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes, seguras y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.

En coordinación con los tres órdenes de gobierno se busca a través de programas presupuestarios, incentivar las viviendas en entornos dignos con infraestructura, equipamiento, servicios, espacios y movilidad de manera integral.³

Lo anterior obedece a que los problemas de movilidad en nuestro país son uno de los principales factores que inciden en la baja calidad de vida de la población y el desempeño económico nacional.

En 1900, una de cada 10 personas vivía en ciudades. Actualmente, casi 3,000 millones de personas, o sea, casi la mitad de la humanidad (7,000 millones) residen en centros urbanos.^{4 y 5}

En México, 78 por ciento de la población vive en localidades urbanas, y 22 por ciento en comunidades rurales.⁶

Es necesario que los asentamientos humanos cuenten con condiciones de vida por encima de los niveles mínimos necesarios para garantizar la salud de las familias y las comunidades. Mejorar el entorno de vida de las personas es fundamental para llevar a cabo todas y cada una de las actividades que lleven a cabo en su vida diaria.

En la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II), celebrada en Estambul, Turquía, en 1996, se acordó el Programa de Hábitat, siendo uno de sus compromisos el generar un desarrollo urbano sostenible.

La ciudad de Toluca, Estado de México, fue sede durante este mes de abril (del 18 al 20) de la reunión regional de América Latina y el Caribe preparatoria, previa a la Conferencia Internacional de Naciones Unidas “Habitat III” sobre el desarrollo urbano, que se realizará el mes de octubre próximo en Quito, Ecuador.

En el encuentro participaron representantes de 34 países de América Latina y el Caribe, a fin de impulsar una mejor planeación de las ciudades y fomentar una mayor cohesión social.

En la Declaración de Brasilia, que fue el resultado de los trabajos de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, “Es hora de resultados”, se subrayó la importancia de que la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) tome en consideración que la mayoría de las muertes y lesiones graves por percances viales que ocurren en el mundo, suceden en zonas urbanas.

La magnitud del problema de la inseguridad vial en el mundo ha obligado a que la movilidad segura sea parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 (ODS) de la ONU. El objetivo 11 busca: “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.⁷

En nuestro país, y de acuerdo con estadísticas de defunciones, en 2013 fallecieron 34,509 jóvenes en México, siendo entre los hombres el 17.2 por ciento de estas muertes por accidentes de tránsito, y entre mujeres el 10.3 por ciento. La falta de seguridad vial es un enorme reto de salud pública: el número de lesionados y personas con discapacidad aumenta cada año.

Y aunque en diciembre de 2014 este Honorable Congreso aprobó la Ley General de los Derechos de niñas, niños y adolescentes y publicó un documento sobre la relevancia de enfrentar la grave problemática de

seguridad vial, México sigue siendo un país en el que la primera causa de muerte de los niños entre 5 y 9 años, los graves problemas de seguridad vial en el país aún no son un problema prioritario en la agenda pública y gubernamental.⁸

De acuerdo con datos proporcionados a través del Programa de Acción Específico- Seguridad Vial 2013-2018, de la Secretaría de Salud Federal, las lesiones por percances viales toman relevancia entre los jóvenes ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendida entre los 20 y los 29 años, en este grupo de edad se concentra el 24 por ciento de las muertes por lesiones ocasionadas por accidentes viales. De estas, el 17.9 por ciento son peatones, el 9.7 por ciento motociclistas y el 0.4 por ciento ciclistas. Es decir, que los peatones, ciclistas y motociclistas, concentran el 28 por ciento de la totalidad de las muertes.⁹

De igual manera y según datos del **Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes**, en México mueren al año 8,161 peatones en incidentes viales. Es decir, aproximadamente 20 personas mueren al día atropelladas.¹⁰

En el mismo orden de ideas, según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), las lesiones causadas por el tránsito, son la octava causa mundial de muerte y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años, por lo que si no se toman medidas urgentes, los hechos de tránsito se convertirán en el año 2030 en la quinta causa de muerte. La mitad de todas las víctimas mortales ocasionadas por los percances viales son peatones, ciclistas y motociclistas. La mitad de todas las muertes que acontecen en las carreteras del mundo se produce entre los usuarios menos protegidos de las vías de tránsito: motociclistas (23 por ciento), peatones (22 por ciento) y ciclistas (4 por ciento). Estos datos constituyen una seria advertencia a los gobiernos de todos los órdenes de gobierno, respecto de la necesidad de tener en cuenta a los usuarios no motorizados de la vía pública.¹¹

La legislación en materia de asentamientos humanos, incluida la movilidad puede ser impopular, pero se debe dar prioridad a la salud de las personas, por sobre el impacto político de las mismas.

Es necesario cuestionar todo el sector de movilidad y transporte, a fin de proponer la construcción de un mejor escenario. Al mejorar el transporte público, ofrecer opciones de seguras de movilidad no motorizada, mejora la calidad de vida de las personas, generando un sentido de pertenencia y agradecimiento de los usuarios y por ende generando cohesión social.

Caso concreto

La zona metropolitana del Valle de México es la más poblada en el orden nacional, y una de las más pobladas en el mundo; la Ciudad de México, con una población de **20 millones 843 mil habitantes en el año 2014, se convirtió en la cuarta ciudad más poblada del mundo.**

¹² Así entonces, una movilidad eficiente es fundamental para generar un desarrollo urbano con esa misma característica, por lo que considerar a la movilidad como un aspecto total de los asentamientos humanos es necesario.¹³

¿Que se ha hecho en la Ciudad de México durante la primera década del siglo XXI, por parte de sus autoridades en contra de una movilidad planificada?

- Los resultados de la Encuesta Intercensal 2015 del Gobierno de la Ciudad de México, revelan que la población total en la capital es de 8 millones 985 mil 399 personas, pero 20 millones de personas conviven diariamente en esta ciudad, por razones de estudios o trabajo.
- La Megalopolis (formada por los Estados de Hidalgo, Estado de México, Tlaxcala, Morelos, Puebla y la Ciudad de México, tuvieron en conjunto 13 millones 059 mil 620 vehículos registrados en circulación en 2014.¹⁴ Sin embargo, solo en la Ciudad de México se aplica el Programa Hoy no Circula.
- En la Ciudad de México circulan diariamente 5 millones de vehículos, de los cuales la mitad tienen placas de la Ciudad, y los restantes provienen de otras entidades del país.¹⁵
- Se deforestó la Ciudad al talar 57 mil 544 árboles.
- Falta de gestión pública eficiente y amigable con el medio ambiente, en favor de la salud de la población en general.
- Se incrementó la construcción de obras viales que privilegiaron el uso del automóvil, y no se realizó paralelamente infraestructura que incentivara otras modalidades de transporte: bicicleta y transporte público.
- Aumentó 119.7 por ciento el parque vehicular, entre 1997 y 2006, llegando este último año a 4 millones 615 mil 276 automóviles particulares.
- Creció en 84 por ciento la utilización de automóviles particulares, ocasionando caos vial y contaminación.
- Se gestionó el cambio en el uso de suelo al cambiar la clasificación de área verde y transformarlo en infraestructura pública de transporte.
- Cero ampliaciones de la red del metro, a pesar de ser considerado la modalidad de transporte más eficiente.

- Se minimizó el impacto ambiental negativo por la construcción de obras viales.
- No se implementaron programas alternativos a la utilización de automóviles, como impulsar el transporte público seguro y extenso, así como el uso de la bicicleta.^{16, 17, 18, 19}

Contradiendo con todo lo anterior, lo dictado por el párrafo tercero del artículo 27 de nuestra Carta Magna.

Consecuencia de esto es que del 14 al 16 de marzo se declaró contingencia ambiental en la Ciudad de México, y el Sistema de Transporte Colectivo Metro, proporcionó servicio de manera gratuita.

Posteriormente se decretó el Programa “Hoy no circula” extremo, que se aplicará durante tres meses (abril-junio) por decisión de la Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME) en la Ciudad de México, y en 18 municipios conurbados del Estado de México. Todos los vehículos sin importar su holograma dejarán de circular al menos una vez a la semana, lo que implica que se reduzca diariamente la circulación de 1 millón de automóviles, con lo que se busca mejorar la calidad del aire., y con ello proteger la salud de los ciudadanos, evitando provocar afectaciones a la salud como son: asma, irritación en los ojos, crisis en personas asmáticas, dificultad para respirar, irritación en garganta, inflamación pulmonar, hiperreactividad bronquial y secreción de moco similar a las que presentan pacientes asmáticos.

Consideramos que las erróneas políticas públicas en materia de movilidad han dado lugar a consecuencias que podemos encuadrar sin duda alguna en problemas de salud pública. Lo cual es contrario a lo establecido en el artículo 4o, párrafo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, decreta que “toda persona tiene derecho a la protección de la salud”.

Desgraciadamente la indiferencia de la población mexicana es otro obstáculo en contra de una movilidad de calidad. Lo anterior porque de acuerdo con datos de la firma Kantar Worldpanel, México se encuentra en el quinto lugar de América Latina en cuanto a la preocupación por la contaminación.

