

DICTAMEN QUE PRESENTAN LAS COMISIONES UNIDAS DE MOVILIDAD, Y DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, PROTECCIÓN ECOLÓGICA Y CAMBIO CLIMÁTICO, Y DE MOVILIDAD, RELATIVO A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN Y REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO SUSTENTABLE Y LA LEY DE MOVILIDAD, AMBAS DEL DISTRITO FEDERAL, PARA REGULAR LA INSTALACIÓN Y REMOCIÓN DE TOPES VEHICULARES Y REDUCTORES DE VELOCIDAD EN VÍAS SECUNDARIAS.

HONORABLE ASAMBLEA:

A las Comisiones Unidas de Movilidad, y de Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático, les fue turnada para su análisis y dictamen la *"Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan y reforman diversos artículos de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable, la Ley de Movilidad, y la Ley de Desarrollo Urbano, todas del Distrito Federal, para regular la instalación y remoción de topes vehiculares y reductores de velocidad en vías secundarias"*, presentada el diputado Víctor Hugo Romo Guerra, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

Con fundamento en los artículos 59, 60 fracción II, 61, 62 fracciones XXVII y XXXII, 63 y 64 de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; 1, 28, 29, 32 y 33 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; y 8, 50 y 52 a 57 del Reglamento Interior de las Comisiones de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, y habiendo analizado el contenido de la propuesta de referencia, se somete a la consideración de esta Asamblea Legislativa el presente Dictamen al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

PRIMERO. En sesión ordinaria del Pleno de esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VII Legislatura, celebrada el 24 de noviembre del 2015, el Diputado Víctor Hugo Romo Guerra presentó la *“Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan y reforman diversos artículos de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable, la Ley de Movilidad, y la Ley de Desarrollo Urbano, todas del Distrito Federal, para regular la instalación y remoción de topes vehiculares y reductores de velocidad en vías secundarias.”*

SEGUNDO. En esa misma fecha y mediante oficio número MDPPSOPA/CSP/1067/2015, por instrucciones de la Presidencia de la Mesa Directiva de la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VII Legislatura, fue turnada la propuesta de referencia a la Comisión de Movilidad, a fin de que con fundamento en el artículo 32 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, se procediera a la elaboración del dictamen correspondiente.

TERCERO. En sesión de la Diputación Permanente celebrada el 17 de febrero del 2016, y en atención al oficio número ALDF-VIIL/FIPC/122/2016 de 8 de febrero del 2016, signado por la Diputada Francis Irma Pirín Cigarrero, la Mesa Directiva resolvió la rectificación de turno de la iniciativa en mención a la Comisión de Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático; lo cual se hizo del conocimiento de dicha Comisión por oficio MDPRPA/CSP/688/2016.

CUARTO. Mediante oficio número ALDF-VII/CM/154/16, de fecha 11 de marzo de 2016, los Diputados presidentes de estas Comisiones Unidas solicitaron la prórroga reglamentaria del plazo para dictaminar el presente asunto, siendo otorgada en los términos de Ley y notificada mediante oficio número MDSPSOPA/CSP/184/2016.

QUINTO. Mediante oficio ALDF/VIII/CPMAPECC/42/16, de fecha 26 de febrero del 2016, el Diputado A. Xavier López Adame, Presidente de la Comisión de Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático solicitó al Ingeniero Edgar Osvaldo Tungüí Rodríguez, Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal *“las observaciones que crea pertinentes”*, respecto de la iniciativa en análisis.