Se estima que al año la contaminación ambiental ocasiona más de 5 mil muertes anuales en México, 14 mil hospitalizaciones y cerca de 818 mil 700 consultas al médico, lo que implica un costo en salud cercano a los 728 millones de pesos anuales.

En el mismo sentido, las enfermedades respiratorias son una de las principales causas de ausentismo laboral, y se calcula que las pérdidas a la productividad generadas por ello ascienden a 3 mil 396 millones de

pesos, de acuerdo al Instituto Mexicano para la Competitividad.²⁰

Algunas razones por las cuales se debe regular la movilidad.

- En México, sólo el 30 por ciento de la población de las ciudades utiliza el automóvil privado como medio de transporte.²¹
- Se estima que en la Ciudad de México, el 68 por ciento de la contaminación atmosférica es generada por los taxis y los microbuses.²²
- El 80 por ciento de los habitantes del Distrito Federal utilizan el transporte público para trasladarse.²³
- El informe La Calidad del Aire en América Latina, publicado por Clean Air Institute en 2013, señala que en la región, la Ciudad de México es la más contaminada ²²
- 20 por ciento del total de las emisiones de gases de efecto invernadero en México provienen del automóvil, cuyos accidentes cobran cada año la vida de 24 mil personas y contribuyen a la mala calidad del aire.²⁴
- Según un estudio del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) en 2010, en México se registraron 5,065 muertes causadas por la contaminación al año, las pérdidas por productividad fueron del orden de los 3 mil 396 millones de pesos al año, y los gastos en salud se estimaron en 728 millones de pesos al año.²⁵
- La ciudad de México llegó recientemente a la cima del ranking del Institute for Business Value como una de las ciudades más difíciles para transportarse.²⁶
- Según el estudio “La contaminación acústica en nuestras ciudades”, los vehículos a motor causan el 80 por ciento de la contaminación acústica.²⁷
- El Institute for Business Value estima que para 2020 se duplicará el número de autos en 20 ciudades de la República Mexicana, mismo que actualmente es de un billón.²⁸
- En relación a los viajes metropolitanos, quienes viven en el estado de México y trabajan en el Distrito Federal pasan un promedio de cuatro horas diarias en transporte.²⁹
- Una encuesta de IBM Commuter Pain Survey, reveló que el tránsito afecta negativamente el desempeño laboral del 56 por ciento de las personas que viven o trabajan en la Ciudad de México.³⁰

Los anteriores datos deben de preocuparnos, y darnos cuenta con ello que la movilidad es un problema grave, y es un problema de todos, ya que nos afecta querámoslo o no de una u otra manera.

En relación al presupuesto público asignado a inversión en materia de movilidad en nuestro país tenemos lo siguiente:

Según el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP

por sus siglas en inglés):

- Las zonas metropolitanas más grandes e importantes del país ejercieron en el año 2012 un total de 12 mil 781 millones de pesos de inversiones en movilidad. De este monto, **21 por ciento se destinó al transporte público, 4 por ciento al peatón, 1 por ciento a la bicicleta, 9 por ciento al espacio público y un restante 65 por ciento a ampliar y mantener la infraestructura vial del automóvil.**
- Posteriormente, sólo el 30 por ciento de los viajes en México se realiza en automóvil, pero el **monto aprobado para transporte urbano en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) 2014 – 22 mil 961 millones de pesos, se destinó un 86 por ciento al automóvil. En contraste, 10 por ciento se utilizara al transporte público, 3 por ciento al peatón y 1 por ciento a movilidad en bicicleta**.³¹
- En relación al Presupuesto de Egresos de la Federación **2015**, 6 por ciento del financiamiento público se destina a proyectos de transporte público: de estos 5 por ciento a obras de infraestructura peatonal y sólo 1 por ciento de los recursos públicos se destinaron a infraestructura ciclista.³²

Es necesario que se destinen por obligación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno, recursos públicos suficientes al fortalecimiento de proyectos de movilidad urbana sustentable.

Si bien las obras de infraestructura peatonal y ciclista no son altamente rentables políticamente, son prioritarias para mejorar la calidad de vida y la productividad urbana.

En este sentido, el Programa de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable (PMUS), tiene por objetivo generar políticas públicas que fomenten el uso de transporte público sustentable; el no motorizado, como bicicletas, o para facilitar el movimiento peatonal en pequeñas y grandes comunidades, pero para ello se requieren recursos.³³ mismos que no se le han asignado.

Observamos que lograr las coincidencias en lo fundamental, de los distintos puntos de vista dentro del Congreso de la Unión, y avalar estas por el consenso social, es la única forma de lograr una legislación que responda a solucionar los problemas de la sociedad, y en el ámbito de su competencia, adicionar un Capítulo destinado a la movilidad, dentro de la Ley General de Asentamientos Humanos impulsaría eso precisamente, solucionar las dificultades en la materia, por la falta en este momento de un marco jurídico concurrente en el tema, lo que ha ocasionado pérdidas materiales y también desgraciadamente humanas, así como disminuir la calidad de vida de las personas por una movilidad

deficiente; situaciones que no podemos, ni debemos ignorar como sociedad.

De la iniciativa en concreto

Con la presente reforma a la Ley de mérito, se cubrirían los aspectos siguientes:

- Establecer las bases, directrices y criterios generales para que, en el ámbito de sus atribuciones, los tres órdenes de gobierno planifiquen, regulen y gestionen la movilidad urbana sustentable como un elemento inherente del desarrollo urbano de los asentamientos humanos.
- Reconocer el derecho de toda persona de disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente, accesible y seguro que, permita el eficaz desplazamiento en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.
- Reconocer que el derecho a la vivienda digna y decorosa, prevista en el artículo 4o. constitucional, implica que la vivienda debe encontrarse en un lugar que permita el acceso a las opciones de empleo, servicios de atención de la salud, centros de atención para niños, escuelas y otros servicios sociales y que los costos financieros del transporte no impliquen exigencias excesivas en los presupuestos de las familias. Así lo resolvió la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el caso de la aplicación del principio pro homine previsto en el artículo 1o. Constitucional en el caso del derecho a la vivienda digna y decorosa.
- Incluir las reglas de coordinación metropolitana que se deberán llevar a cabo en las zonas que así lo requieran para contar con regulaciones y políticas públicas que cumplan con los estándares previstos en la Ley.
- Prever la creación de dos fondos para el financiamiento de la movilidad urbana sustentable.
- Determinar de manera consensada, la jerarquía u orden de prioridad de los usuarios de la movilidad.
- Disminuir el número de defunciones y lesiones graves por condiciones de seguridad vial deficientes, donde son los peatones los más afectados.
- Determinar acciones de gestión de tránsito y de la infraestructura vial que minimicen los conflictos y sus consecuencias negativas, debido a la violencia en el uso del espacio.
- Impulsar el aumento y mejora de la infraestructura para la seguridad peatonal, ciclista y de transporte público, a fin de mejorar la calidad de vida de la mayoría de los habitantes de las distintas ciudades del país.
- Impulsar la movilidad sustentable en las principales ciudades del país, donde se concentra la mayor parte de la población, así como asignar mayores recursos públicos para mejorar el transporte público y el no

motorizado.

- Aumentar las alternativas para propiciar la movilidad urbana, que cuenten con características de eficiencia, calidad y accesibilidad.

El proyecto de ley al que nos referimos, debe ser una normatividad clara, concreta, eficaz y con una construcción jurídica sólida; producto de un trabajo profesional, a fin de evitar la ambigüedad y tergiversación de la misma al momento de ser aplicada cotidianamente, ya que la certeza jurídica, es el objetivo último de toda ley.

Como observamos, el tema de la movilidad implica abordar distintos aspectos que afectan la vida cotidiana de las personas, desde su salud física hasta la productividad laboral, por lo que su regulación es prioritaria, por los trastornos que una movilidad ineficaz puede generar en la población en general.

Solo con propuestas propositivas, con una intención clara; se ponen en movimiento las decisiones para alcanzar objetivos concretos a través de ciertos medios, como es el caso de la presente iniciativa de ley con proyecto de decreto.

La presente iniciativa es un primer paso para generar una nueva política pública en relación a la movilidad.

Algunos de los objetivos que se alcanzarían con la aprobación en su momento de la adición de un capítulo enfocado en la movilidad urbana sustentable dentro de la Ley General de Asentamientos Humanos son:

- Incluir a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para fines de concurrencia para la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el territorio nacional;
- Establecer las bases, directrices y criterios generales para la planificación, regulación y gestión de la movilidad urbana sustentable como un elemento inherente del desarrollo urbano de los asentamientos humanos;
- Construir un listado de conceptos, que den claridad a la norma y eviten la ambigüedad o tergiversación de ésta.
- Instaurar un sistema integral de movilidad sustentable, enmarcado desde una perspectiva de los derechos humanos, que posea las características de: eficiencia, calidad, accesibilidad, disponibilidad y seguridad, a fin de mejorar el nivel y calidad de vida de la población urbana y rural.
- Establecer como una atribución de la federación, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano el asesorar y apoyar a los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en la planeación, el financiamiento

de inversión y la operación de los sistemas de movilidad urbana sustentable, y

- Señalar que en las decisiones públicas se buscará entre otros objetivos: Evitar la violencia por el uso del espacio, resultado del tránsito desordenado de peatones, usuarios de bicicleta, usuarios de motocicletas, conductores de transporte privado, público y de carga por un mismo sistema vial, y promover el uso de modalidades de transporte con menor impacto ambiental, priorizando la movilidad peatonal, en bicicleta y en transporte público, así como vehículos más eficientes y menos contaminantes.

- Fomentar que las personas tengan acceso efectivo a sistemas de movilidad urbana sustentable, a través de garantizar los siguientes elementos: cobertura, calidad, accesibilidad y seguridad.

- Enumerar estrategias para dar lugar a la gestión de la movilidad urbana sustentable.

- Reconocer como instrumentos de financiamiento público de la movilidad urbana sustentable a: El Programa Federal de Apoyo al Transporte Urbano Masivo; el Fondo Nacional de Infraestructura, el Programa de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable; el Fondo Nacional de Seguridad Vial; los fondos federales previstos en el Presupuesto de Egresos de la Federación que pueden financiar infraestructura y operación de sistemas de transporte urbano y todos los demás instrumentos federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que financien infraestructura u operación de sistemas de movilidad urbana sustentable. Es decir, Programas y Fondos que ya existen, pero que deben tener una base legal, a fin de asegurar que le sean destinados recursos económicos y que tengan seguridad de implementación a largo plazo, sin peligro de que estos desaparezcan por decisiones subjetivas.

- En relación a la planeación federal, urbano y metropolitano se contará con el Programa Nacional de Movilidad Urbana Sustentable, y los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, mismos que garantizarán el derecho a la movilidad de los habitantes.

- En cuanto a los proyectos de infraestructura vial se instituye que estos deberán considerar la generación de espacios de calidad, accesibles, seguros, respetuosos del medio ambiente y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y vehículos no motorizados y

- Enumerar principios en el diseño de vialidades urbanas como son: Planeación bajo el enfoque de calles completas, accesibilidad universal, intersecciones seguras, y pacificación del tránsito.

- Consideramos que se debe incluir a la seguridad vial como tema prioritario dentro del ámbito del Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, lo anterior se busca por medio de la sección V “Normas de Circulación y Seguridad Vial”, con el fin de disminuir el número de muertes y lesiones por la inseguridad vial, y estar en armonía con la Declaración de Brasilia, que fue el resultado de los trabajos de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, y en la que se subrayó la importancia de que la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) tome en consideración que la mayoría de las muertes y lesiones graves por percances viales que ocurren en el mundo, suceden en zonas urbanas.

El problema de una movilidad ineficiente nos compete a todos, así como a las entidades de nuestro país porque todos en uno u otro modo de transporte nos trasladamos, por lo que la responsabilidad también deber ser compartida, tanto por los gobiernos de los tres órdenes de gobierno, como por las personas en general.

Mitigar los problemas de una movilidad mal planeada requiere de cohesión social, de solidaridad, por lo que se deben homologar criterios en el orden nacional, incluyendo y obligando a todas las entidades del país en los tres órdenes de gobierno atender con responsabilidad y urgencia el tema. Se requieren políticas públicas permanentes y de largo alcance, para que estas sean eficaces y no solo medidas que no pasen de ser paliativos.

La crisis ambiental que hoy se vive en la Ciudad de México es el resultado de una política de movilidad ineficiente. Por lo que se busca con el presente proyecto de decreto ir a la raíz de los problemas en el tema de movilidad. Debemos leer el momento histórico de manera correcta y actuar a la altura de las circunstancias.

Aún con todo lo expresado y que el problema de la movilidad nos ha afectado gravemente en las últimas décadas, la movilidad urbana sustentable no ha sido prioritaria desde la competencia del Poder Legislativo y sus facultades parlamentarias, fiscalizadoras o bien de presupuesto, por el contrario, el tema no tiene cabida ni siquiera desde nuestra estructura administrativa.

Es un tema que requiere alta especialización y debemos estar conscientes de ello. No obstante, es la sociedad civil organizada la que ha tomado cartas en el asunto, empujando una agenda ciudadana que se ve plasmada en la toma de decisiones de los distintos órdenes de gobierno, motivo por el cual y ante la urgencia de resolver la

problemática de nuestras ciudades, sería conveniente sumar esfuerzos que desemboquen en un escenario de equidad, calidad de vida, salud, seguridad, así como beneficios económicos, ambientales y urbanos para todos los mexicanos.

El presente proyecto busca establecer alternativas de solución a los diversos problemas que implica la gestión de la movilidad y con ello sentar las bases para llevar a cabo una planeación coordinada de las políticas públicas en las materias de asentamientos humanos, desarrollo urbano, transporte y de medio ambiente.

Olvidémonos de colores, partidos y filias, tengamos la honestidad de corregir aquello en lo que hemos fallado como país al apostarle de manera prioritaria al uso del automóvil, tengamos la confianza de que al aprobar esta iniciativa, contribuimos desde nuestra competencia a un gran número de beneficios en favor de todos y tengamos la humildad de aprender buenas prácticas y ejemplos de otros países que han pasado por esta problemática y que gradualmente han convertido sus ciudades en lugares competitivos y humanos.

Legislemos por y para las personas, tenemos la oportunidad de que al terminar esta Legislatura, dejemos a este país mejor de lo que lo encontramos.

Desde aquí y a través de la presentación de esta iniciativa, mi reconocimiento a las personas y organizaciones que han luchado por consolidar el Derecho a la Movilidad en nuestro Orden Jurídico Mexicano, en beneficio de todos los mexicanos.

Por lo anterior es que pongo a consideración del Pleno de esta Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, el siguiente Proyecto de

Decreto

Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos

Artículo Único. Se reforman los artículos 1o. fracciones I y IV; 2o. fracción X, 5o. fracción VI, 6o., 7o. fracciones I, IV, V, VI, VIII, IX, XII, 8o. fracciones VI, IX, X, 9o., 10, 11, 12 fracciones IV y VI, 15, 16 fracciones I, III, IV, 17, 18, 19 segundo párrafo, 20, 21 primer párrafo, 22 fracciones II, V, 23, 24 fracción I, 25, 31, 33 fracción IX; 34 fracción II, 35, 37, 40, 41, 42 fracciones I, III, 44, 46, 47, 48, 50, 51, 56; Se **adicionan** la fracción V del artículo 1o., las fracciones III, VIII, XIV, XVII, XXII, XXIV, XXV, XXVI, XXVIII y XXIX del artículo 2o., recorriéndose las subsecuentes; las fracciones XX y XXI del artículo 3o., la fracción XVI del artículo 7o., recorriéndose la subsecuente, la fracción XIII del artículo 8o., recorriéndose la subsecuente, la fracción

XV del artículo 9o., recorriéndose la subsecuente; el artículo 26 Bis, una fracción X al artículo 33, recorriéndose la subsecuente, un artículo 35 Bis; se adiciona un Capítulo Décimo “De la Movilidad Urbana Sustentable” que comprende la Sección I “Gestión de la Movilidad Urbana Sustentable“, con los artículos 61, 62, 63, 64 y 65; Sección II “Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable”, con los artículos 66, 67, 68, 69, 70, 71 y 72; Sección III “Planeación de la Movilidad Urbana Sustentable”, con los artículos 73, 74, 75 y 76; Sección IV “Diseño de la Infraestructura Vial”, con los artículos 77, 78, 79 y 80; Sección V “Normas de Circulación y Seguridad Vial”, con los artículos 81, 82, 83, 84 y 85, todos de la Ley General de Asentamientos Humanos, en los siguientes términos:

Artículo 1o. ...

I. Establecer la concurrencia de la Federación, de las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el territorio nacional;

II... a III ...

IV. Determinar las bases para la participación social en materia de asentamientos humanos, y

V. Establecer las bases, directrices y criterios generales para la planificación, regulación y gestión de la movilidad urbana sustentable como un elemento inherente del desarrollo urbano de los asentamientos humanos.

Artículo 2o. ...

I. ...

II. ...

III. Calles completas : Se trata de la redistribución del espacio de la vialidad para permitir el acceso seguro para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y automovilistas de todas edades y habilidades, así como áreas dedicadas para el área y descarga de bienes.