En respuesta, por oficio número CDMX/SOBSE/DEJ/664/2016, el Maestro Juan Carlos Sabais Herrera, Director Ejecutivo Jurídico de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal, hizo del conocimiento de la Presidencia de la Comisión de Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático que *“no se tienen observaciones de la iniciativa de referencia. Sin embargo, se dará seguimiento a la propuesta para atender lo que en ella se indique.”*

SEXTO. Mediante oficio número, ALDF/VIII/CPMAPECC/47/16, de fecha 26 de febrero del 2016, el Diputado A. Xavier López Adame, Presidente de la Comisión de Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático solicitó, al Doctor René Druker Colín, Secretario de Ciencia, Tecnología e Innovación del Distrito Federal, *“los estudios o análisis a su disposición sobre el impacto ambiental que generan los topes, por la reducción de la velocidad al cruzarlos, o si hay otros reductores de velocidad que generen menos impacto ambiental.”*

Mediante oficio SECITI/DGCT/DDCT/127/2016, el licenciado Bernardino E. Rosas Flores, Director de Desarrollo Científico y Tecnológico de la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación, respondió el oficio mencionado en el párrafo anterior, remitiendo a la Comisión de Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático copia del “Análisis Económico-Ambiental por la presencia de reductores de velocidad en la Ciudad de México” y “Resultados preliminares de experimentos”, ambos documentos elaborados por académicos del Centro de Ciencias de la Atmósfera, de la Universidad Nacional Autónoma de México, así como del Centro de Investigación en Geografía y Geomática.

SÉPTIMO. A efecto de cumplir con lo dispuesto por el artículo 32 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, estas Comisiones Unidas de Movilidad, y de Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático, se reunieron el día 28 de abril del 2016, para dictaminar la propuesta señalada con anterioridad, a fin de someterla a la consideración del Pleno de esta Asamblea Legislativa, al tenor de los siguientes:

CONSIDERANDOS

PRIMERO. El diputado promovente plantea en su exposición de motivos que *la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC) establece como uno de sus pilares de política nacional: “Contar con políticas y acciones climáticas transversales, articuladas, coordinadas e incluyentes”; mientras que el Programa de Acción Climática de la Ciudad de México 2014-2020 señala que “la legislación local que rodea las cuestiones ambientales menciona la manera de ejecutar la observancia, es decir, la capacidad de las instituciones oficiales para aplicar la ley y vigilarla. Sin embargo, en la práctica muchas de las funciones a nivel local se limitan sólo a las denuncias ciudadanas, dejando huecos de observancia ambiental. De allí la importancia de las acciones que se tomen para actualizar el marco jurídico local y lograr una verdadera transversalidad entre los distintos sectores del gobierno (...).”*

La presente iniciativa se enmarca en los esfuerzos públicos para contrarrestar los problemas de contaminación ambiental que afectan la salud pública y conlleva a gastos individuales y gubernamentales diversos, afectando la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de México, asimismo pretende no solo tomar en cuenta los aspectos medioambientales sino también aquellos que refieren a la seguridad de los peatones y la eficiencia del flujo vehicular.

Finalmente, concluye que *la presencia de topes obliga a gastos energéticos que se podrían canalizar en mejorar tanto la movilidad urbana como la seguridad de los transeúntes, así como evitar emisiones. Se necesita acudir a especialistas y buscar otras alternativas a los topes. Es necesario explorar el uso de semáforos inteligentes, puentes peatonales amables con personas con discapacidad y ciclistas, u otras formas de reductores, así como pequeñas glorietas y camellones.*

SEGUNDO. El aire es un elemento esencial para la vida; mezcla gaseosa, que se compone principalmente de oxígeno y nitrógeno, así como vapor de agua, gases nobles y bióxido de carbono. Su equilibrio permite que las personas puedan respirar sin tener afectaciones a la salud, por lo tanto su limpieza y buena calidad son necesarias para que ello suceda.

Actualmente el aire que respiramos se ve afectado por diversos compuestos que le son ajenos. Aquellos que lo alteran nocivamente se denominan contaminantes del aire. Por otro lado, la calidad del aire se define como el estado de la concentración de los diferentes contaminantes atmosféricos en un periodo de tiempo y lugar determinados.

Los contaminantes del aire que mayor daño le han importado son los emitidos por causa de las actividades del hombre, conocidos también como antropogénicos. Estos se producen por fuentes fijas (establecimientos industriales estacionarios), fuentes de área (conjunto de pequeños establecimientos industriales o comerciales), y fuentes móviles (vehículos automotores).