IV. Centros de población: las áreas constituidas por las zonas urbanizadas, las que se reserven a su expansión y las que se consideren no urbanizables por causas de preservación ecológica, prevención de riesgos y mantenimiento de actividades productivas dentro de los límites de dichos centros; así como las que por resolución de la autoridad competente se provean para la fundación de los mismos;

V. Conurbación: la continuidad física y demográfica que formen o

- tiendan a formar dos o más centros de población;
- VI. Conservación:** la acción tendente a mantener el equilibrio ecológico y preservar el buen estado de la infraestructura, equipamiento, vivienda y servicios urbanos de los centros de población, incluyendo sus valores históricos y culturales;
- VII. Crecimiento:** la acción tendente a ordenar y regular la expansión física de los centros de población;
- VIII. Desarrollo Orientado al Transporte:** estrategias de desarrollo urbano en donde el caminar, usar la bicicleta y el transporte público son los elementos alrededor de los cuales se genera el desarrollo de las ciudades. Requiere alta densidad, inversión en infraestructura, vivienda dirigida a diversos niveles de ingresos, así como usos de suelo mixto que permita el desarrollo de oportunidades de empleos, servicios y amenidades a distancia caminable del transporte público.
- IX. Desarrollo regional:** el proceso de crecimiento económico en un territorio determinado, garantizando el mejoramiento de la calidad de vida de la población, la preservación del ambiente, así como la conservación y reproducción de los recursos naturales;
- X. Desarrollo urbano sustentable:** El proceso de planeación y regulación que permita satisfacer las necesidades básicas de los centros de población: alimentación, salud, educación, trabajo, cultura y vivienda en un ambiente armónico, en el que se respeten los derechos humanos de las personas con estricta observancia a la preservación del medio natural que los rodea.
- XI. Destinos:** los fines públicos a que se prevea dedicar determinadas zonas o predios de un centro de población;
- XII. Equipamiento urbano:** el conjunto de inmuebles, instalaciones, construcciones y mobiliario utilizado para prestar a la población los servicios urbanos y desarrollar las actividades económicas;
- XIII. Fundación:** la acción de establecer un asentamiento humano;
- XIV. Hecho de tránsito :** Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando heridas, lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;
- XV. Infraestructura urbana:** los sistemas y redes de organización y distribución de bienes y servicios en los centros de población;
- XVI. Mejoramiento:** la acción tendente a reordenar o renovar las zonas de un centro de población de incipiente desarrollo o deterioradas física o funcionalmente;
- XVII. Movilidad Urbana Sustentable:** El tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio nacional, bajo condiciones de

- eficiencia, calidad, accesibilidad, asequibilidad y seguridad para satisfacer las necesidades de crecimiento y desarrollo en el país, priorizando al peatón, al transporte no motorizado y transporte público de uso colectivo, siendo el objeto de la movilidad la persona;
- XVIII. Ordenamiento territorial de los asentamientos humanos:** el proceso de distribución equilibrada y sustentable de la población y de las actividades económicas en el territorio nacional;
- XIX. Provisiones:** las áreas que serán utilizadas para la fundación de un centro de población;
- XX. Reservas:** las áreas de un centro de población que serán utilizadas para su crecimiento;
- XXI. Secretaría:** La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.
- XXII. Seguridad vial:** políticas públicas cuyo objetivo es evitar y controlar los hechos de tránsito.
- XXIII. Servicios urbanos:** las actividades operativas públicas prestadas directamente por la autoridad competente o concesionadas para satisfacer necesidades colectivas en los centros de población;
- XXIV. Sistema de Movilidad Urbana:** 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
- XXV. Sistemas Integrados 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.
- XXVI. 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 si, 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;
- XXVII. Usos:** los fines particulares a que podrán dedicarse determinadas zonas o predios de un centro de población;
- XXVIII. Vías de acceso controlado:** Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones u otro tipo de elemento físico; la incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y

desaceleración en puntos específicos, según el listado del anexo de este reglamento;

XXIX. Zona metropolitana: el espacio territorial de influencia dominante de un centro de población, y

XXX. Zonificación: la determinación de las áreas que integran y delimitan un centro de población; sus aprovechamientos predominantes y las reservas, usos y destinos, así como la delimitación de las áreas de conservación, mejoramiento y crecimiento del mismo.

Artículo 3o. ...

I... a XIX ...

XX. El reconocimiento al derecho que tiene toda persona de disponer de un sistema de movilidad urbana sustentable, enmarcado desde una perspectiva de los derechos humanos, por lo que este debe poseer las características de eficiencia, calidad, accesibilidad, disponibilidad y seguridad que, en condiciones de igualdad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio, para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo, y

XXI. El reconocimiento como parte elemental del derecho a una vivienda digna y decorosa, que la misma se encuentre en un lugar que permita el acceso a las opciones de empleo, servicios de atención a la salud, educación y otros servicios sociales, de forma que se garantice que los costos temporales y financieros para transportarse no impongan exigencias excesivas en el presupuesto de las personas.

Artículo 5o. ...

I... a V...

VI. La ejecución de obras de infraestructura, de equipamiento, de servicios urbanos y de movilidad urbana sustentable;

VII... a VIII...

Artículo 6o. Las atribuciones que en materia de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y de desarrollo urbano de los centros de población que tiene el Estado, serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de la competencia que les determina la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 7o. ...

I. Proyectar y coordinar la planeación del desarrollo regional con la participación que corresponda a los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México;

II...a III...

IV. Elaborar, apoyar y ejecutar programas para el establecimiento de provisiones y reservas territoriales para el adecuado desarrollo de los centros de población, en coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal correspondientes y los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y con la participación de los sectores social y privado;

V. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para el desarrollo regional y urbano, con la participación de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal correspondientes, de los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, de las instituciones de crédito y de los diversos grupos sociales;

VI. Promover la construcción de obras de infraestructura y equipamiento para el desarrollo regional y urbano, en coordinación con los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, con la participación de los sectores social y privado;

VII...

VIII. Coordinarse con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, con la participación de los sectores social y privado, en la realización de acciones e inversiones para el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población, mediante la celebración de convenios y acuerdos;

IX. Asesorar a los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que lo soliciten, en la elaboración y ejecución de sus planes o programas de desarrollo urbano y en la capacitación técnica de su personal;

X...

XI...

XII. Vigilar las acciones y obras relacionadas con el desarrollo regional y urbano que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal ejecuten directamente o en coordinación o concertación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con los sectores social y privado;

XIII... a XV...

XVI. Asesorar y apoyar a los gobiernos estatales, municipales y de las

demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en la planeación, financiamiento de inversión y la operación de los sistemas de movilidad urbana sustentable, y

XVII. ...

Artículo 8o. ...

I... a V...

VI. Coordinarse con la Federación, con otras entidades federativas y con sus municipios o demarcaciones territoriales, para el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población;

VII...

VIII...

IX. Convenir con los respectivos municipios o demarcaciones territoriales, la administración conjunta de servicios públicos municipales o de las demarcaciones, en los términos de las leyes locales;

X. Apoyar a las autoridades municipales o de las demarcaciones territoriales que lo soliciten, en la administración de la planeación del desarrollo urbano;

XI. ...

XII...

XIII. Planear, diseñar, ejecutar y operar los sistemas de movilidad urbana sustentable en el ámbito de sus facultades reconocidas por la normatividad estatal respectiva, y

XIV ...

Artículo 9o. Corresponden a los municipios y a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, las siguientes atribuciones:

I. Formular, aprobar y administrar los planes o programas de su competencia, en materia de desarrollo urbano, de centros de población y los demás que de éstos deriven, así como evaluar y vigilar su cumplimiento, de conformidad con la legislación local;

II...

III. Administrar la zonificación prevista en los planes o programas de su competencia, en materia de desarrollo urbano, de centros de población y los demás que de éstos deriven;

IV... a VI...

VII. Celebrar con la Federación, la entidad federativa respectiva, con otros municipios, con otras demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, o con los particulares, convenios y acuerdos de

coordinación y concertación que apoyen los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas de su competencia, en materia de desarrollo urbano, de centros de población y los demás que de éstos deriven;

VIII. Prestar los servicios públicos municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, atendiendo a lo previsto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la legislación local;

IX. Coordinarse y asociarse con la respectiva entidad federativa, con otros municipios, con otras demarcaciones de la Ciudad de México o con los particulares, para la prestación de servicios públicos municipales o de las demarcaciones territoriales de acuerdo con lo previsto en la legislación local;

X...a XIV...

XV. Planear, diseñar, ejecutar y operar los sistemas de movilidad urbana sustentable en el ámbito de sus facultades reconocidas por la normatividad estatal respectiva, y

XVI. ...

Los municipios ejercerán sus atribuciones en materia de desarrollo urbano a través de los cabildos de los ayuntamientos, y las demarcaciones territoriales a través de los concejos de las alcaldías, o con el control y evaluación de éstos.

Artículo 10. La Secretaría con la participación en su caso, de otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, promoverá la celebración de convenios y acuerdos de coordinación y concertación entre la Federación y las entidades federativas, con la intervención de los municipios o las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que correspondan y en su caso, de los sectores social y privado.

Artículo 11. La planeación y regulación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población forman parte del Sistema Nacional de Planeación Democrática, como una política sectorial que coadyuva al logro de los objetivos de los planes nacional, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de desarrollo.

La planeación a que se refiere el párrafo anterior, estará a cargo de manera concurrente de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, de acuerdo a la competencia que les determina la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 12. ...

I. ... a III...

IV. Los planes o programas municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, de desarrollo urbano;

V...

VI...

Los planes o programas a que se refiere este artículo, se registrarán por las disposiciones de esta Ley y en su caso, por la legislación estatal de desarrollo urbano y por los reglamentos y normas administrativas estatales, municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México aplicables.