La contaminación del aire es un asunto de salud pública a diversas escalas (micro, media y macro). Las fuentes industriales y móviles contribuyen a la contaminación atmosférica en media escala, pues tienen influencia en el aire circundante a la intemperie; el entorno más inmediato de las personas que afecta su salud. Los efectos a macroescala se refieren al transporte de contaminantes del aire a grandes distancias, como la lluvia ácida y la contaminación por ozono.

TERCERO. El *Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018* establece como uno de sus principales ejes el de *Desarrollo Económico Sustentable*, en el cual se inscribe, como un área de oportunidad, la relativa a la *Calidad del Aire y Cambio Climático*. En este rubro se lleva a cabo un diagnóstico que refleja la situación de la Ciudad de México ante la contaminación atmosférica y el cambio climático: “en el Distrito Federal y su área conurbada ocurren más de 22 millones de viajes diarios, 90% de los cuales se realizan en vehículos que utilizan gasolina y diesel, lo que produce congestionamientos y, en consecuencia, altas emisiones de contaminantes y de compuestos de efecto invernadero. Lo anterior, aunado a las emisiones de la industria y de los más de 50 mil establecimientos de diferentes giros y tamaños, así como a otras fuentes de contaminantes, ya sean viviendas o servicios, ha generado daños directos a la salud de la población. La exposición aguda y crónica a la contaminación del aire se asocia con el incremento de la mortalidad y morbilidad. La OMS estima que la contaminación del aire es responsable del 1.4% de todas las muertes prematuras a nivel mundial y del 0.8% de la pérdida de años de vida con plena salud. ... las actividades que se desarrollan en el Distrito Federal emiten anualmente a la atmósfera 36 millones de toneladas de bióxido de carbono y 5% de las emisiones de GEI nacionales. A su vez, en los últimos 30 años, las emisiones asociadas al proceso de urbanización han ocasionado un aumento de temperatura de aproximadamente 2°C en el Valle de México, constituyéndose en uno de los ejemplos más claros de Isla de Calor en el mundo.”¹

Derivado de lo anterior, se establece como objetivo del Gobierno del Distrito Federal el de mejorar la calidad del aire para proteger la salud de las personas, el cual se cumplirá a través de diversas líneas de acción. La que atañe al asunto en estudio es la relativa a la actualización de la normatividad ambiental local para reducir las emisiones de precursores de ozono y partículas.

¹Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, Gaceta Oficial del Distrito Federal, 11 de Septiembre de 2013, p. p. 68.

Coincidentemente con los planteamientos realizados en su momento por el gobierno central, estas Comisiones Unidas están ciertas de que la modificación al marco jurídico local en los términos en que se exponen por el legislador promovente contribuyen a cumplir con el objetivo fundamental de garantizar la salud de las personas en la ciudad, a través de la reducción de emisiones móviles generadas por distintos medios de transporte al someterse al esfuerzo de cruzar por reductores de velocidad o topes, que según cifras de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal existen alrededor de 30, 000 a lo largo de nuestra entidad federativa.

CUARTO. De acuerdo a lo dispuesto por la fracción VI del artículo 115 constitucional y como resultado del trabajo coordinado del Gobierno Federal con el del Estado de México y el Distrito Federal, el *Programa para mejorar la calidad del aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2011-2020*, plantea una serie de medidas para mejorar la calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México. Una de ellas es la Medida 35: *Elaboración de un programa de agilización permanente de los flujos vehiculares, cuyo objetivo es identificar los reductores y las obstrucciones que afectan el flujo vehicular para resolver, mitigar y modificar aquellas situaciones o conductas que sean identificadas como las causas del empantanamiento de los flujos*².

Dicha medida se justifica en que el congestionamiento vial sucede por la interacción de diversos factores; uno de ellos, la forma en que los obstáculos y los reductores, planeados o no, legales o no, ocupan o alteran la vialidad. Reconoce que entre esos obstáculos hay trazos o adecuaciones geométricas, topes muy altos y postes o mobiliario urbano mal colocados. En materia de urbanismo, los topes *han sido las soluciones económicas confundidas con "lo barato"*³, cuando está demostrado que generan altos costos económicos y energéticos.

²Programa para mejorar la calidad del aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2011-2020, p. p. 286.

³García Ramos, Domingo, *Iniciación al Urbanismo*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1978, p. p. 336.

QUINTO. En Octubre de 2014, la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación del Distrito Federal dio a conocer los resultados del estudio denominado *“Estimación de las emisiones vehiculares, gasto energético y exposición a contaminantes atmosféricos asociados a reductores de velocidad en la ciudad de México”*, realizado por investigadores del Instituto de Enfermedades Respiratorias, el Instituto Nacional de Cancerología (INCan), el Centro de Ciencias de la Atmósfera de la Universidad Nacional Autónoma de México y el Centro de Investigación y de Estudios Avanzados, en el cual se demuestra cómo impactan los topes en el incremento de emisión de partículas suspendidas de los vehículos automotores al ser sometidos al esfuerzo de cruzarlos en grandes porcentajes, y cómo afectan los contaminantes el sistema respiratorio de las personas.

Se demuestra que los reductores de velocidad incrementan las emisiones a la atmósfera, sobre todo de partículas PM_{10} (Materia particulada con menos de 10 micrones de diámetro, se conocen comúnmente como partículas gruesas y contienen polvo proveniente de los caminos y las industrias, así como partículas generadas por la combustión), hasta en un 900%, las cuales tienen su principal exposición cerca del suelo, afectando de manera más aguda a los niños. Los contaminantes generados son capaces de generar dificultad para respirar, inflamación pulmonar, hiperreactividad bronquial y secreciones nasales.

En el estudio también se comprueba que el gasto al pasar por un tope en Ejes Viales puede superar los 400 mil dólares al año, lo cual justifica la construcción de infraestructura urbana y/o sistemas de tránsito peatonal inteligente, que además reducirían la exposición de los ciudadanos a emisiones vehiculares a nivel calle.

SEXTO. El estudio a que se hace referencia en el Antecedente Sexto del presente dictamen, manifiesta que en el contexto económico y ambiental actual, se ha cuestionado el papel de los dispositivos para controlar la velocidad vehicular como los reductores de velocidad (topes) y señales de alto, así como la posible existencia de un conflicto entre el medio ambiente, la economía, la energía y la seguridad de las personas contra accidentes viales.

Se hace énfasis en que no existe un consenso acerca del efecto que esos dispositivos tienen respecto de las emisiones vehiculares, por lo cual los indicadores del estudio se basan en condiciones de manejo en la “vida real”, útiles para evaluar la viabilidad, el posicionamiento y la conveniencia de reductores de velocidad.

Derivado de ese estudio se obtiene el costo económico y las emisiones originadas por un dispositivo reductor específico (No se hace una descripción del tipo de dispositivo en el estudio) en la Ciudad de México. El mismo se efectuó en reductores de velocidad ubicados en el Eje 10, al Sur de la Ciudad, donde se midió la actividad y flujo vehicular, y en el cual transitan vehículos privados, de transporte colectivo mediano (microbuses) y pesado (diésel), así como de carga (diésel y gasolina). De ellos se evalúan las emisiones, energía y beneficios monetarios.

Se concluyó que el uso de reductores de velocidad en ejes de las características del Eje 10 provoca aumento de emisiones, especialmente de PM_{10} , así como costos extraordinarios por consumo de energía. También se comprobó que mientras más moderna es la tecnología del vehículo, menores son sus emisiones y consumo de combustible.

Por otro lado, el trabajo demuestra que no existe un conflicto entre seguridad, medio ambiente y economía; el beneficio energético al prescindir de reductores en vías de flujo considerable justifica la creación de infraestructura para seguridad y comodidad de los transeúntes, además de evitar su exposición a la fuente de emisiones, beneficiando su salud.