La Federación y las entidades federativas podrán convenir mecanismos de planeación regional para coordinar acciones e inversiones que propicien el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos ubicados en dos o más entidades, ya sea que se trate de zonas metropolitanas o de sistemas de centros de población cuya relación lo requiera, con la participación que corresponda a los municipios o a las demarcaciones territoriales, de acuerdo con la legislación local.

Artículo 15. Los planes o programas estatales y municipales o de las demarcaciones territoriales de desarrollo urbano, de centros de población y sus derivados, serán aprobados, ejecutados, controlados, evaluados y modificados por las autoridades locales, con las formalidades previstas en la legislación estatal de desarrollo urbano, y estarán a consulta del público en las dependencias que los apliquen.

Artículo 16. ...

...

I. La autoridad estatal, municipal o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México competente dará aviso público del inicio del proceso de planeación y formulará el proyecto de plan o programa de desarrollo urbano o sus modificaciones, difundiénolo ampliamente;

II...

III. Las respuestas a los planteamientos improcedentes y las modificaciones del proyecto deberán fundamentarse y estarán a consulta de los interesados en las oficinas de la autoridad estatal, municipal o en la demarcación territorial correspondiente, durante el plazo que establezca la legislación estatal, previamente a la aprobación del plan o programa de desarrollo urbano o de sus modificaciones, y

IV. Cumplidas las formalidades para su aprobación, el plan o programa respectivo o sus modificaciones serán publicados en el órgano de

difusión oficial del gobierno del estado y en los periódicos de mayor circulación de la entidad federativa, municipio o demarcación territorial correspondiente y, en su caso, en los bandos municipales.

Artículo 17. Los planes o programas municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México de desarrollo urbano, de centros de población y sus derivados, deberán ser inscritos en el Registro Público de la Propiedad, en los plazos previstos por la legislación local.

Artículo 18. Las autoridades de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la esfera de sus respectivas competencias, harán cumplir los planes o programas de desarrollo urbano y la observancia de esta Ley y de la legislación estatal de desarrollo urbano.

Artículo 19...

Las autorizaciones de manifestación de impacto ambiental que otorguen la Secretaría o las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales, deberán considerar la observancia de la legislación y los planes o programas en materia de desarrollo urbano.

Artículo 20. Cuando dos o más centros de población situados en territorios municipales o de demarcaciones territoriales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad física y demográfica, la Federación, las entidades federativas, los municipios o demarcaciones territoriales respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el fenómeno de conurbación de referencia, con apego a lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 21. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México respectivos, deberán convenir la delimitación de una zona conurbada, cuando:

I. ... a III. ...

Artículo 22...

I...

II. Los compromisos de la Federación, de las entidades federativas, de los municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México respectivas, para planear y regular conjunta y coordinadamente los centros de población conurbados, con base en un programa de ordenación de la zona conurbada;

III...

IV...

V. Las demás acciones que para tal efecto convengan la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México respectivas.

Artículo 23. La comisión de conurbación prevista en el convenio a que se refiere el artículo anterior, tendrá carácter permanente y en ella participarán la Federación, las entidades federativas, los municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México respectivas. Dicha comisión será presidida por un representante de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y funcionará como mecanismo de coordinación institucional y de concertación de acciones e inversiones con los sectores social y privado.

Artículo 24...

I. La congruencia del programa de ordenación de zona conurbada con el programa nacional de desarrollo urbano, los mecanismos de planeación regional a que se refiere el artículo 12 de esta Ley, así como con los programas de desarrollo urbano de las entidades federativas, de los municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México respectivas;

II... a V...

Artículo 25. Una vez aprobados los programas de ordenación de zonas conurbadas por las comisiones de conurbación, los municipios o las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México respectivas en el ámbito de sus jurisdicciones, determinarán en los planes o programas de desarrollo urbano correspondientes, las reservas, usos y destinos de áreas y predios.

Artículo 26 Bis. La Federación, entidades Federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán llevar a cabo acciones coordinadas en las zonas metropolitanas para efectos de contar con regulaciones e implementar políticas públicas que cumplan con los estándares mínimos previstos en la presente Ley, de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las Constituciones Estatales respectivas. Además, deberán llevar a cabo acciones sistematizadas en las zonas metropolitanas con el objetivo de contar con sistemas metropolitanos eficientes que garanticen la seguridad vial y permitan el ejercicio del derecho a la movilidad urbana sustentable.

Para estos efectos, las Entidades Federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México limítrofes podrán acordar la constitución de comisiones metropolitanas así como celebrar

convenios para determinar los ámbitos territoriales y las funciones respecto de la ejecución de acciones en materia de movilidad y seguridad vial. Los convenios de coordinación metropolitana en materia de movilidad urbana sustentable y seguridad vial se deberán publicar en el periódico oficial respectivo de los participantes en dicho convenio.

Artículo 31. Los planes o programas municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México de desarrollo urbano señalarán las acciones específicas para la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población y establecerán la zonificación correspondiente. En caso de que el ayuntamiento o en su caso el concejo de la alcaldía correspondiente expida el programa de desarrollo urbano del centro de población respectivo, dichas acciones específicas y la zonificación aplicable se contendrán en este programa.

Artículo 33. ...

I... a VIII...

IX. La construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos para garantizar la seguridad, movilidad y accesibilidad universal, así como las requeridas por las personas con discapacidad, estableciendo los procedimientos de consulta a expertos en la materia sobre las características técnicas de los proyectos;

X. Garantizar que las vialidades urbanas proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas sin importar el modo de transporte que utilicen, y

XI. Las demás que se consideren necesarias para el mejor efecto de las acciones de conservación y mejoramiento.

Artículo 34...

I...

II. La participación de los municipios o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en la incorporación de porciones de la reserva a la expansión urbana y su regulación de crecimiento, y

III...

Artículo 35. A los municipios y a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, les corresponderá formular, aprobar y administrar la zonificación de los centros de población ubicados en su territorio.

...

I... a XI...

Artículo 35 Bis. Todo nuevo fraccionamiento o conjunto urbano deberá estar conectado a través de infraestructura vehicular, ciclista y peatonal

a la red vial de la ciudad y al sistema de transporte público. En caso de que no exista transporte público, el desarrollador deberá financiar un plan de expansión de la red de transporte público que cumpla con los requerimientos técnicos de la regulación estatal de la movilidad y la infraestructura requerida, en términos de las normas locales.

Artículo 37. ...

En el caso de que las zonas o predios no sean utilizados conforme al destino previsto en los términos de la fracción XI del artículo 2o. de esta Ley, en un plazo de 5 años a partir de la entrada en vigor del plan o programa de desarrollo urbano respectivo, dicho destino quedará sin efectos y el inmueble podrá ser utilizado en usos compatibles con los asignados para la zona de que se trate, de acuerdo a la modificación que en su caso, se haga al plan o programa.

Artículo 40. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México llevarán a cabo acciones coordinadas en materia de reservas territoriales para el desarrollo urbano y la vivienda, con objeto de:

I...a V...

Artículo 41. Para los efectos del artículo anterior, la Federación por conducto de la Secretaría, suscribirá acuerdos de coordinación con las entidades de la Administración Pública Federal, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y, en su caso, convenios de concertación con los sectores social y privado, en los que se especificarán:

I...

II...

III. Las acciones e inversiones a que se comprometan la Federación, la entidad federativa, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y en su caso, los sectores social y privado;

IV... a VIII...

Artículo 42...

I. La transferencia, enajenación o destino de terrenos de propiedad federal para el desarrollo urbano y la vivienda, a favor de las entidades de la Administración Pública Federal, de las entidades federativas, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y de los promotores privados, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables;

II...

III. La adquisición o expropiación de terrenos ejidales o comunales, en coordinación con las autoridades agrarias que correspondan de

acuerdo a lo previsto en la Ley Agraria y en esta Ley a favor de la Federación, de las entidades de la Administración Pública Federal, de los estados, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

Artículo 44. En los casos de suelo y reservas territoriales que tengan por objeto el desarrollo de acciones habitacionales de interés social y popular, provenientes del dominio federal, la enajenación de predios que realicen la Federación, las entidades de la Administración Pública Federal, los estados, los municipios, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México o sus entidades paraestatales, estará sujeta a la legislación aplicable en materia de vivienda.

Artículo 46. La Federación, los estados, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México instrumentarán coordinadamente programas de desarrollo social, para que los titulares de derechos ejidales o comunales cuyas tierras sean incorporadas al desarrollo urbano y la vivienda, se integren a las actividades económicas y sociales urbanas, promoviendo su capacitación para la producción y comercialización de bienes y servicios y apoyando la constitución y operación de empresas en las que participen los ejidatarios y comuneros.

Artículo 47. Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México tendrán en los términos de las leyes federales y locales correspondientes, el derecho de preferencia en igualdad de condiciones, para adquirir los predios comprendidos en las zonas de reserva señaladas en los planes o programas de desarrollo urbano aplicables, cuando éstos vayan a ser objeto de enajenación a título oneroso.

Para tal efecto, los propietarios de los predios o en su caso, los notarios, los jueces y las autoridades administrativas respectivas, deberán notificarlo a la entidad federativa, al municipio o a la demarcación territorial correspondiente, dando a conocer el monto de la operación, a fin de que en un plazo no mayor de treinta días naturales, ejerzan el derecho de preferencia si lo consideran conveniente, garantizando el pago respectivo.

Artículo 48. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México promoverán acciones concertadas entre los sectores público, social y privado, que propicien la participación social en la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población.

Artículo 50. La Federación, las entidades federativas y los municipios,

en el ámbito de sus respectivas competencias conforme a la legislación aplicable, promoverán la constitución de agrupaciones comunitarias que participen en el desarrollo urbano de los centros de población, bajo cualquier forma jurídica de organización.

Artículo 51. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México fomentarán la coordinación y la concertación de acciones e inversiones entre los sectores público, social y privado para:

I. a XIII...

Artículo 56. Las autoridades que expidan los planes o programas municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México de desarrollo urbano, de centros de población y los derivados de éstos, que no gestionen su inscripción; así como los jefes de las oficinas de registro que se abstengan de llevarla a cabo o la realicen con deficiencia, serán sancionados conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

Capítulo Décimo

De la Movilidad Urbana Sustentable

Sección I

Gestión de la Movilidad Urbana Sustentable

Artículo 61. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, promoverán la movilidad urbana sustentable en los planes y programas que correspondan, el uso de los fondos de inversión pública en los que tengan incidencia, y en las decisiones de diseño y operación de los sistemas de movilidad en las ciudades. En las decisiones públicas se buscarán los siguientes objetivos:

- I.** Promover el uso de modos de transporte con menor impacto social y ambiental, priorizando la movilidad peatonal, en bicicleta y el transporte público, así como vehículos más seguros, eficientes y menos contaminantes,
- II.** Reducir las distancias entre orígenes y destinos promoviendo la densificación y la diversidad de usos del suelo;
- III.** Reducir el uso de los vehículos motorizados particulares, considerando los altos costos ambientales y sociales derivados de su uso excesivo; y
- IV.** Cualquier otra acción tendiente a hacer más eficaces los traslados de los habitantes de los centros de población de conformidad con esta ley y la normatividad aplicable.
- V.** Fomentar el orden de la logística en los centros urbanos, con el fin

de integrarlo a la planeación de la movilidad en las ciudades, con el fin de obtener una convivencia armónica con los demás usuarios de la vía.

Artículo 62. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, fomentarán que las personas tengan acceso efectivo a sistemas de movilidad urbana, a través de garantizar los siguientes elementos:

- I. Cobertura. Que todas las personas vivan a una distancia aceptable de las redes viales, de transporte público, de infraestructura peatonal y de infraestructura ciclista;
- II. Calidad. Que todos los sistemas de movilidad urbana ofrezcan un nivel de servicio aceptable para el usuario. El nivel de servicio debe incluir criterios de comodidad, calidad ambiental, acceso a información, operación, tiempo de recorrido, entre otros elementos clave;
- III. Accesibilidad. Que los sistemas de movilidad sean accesibles en términos físicos y de legibilidad, y asequibles en términos de tarifas, y
- IV. Seguridad. Que los sistemas de movilidad sean diseñados con el fin de evitar la muerte o lesiones de las personas.

Artículo 63. En las políticas, planes y programas que se refieran a la movilidad urbana sustentable, se establecerá la prioridad en la utilización del espacio vial de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad urbana sustentable:

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas o usuarios de cualquier otro medio de transporte no motorizado;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- VI. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías, y
- VII. Usuarios de transporte particular automotor y motociclistas-

Artículo 64. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, llevarán a cabo las acciones necesarias para implementar sistemas integrados de transporte público complementarios que permitan articular los distintos servicios de transporte público de manera física, operacional e informativa.

Artículo 65. La gestión de la movilidad urbana sustentable estará basada en las siguientes estrategias:

- I. Planeación comprensiva y multimodal del transporte público. La planeación deberá estar basada en la accesibilidad universal y en los modos sustentables de movilidad;
- II. Planeación bajo la estrategia de “calles completas”. Los diferentes órdenes de gobierno deben tomar en cuenta que la vía pública se usa por una diversidad de usuarios, por lo que el diseño de la vía pública debe tomar en cuenta a todos los usuarios de la movilidad, considerando la jerarquía establecida en el artículo 63 de la presente Ley;
- III. Garantizar niveles de servicio y cobertura adecuados para los modos de movilidad no motorizada. Todas las calles deben tener calidad y accesibilidad universal para la movilidad peatonal y en bicicleta. Las normas de circulación deberán garantizar la prioridad y seguridad de estos modos;
- IV. Racionalizar y controlar el uso excesivo del automóvil particular a través de mecanismos fiscales, regulatorios y tarifarios, así como diseño y operación eficientes de la infraestructura vial y los estacionamientos, y
- V. Implementación de políticas de uso de suelo enfocadas al crecimiento ordenado. Las políticas de uso de suelo promoverán el desarrollo compacto, mixto y de precios accesibles en áreas con accesos adecuados para peatones, usuarios del transporte público y ciclistas.

Sección II

Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable

Artículo 66. Se priorizará que la inversión pública en infraestructura y operación de transporte urbano por parte de la federación, los estados, municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, sea dirigida a sistemas de movilidad urbana sustentable. Los fondos deberán diseñar sus reglas de operación para priorizar la movilidad urbana sustentable, buscando que se cumplan con los criterios de cobertura, calidad, seguridad y accesibilidad de los sistemas.

Artículo 67. Serán instrumentos de financiamiento público de la movilidad urbana sustentable los siguientes:

- I. Programa Federal de Apoyo al Transporte Urbano Masivo;
- II. Programa de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable;
- III. Fondo Nacional de Seguridad Vial;
- IV. Fondos federales previstos en el Presupuesto de Egresos de la

Federación que pueden financiar infraestructura y operación de sistemas de transporte urbano, y

- V. Todos los demás instrumentos federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, que financien infraestructura u operación de sistemas de movilidad urbana sustentable.

Artículo 68. El Programa Federal de Apoyo al Transporte Urbano Masivo preverá el otorgamiento de apoyos recuperables y no recuperables a entidades del sector público y entidades del sector privado, para la contratación de estudios y asesorías o inversiones para desarrollar proyectos de infraestructura para el transporte masivo.

El Fondo Nacional de Infraestructura, mediante la instrumentación del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo, actuará como un vehículo de coordinación con las autoridades locales y dependencias federales, que coadyuve a desarrollar sistemas de transporte público urbano y suburbano eficientes, seguros, cómodos, confiables y accesibles a la mayoría de la población. Dicho programa tendrá los siguientes objetivos:

- I. Otorgar apoyos para realizar proyectos de infraestructura de transporte masivo con alta rentabilidad social, en sus diversas modalidades, que sean consistentes con planes integrales de movilidad urbana sustentable, en cofinanciamiento con las autoridades locales y propiciando la participación de la inversión privada, y
- II. Promover el fortalecimiento institucional de las autoridades locales en materia de planeación, regulación y administración de sistemas integrados de transporte público urbano, metropolitano y suburbano.

Artículo 69. Se constituirá el Programa de Impulso de la Movilidad Urbana Sustentable para contribuir a consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes, seguras y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes mediante la integración de las políticas de desarrollo urbano y regional con las de movilidad urbana sustentable y accesibilidad; en coordinación con los gobiernos locales.

Este programa será operado por el gobierno federal a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, y tendrá los siguientes objetivos:

- I. Asegurar la implementación de proyectos que garanticen viajes urbanos bajo condiciones de seguridad, equidad y accesibilidad promoviendo el uso y mejora del transporte público, la movilidad

peatonal y ciclista; así como la racionalización del uso de vehículos motorizados particulares;

II. Generar un cambio de tendencia en el financiamiento federal en materia de movilidad urbana sustentable para garantizar inversiones eficientes y efectivas;

III. Incentivar la gestión y diseño de políticas públicas locales que impulsen el cambio modal a medios sustentables, eficientes y seguros, como la movilidad a pie, en bicicleta y el transporte público;

El Programa de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable financiará a través de un esquema competitivo de priorización de proyectos, inversiones para planes de movilidad urbana sustentable en cinco modalidades:

I. Desarrollo Orientado al Transporte;

II. Calles Completas;

III. Gestión de la demanda del automóvil;

IV. Sistemas Integrados de Transporte, y

V. Gestión de la distribución urbana de mercancías.

Artículo 70. Se constituirá un Fondo Nacional de Seguridad Vial cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de prevención de muertes y lesiones derivados de hechos de tránsito en zonas urbanas.

El Fondo estará sujeto a las siguientes bases:

I. Se constituirá como un fideicomiso público que no será considerado como entidad paraestatal;

II. El fideicomitente será la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

III. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano elaborará las reglas de operación del fideicomiso de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley;

IV. El fideicomiso contará con un Comité Técnico que presidirá la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y en el que participarán representantes de las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento que al efecto se expida;

V. El Fondo Nacional de Seguridad Vial podrá recibir aportaciones del Gobierno Federal y de cualquier tipo de personas de derecho público o privado, incluyendo herencias, legados y donaciones que reciba; así como las contribuciones que determinen las leyes respectivas, y

VI. Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros destinarán un complemento de las primas que se destinará al Fondo Nacional de

Seguridad Vial.