SÉPTIMO. De acuerdo al *Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito en Áreas Urbanas y Suburbanas en el Distrito Federal*, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de diciembre de 2001, por la entonces Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, los reductores de velocidad no deben instalarse en ejes viales y vialidades principales, pero sí en vías secundarias que cumplan diversas condiciones, por lo cual estas

Comisiones consideran necesario la revisión y actualización de estudios e instrumentos encaminados a un diseño de vialidad urbana que brinde mayor seguridad al peatón y la disminución del impacto negativo de las emisiones en la calidad del aire, así como la atención a las demandas ciudadanas de colocación de reductores y demás mobiliario urbano para evitar accidentes y lograr una mejor movilidad.

OCTAVO. El Programa Integral de Movilidad 2013-2018, publicado en la Gaceta Oficial el 15 de Octubre de 2014 *tiene por objeto mejorar la calidad de los viajes para todas las personas que habitan y visitan el Distrito Federal, así como la eficiencia del sistema de movilidad.* Respecto del tema que nos ocupa, el Programa expone como avance en movilidad y con el fin de mejorar la calidad del aire, la sustitución de *casi 6 mil microbuses y más de 88 mil taxis; se introdujo el diésel ultra bajo azufre; se incorporaron a la red de Metrobús de 578 autobuses con tecnologías EPA 04, Euro III, IV y V, Euro V mejorado e Híbrido Diesel-Eléctrico; también se sumaron unidades que operan con gas natural comprimido al sistema RTP,* rubro en el cual no se aborda el asunto de los reductores de velocidad y su impacto en la calidad del aire, así como su incidencia negativa en la salud de las personas. Es por ello que las modificaciones que plantean estas Comisiones Unidas se encuentran encaminadas a que la elaboración de programas, manuales y demás instrumentos acerca de la movilidad, también consideren aspectos como la salud pública y la seguridad.

NOVENO. Estas Comisiones Unidas, sensibles a la realidad urbana, ambiental y de salud pública por la que atraviesa la Ciudad de México (Únicamente 18 días limpios de 105 transcurridos en lo que va del 2016)⁴, estiman pertinente aprobar la iniciativa sometida a su estudio con modificaciones mínimas al proyecto de decreto original (Como se muestra en el cuadro comparativo al final del presente Considerando), en el ánimo de brindar a la Ley mayores alcances en la materia, y con la finalidad de que existan instrumentos dirigidos a la correcta planeación de las vialidades, así como brindar dicha facultad a la Secretaría de Movilidad, entidad responsable de ejecutar acciones para hacer eficiente el flujo vehicular, y

⁴Información del Sistema de Monitoreo Atmosférico de la Ciudad de México al 15 de abril de 2016.

**COMISIONES UNIDAS
DE MOVILIDAD, Y DE PRESERVACIÓN
DEL MEDIO AMBIENTE, PROTECCIÓN ECOLÓGICA
Y CAMBIO CLIMÁTICO**



como consecuencias, mayor seguridad de las personas y garantía de acceso a su derecho a un medio ambiente sano, mejorando la calidad del aire.

Proyecto de decreto de la iniciativa	Proyecto de decreto propuesto por las Comisiones Unidas
<p>Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal</p> <p>Artículo 22. En materia de mitigación de gases efecto invernadero, se deberán considerar en los sectores, las siguientes directrices:</p> <p>I. A III.....</p> <p>IV .En los centros urbanos fomentar:</p> <p>a) La implementación de sistemas de transporte público sustentable, los que deberán cumplir con la última generación de estándares de emisión, u otros sistemas de transporte colectivo más eficientes y de vanguardia tecnológica.</p> <p>b) La operación de programas de verificación vehicular.</p> <p>c) La construcción de obras públicas, con un enfoque sustentable.</p>	<p>Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal</p> <p>Artículo 22. En materia de mitigación de gases efecto invernadero, se deberán considerar en los sectores, las siguientes directrices:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. ...</p> <p>a) a c) ...</p>