Las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México podrán recibir recursos del Fondo para llevar a cabo programas de prevención de hechos de tránsito. En cualquier caso, deberán cumplir los lineamientos que se emitan para efectos de poder recibir recursos del mismo.

Artículo 71. Para evaluar proyectos de movilidad urbana se usará la metodología de Análisis Costo - Beneficio, que deberá considerar los impactos sociales y ambientales de los proyectos de infraestructura vial urbana, en especial tiempo de recorrido, afectación a la salud por emisiones contaminantes, emisiones de efecto invernadero, así como muertos y heridos por hechos de tránsito.

Artículo 72. La Federación deberá prever que en las reglas de operación o los planes anuales de actividades de fondos federales, en especial el Fondo Metropolitano, el Fondo de Pavimentación y Desarrollo Municipal y el Fondo de Cambio Climático, se establezcan montos mínimos de inversión en movilidad urbana sustentable.

Sección III

Planeación de la Movilidad Urbana Sustentable

Artículo 73. La Federación, entidades federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas, planes y programas de movilidad urbana sustentable, a fin de permitir un goce efectivo del derecho a la movilidad.

Las autoridades fijarán objetivos, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, los cuales deberán permitir la reevaluación y adaptación de los objetivos, estrategias y prioridades planteados.

La Secretaría brindará apoyo y capacitación a los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en la elaboración de sus planes. En el ámbito federal, la Secretaría será la encargada de elaborar el Programa Nacional de Movilidad Urbana Sustentable, instrumento de planeación federal dirigido a las responsabilidades de asistencia técnica y financiera para la gestión de la movilidad urbana.

Artículo 74. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) son los instrumentos de planeación a nivel urbano y metropolitano. Establecen la visión, estrategia y acciones para la gestión integral de los sistemas de movilidad en una ciudad, que cumpla con los requerimientos de movilidad y accesibilidad de las ciudades

reduciendo al máximo los costos sociales y ambientales. Estos instrumentos deben estar alineados con los instrumentos de planeación urbana establecidos en la presente Ley, así como los demás instrumentos legales previstos. Las leyes estatales deberán establecer los criterios, principios y procedimientos para diseñar e implementar un PIMUS.

Los PIMUS deberán tener como base los siguientes principios:

- I. Integralidad:** se deben alinear las políticas y las estrategias de usos del suelo y de movilidad, así como fomentar la coordinación de las instancias que las llevan a cabo;
- II. Enfoque de largo plazo:** deben contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad a lo largo del tiempo;
- III. Participación de la sociedad:** deberán adoptar modelos de operación horizontales, incluyendo la planeación y el diseño participativo;
- IV. Sustentabilidad:** se debe buscar lograr un equilibrio entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades;
- V. Cuantificable:** sus objetivos deben ser cuantificables y derivados de los objetivos a corto plazo, los cuales deben estar alineados con una visión e incluidos en una estrategia general;

Los PIMUS tendrán el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de los habitantes de una conurbación o zona metropolitana. Para ello buscará los siguientes objetivos secundarios:

- I. Favorecer la ciudad compacta y conectada;**
- II. Mejorar la calidad del transporte público y la movilidad no motorizada,**
- III. Garantizar la accesibilidad universal de las personas;**
- IV. Reducir el uso excesivo de los vehículos automotores privados;**
- V. Reducir el tiempo perdido en congestión;**
- VI. Reducir las emisiones contaminantes y de efecto invernadero;**
- VII. Reducción de las muertes y lesiones derivadas de hechos de tránsito;**

Los PIMUS deben contener al menos los siguientes elementos:

- I. Diagnóstico de la oferta actual de la movilidad;**
- II. Análisis de la demanda de movilidad;**
- III. Pronóstico y modelación de escenarios;**
- IV. Objetivos a corto, mediano y largo plazo;**
- V. Estrategias para lograr los objetivos planteados;**
- VI. Instrumentos regulatorios, económicos e institucionales;**

VII. Metas;

VIII. Indicadores de monitoreo y evaluación, y

IX. Mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.

Artículo 75. La Federación realizará cada 5 años un estudio nacional de movilidad urbana en las conurbaciones y zonas metropolitanas del país, con el objetivo de conocer el estado que guarda la movilidad en las ciudades, incluyendo obligatoriamente la participación modal en los viajes, el perfil y objeto de los viajes, tiempos y distancias de recorrido, costos familiares, y tenencia de vehículos. Se podrán usar encuestas, levantamiento de datos en campo, así como análisis de datos generados por proveedores de telecomunicaciones o transporte.

Artículo 76. Los municipios y entidades federativas en el marco de las conurbaciones y zonas metropolitanas deberán diseñar un centro de gestión de datos de movilidad que permita generar, recolectar, difundir, usar y analizar datos de movilidad. Las leyes estatales deberán prever este centro, y deberán establecer sus características particulares.

Sección IV

Diseño de la Infraestructura Vial

Artículo 77. La Federación, las entidades Federativas, los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios establecidos en la presente Ley, con el objeto de garantizar el goce del derecho a la movilidad y la promoción del uso equitativo, eficiente, integral y sustentable del espacio público.

Todos los proyectos de infraestructura vial deberán considerar criterios de diseño de calles completas, las cuales son vías diseñadas para que las personas de todas las edades y habilidades puedan convivir y transitar de una forma segura, accesible y eficiente, mediante la redistribución del espacio vial y la correcta operación de la vía.

Artículo 78. Las vías primarias urbanas que no sean de acceso controlado, deberán contar con al menos:

- I.** Espacios de circulación peatonal: espacio en el que sólo podrán circular peatones, los cuales deberán contar con un diseño de accesibilidad universal;
- II.** Vías ciclistas exclusivas: espacio en el que sólo podrán circular ciclistas u otros vehículos no motorizados, pueden estar señaladas o físicamente confinadas;
- III.** Superficie de rodadura: espacio que se destina a la circulación de todo tipo de vehículos, incluyendo los no motorizados, y
- IV.** Carriles para circulación exclusiva de vehículos de transporte

público donde exista suficiente demanda y niveles de congestión que impidan su adecuada operación.

Las vías secundarias deberán contar con espacios de circulación peatonal exclusivas o compartidas con vehículos. En este último caso se debe garantizar flujos y velocidades bajas mediante el diseño vial.

Artículo 79 . La Federación, las Entidades Federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México deberán considerar los siguientes principios en el diseño de vialidades urbanas:

- I.** Planeación bajo el enfoque de calles completas. La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta la multiplicidad de los usuarios de la vía pública, con especial énfasis en los usuarios vulnerables;
- II.** Accesibilidad universal. Los diseños deben estar previstos para todas las personas, por lo que la continuidad de superficies, tiempos de cruce, secciones, señales, diseños geométricos y otros componentes de las calles deben estar diseñados para todos;
- III.** Intersecciones seguras. Las intersecciones deben estar diseñadas para garantizar la seguridad de los usuarios especialmente los peatones, por lo que reducir velocidades, establecer cruces a nivel y diseñar fases cortas de semáforo es requerido;
- IV.** Pacificación del tránsito. Los diseños en especial en vías secundarias deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares. Los diseños, sentidos y operación vial deben responder a este criterio general, y
- V.** Bajas velocidades. La velocidad de diseño vial para vías primarias será de 50 km/hr y en vías secundarias de 30 km/hr. Los diseños geométricos, señales y elementos de la vía deberán ajustarse a estas velocidades máximas.

Artículo 80. Las entidades federativas, en el marco de sus atribuciones publicarán un Manual de Diseño Vial y un Manual de Dispositivos de Control del Tránsito, e incluirán su obligatoriedad y sus mecanismos de actualización en las leyes estatales.

La Federación, en coordinación con las entidades federativas emitirán una o varias normas oficiales mexicanas sobre diseño vial y dispositivos de control del tránsito, con el objeto de establecer estándares nacionales que puedan retomar las entidades federativas e incorporarlas en sus propios manuales y lineamientos.

Sección V

Normas de Circulación y Seguridad Vial

Artículo 81. La Federación, entidades federativas, municipios y las

demarcaciones territoriales de la Ciudad de México deberán promover en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de hechos de tránsito 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 peatón y su preferencia, prevenir hechos de tránsito, fomentar el uso racional de los vehículos automotores privados, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la jerarquía establecida en el artículo 63 de esta Ley.

En materia de prevención de incidentes viales, los distintos órdenes de gobierno, en el marco de sus atribuciones, deberán establecer políticas, planes y programas que, reconociendo la posibilidad del error humano, se encaminen a la prevención de los hechos de tránsito mediante acciones de mitigación del riesgo de lesiones graves y pérdidas humanas, y el mejoramiento de la infraestructura y operación vial.

Artículo 82. Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier hecho de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación será responsabilidad del propietario del vehículo motorizado.

El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia. Las leyes estatales y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito establecerán las particularidades, cobertura mínima, procedimientos y mecanismos de sanción respecto al seguro obligatorio.

Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros destinarán un complemento de las primas al Fondo Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 83. Los reglamentos de tránsito aplicables en las conurbaciones y zonas metropolitanas tendrán al menos las siguientes disposiciones generales:

- I. Los conductores deben contar con licencia vigente o, en su caso permiso;
- II. Establecer la preferencia de paso de peatones en el cruce de vialidades (excepto en vías de acceso controlado);
- III. Establecer velocidades máximas de 50 km/hr para vías primarias (que no sean de acceso controlado) y de 30 km/hr para vías secundarias.

- IV. Establecer la utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados;
- V. Cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad;
- VI. Todos los vehículos motorizados deberán contar con estándares de seguridad vial internacionales;
- VII. El casco debe ser obligatorio para conductor y pasajeros de motocicletas;
- VIII. Establecer la prohibición de distractores al conducir; y
- IX. Establecer la prohibición de conducir vehículos por la vía pública con niveles de alcohol en la sangre. Los conductores no deberán conducir con tasas superiores a 0.5 gramos por litro en sangre y 0.25 miligramos por litro en aire expirado

Las Entidades Federativas, municipios y/o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México implicadas, procurarán que en las conurbaciones o zonas metropolitanas se aplique un solo Reglamento de Tránsito o bien que exista uniformidad en los aplicables.

Artículo 84. Las licencias para conducir en las diferentes Entidades Federativas deberán contemplar los estándares mínimos previstos en esta Ley y cumplir con lo siguiente:

- I. Usar un sistema de clasificación de licencias homologado de conformidad con lo que se establezca a través de una norma oficial mexicana;
- II. Implementar el sistema de puntos en relación con las sanciones a los conductores de vehículos para efectos de la cancelación de las licencias;
- III. Las licencias serán otorgadas previa aprobación de un curso obligatorio de conducción y de un examen teórico y práctico de conocimiento. La Federación deberá publicar una norma oficial mexicana respecto a los lineamientos de cursos y exámenes, y
- IV. Establecer si el titular de la licencia es donador de órganos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitirá los lineamientos en los que establecerá los elementos que deben contener las licencias.

Las licencias y registros vehiculares de cada entidad federativa deben estar concentradas en una base de datos nacional. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitirá los lineamientos para este registro nacional.

Artículo 85. Está prohibido conducir vehículos por la vía pública con

niveles de alcohol en la sangre que superen los 50 miligramos de alcohol por cien mililitros de sangre o 0.25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado. Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte público no deberán presentar cantidad alguna de alcohol en la sangre o en aire espirado.

La Federación, Entidades Federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México deberán implementar, en el ámbito de sus respectivas competencias, programas de pruebas aleatorias de alcoholemia a conductores de vehículos. Mediante los programas de pruebas de alcoholemia, los agentes de seguridad podrán detener la marcha de vehículos de manera aleatoria y en puntos aleatorios o previamente designados, para aplicar pruebas de alcohol en aire espirado.

Artículos Transitorios

Artículo Primero: La presente Ley entrará en vigor 180 días hábiles posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo Segundo: El Ejecutivo Federal tendrá un plazo máximo de 180 días hábiles para expedir las disposiciones reglamentarias de esta Ley.

Artículo Tercero: Las Entidades Federativas tendrán un plazo de 365 días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para adecuar en general su legislación, y en particular la correspondiente en materia de construcciones, para dar cumplimiento a la obligación contenida en el artículo 35 Bis.

Artículo Cuarto: La Federación deberá elaborar y publicar el programa de Apoyo al Transporte Masivo tres meses después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo Quinto: El ejecutivo federal implementará las acciones necesarias a fin de incluir en el Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal correspondiente, las partidas presupuestales necesarias para dar cumplimiento a la sección denominada "financiamiento a la movilidad urbana sustentable" del presente decreto. Lo anterior de conformidad con las disposiciones previstas en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria en su artículo quinto fracción II inciso a).

Artículo Sexto: Las entidades Federativas contarán con 365 días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para expedir el Manual de Diseño Vial y el Manual de Dispositivos de Control del Tránsito.

Artículo Séptimo: La Federación, en coordinación con las entidades federativas, deberán expedir a más tardar dentro de los 365 días

siguientes contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las normas oficiales mexicanas necesarias para la ejecución de la presente Ley.

Artículo Octavo: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes creará, administrará y preservará la Base Nacional de Licencias y Registros Vehiculares, que deberá operar a más tardar dentro de los 365 días siguientes contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Artículo Noveno: El gobierno federal, las Entidades Federativas, y los Municipios a efecto de cumplir con lo dispuesto en esta Ley, deberán promover las reformas legales y administrativas necesarias a fin de fortalecer sus respectivas haciendas públicas, a través del impulso a su recaudación. Lo anterior, a fin de que dichos órdenes de gobierno cuenten con los recursos que respectivamente les permitan financiar las acciones derivadas de la entrada en vigor de la presente Ley.

Artículo Décimo: Las Entidades Federativas tendrán un plazo de 365 días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para adecuar sus políticas, planes, programas y las leyes estatales y normativas estatales o municipales de regulación de seguridad vial y tránsito para dar cumplimiento a la obligación contenida en los artículos 81, 82 y 83.

Fuentes

- (1) <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/boletin/cont /83/el/el17.htm>
- (2) <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/cartera/economia/2015/12/8/poblacion-de-mexico-es-de-1195-millones-de-habitantes>
- (3) Opinión de la Comisión de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial respecto al PEF 2016
- (4) <http://www.cinu.org.mx/temas/desarrollo/dessocial/asentamientos/asentamientos.htm>
- (5) <http://countrysmeters.info/es/World>
- (6) http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/rur_urb.aspx?tema=P
- (7) <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- (8) Plan de Trabajo de la Comisión de Juventud, Primer Año legislativo 2015-2016. Cámara de Diputados, H. congreso de la Unión.
https://axa.mx/documents/10928/392193/ReflexionesAXA_SeguridadVial.pdf
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGDNNA_041214.pdf
<http://www.senado.gob.mx/ibd/content/productos/ci/CI-17.pdf>
- (9) http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/PAE_SV.pdf
<http://www.mexicosocial.org/index.php/secciones/especial/item/773-incidentes-prevenibles>
- (10) <http://embarqmexico.org/news/el-peat%C3%B3n-es-todo-d%C3%ADainternacionaldelpeat%C3%B3n>
- (11) http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf?ua=1

- (12) <http://www.animalpolitico.com/2014/07/la-ciudad-de-mexico-la-4a-mas-pob-lada-del-mundo-confirma-la-onu/>
- (13) <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/nacion/sociedad/2016/01/27/mexico-sede-de-conferencia-regional-de-habitat-iii>
- (14) <http://www.razon.com.mx/IMG/mk/infoLR/cdmxcontaminacion.jpg>
- (15) <http://razon.com.mx/spip.php?article302167>
- (16) <http://razon.com.mx/spip.php?article302228>
- (17) http://www.razon.com.mx/spip.php?page=columnista&id_article=302211
- (18) http://www.razon.com.mx/spip.php?page=columnista&id_article=302211
- (19) http://www.razon.com.mx/spip.php?page=columnista&id_article=302225
<http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/12/15/1063610>
- (20) http://www.razon.com.mx/spip.php?page=columnista&id_article=302166
- (21) <http://www.sinembargo.mx/07-11-2014/1162274>
- (22) http://www.vice.com/es_mx/read/el-aire-toxico-en-la-ciudad-de-mexico-pr-ovoca-la-intervencion-presidencial
- (23) <http://www.metrobus.df.gob.mx/faq.html#cuatro>
- (24) <http://www.animalpolitico.com/2013/11/mas-para-el-coche-menos-para-el-t-ransporte-publico-en-el-pef-2014/>
- (25) <http://imco.org.mx/calculadora-aire/>
- (26) <http://www.nexos.com.mx/?p=23985>
- (27) <http://www.fundacionmelior.org/content/tema/10-cosas-que-deberias-saber-sobre-la-contaminacion-acustica>
- (28) <http://www.nexos.com.mx/?p=23985>
- (29) <http://www.nexos.com.mx/?p=23985>
- (30) <http://mexico.cnn.com/nacional/2011/04/08/8-de-cada-10-personas-que-salen-del-df-se-van-a-vivir-al-estado-de-mexico>
- (31) <http://www.animalpolitico.com/2013/11/mas-para-el-coche-menos-para-el-t-ransporte-publico-en-el-pef-2014/>
- (32) <http://www.sinembargo.mx/07-11-2014/1162274>
- (33) <http://www.sinembargo.mx/07-11-2014/1162274>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de abril de 2016.

Diputados: Cynthia Gissel García Soberanes, Germán Ernesto Ralis Cumplido, Mirza Flores Gómez, María Victoria Mercado Sánchez, Ramírez Nachis Rosa Alba, Toledo Ibarra Marbella, Arturo Santana Alfaro, Leonardo Rafael Guirao Aguilar, Claudia Sofía Corichi García, Juan Fernando Rubio Quiroz, Moisés Guerra Mota (rúbricas).