**COMISIONES UNIDAS
DE MOVILIDAD, Y DE PRESERVACIÓN
DEL MEDIO AMBIENTE, PROTECCIÓN ECOLÓGICA
Y CAMBIO CLIMÁTICO**



<p>d) La implementación de un programa de retiro de topes vehiculares y reductores de velocidad en vialidades primarias y secundarias.</p> <p>e) Fomento para que el alumbrado público, cuente con sistemas ahorradores de energía, que incluyan la utilización y aprovechamiento de energías solares.</p> <p>f) Fomento a las edificaciones sustentables que incluyan sistemas de eficiencia energética, captación de agua pluvial, rehusó y descarga de aguas residuales, reducción de emisiones contaminantes al aire y manejo de residuos sólidos sustentable.</p>	<p>d) La implementación de un programa de modificación a los dispositivos de control de tránsito que considere el impacto ambiental y garantice la movilidad.</p> <p>...</p>
<p align="center">Ley de Movilidad del Distrito Federal</p> <p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I A LVII.....</p> <p>LVIII. Emitir manuales, lineamientos y evaluaciones técnicas de impacto ambiental para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad;</p>	<p align="center">Ley de Movilidad del Distrito Federal</p> <p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a LVII. ...</p> <p>LVIII. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, que consideren el impacto ambiental;</p>

**COMISIONES UNIDAS
DE MOVILIDAD, Y DE PRESERVACIÓN
DEL MEDIO AMBIENTE, PROTECCIÓN ECOLÓGICA
Y CAMBIO CLIMÁTICO**



<p>LIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno del Distrito Federal y delegacionales los mecanismos necesarios para regular la construcción de topes, reductores de velocidad con la finalidad de hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;</p> <p>LX. Coadyuvar con el Instituto de Verificación Administrativa para iniciar procedimientos administrativos por posibles incumplimientos a las resoluciones administrativas emitidas en materia de impacto de movilidad;</p> <p>LXI. Disponer un centro de atención al usuario que se encuentra en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información; y</p> <p>LXII. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue el Jefe de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p>	<p>LIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y delegacionales los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;</p> <p>...</p>
<p style="text-align: center;">Artículos Transitorios</p> <p>Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.</p>	<p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta</p>

**COMISIONES UNIDAS
DE MOVILIDAD, Y DE PRESERVACIÓN
DEL MEDIO AMBIENTE, PROTECCIÓN ECOLÓGICA
Y CAMBIO CLIMÁTICO**



<p>Segundo. El programa mencionado en el artículo 22, fracción IV, inciso "d" de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal será coordinado por la Secretaría de Obras y Servicios, con la asesoría técnica de las Secretarías de Ciencia, Tecnología e Innovación y de Movilidad, todas del Distrito Federal y las 16 Delegaciones Políticas.</p> <p>Tercero. La emisión de manuales que hace referencia el artículo 12, fracción LVIII de la Ley de Movilidad del Distrito Federal que dictaminarán de manera positiva o negativa la instalación y por ende el permiso de un tope o reductor de velocidad, estará a cargo de la Secretaría de Movilidad del Distrito Federal con la asesoría técnica de la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación del Distrito Federal.</p> <p>Cuarto. Los lineamientos y/o manuales que hace referencia el artículo 12, fracción LVIII de la Ley de Movilidad del Distrito Federal,</p>	<p>Oficial del Distrito Federal.</p> <p>Segundo. El programa mencionado en el artículo 22, fracción IV, inciso "d" de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal será coordinado por la Secretaría de Obras y Servicios de conformidad a las facultades que le confiere el artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, con la asesoría técnica de las Secretarías de Ciencia, Tecnología e Innovación, del Medio Ambiente y de Movilidad, todas del Distrito Federal y las 16 Delegaciones Políticas; el cual deberá ser emitido dentro de los 180 días naturales posteriores a la publicación del presente Decreto.</p> <p>Tercero. La emisión de manuales que hace referencia el artículo 12, fracción LVIII de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, estará a cargo de la Secretaría de Movilidad del Distrito Federal, con la asesoría técnica de la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación y del Medio Ambiente, ambas del Distrito Federal.</p> <p>Cuarto. Los lineamientos y/o manuales que hace referencia el artículo 12, fracción LVIII de la Ley de Movilidad del Distrito Federal,</p>
--	--

**COMISIONES UNIDAS
DE MOVILIDAD, Y DE PRESERVACIÓN
DEL MEDIO AMBIENTE, PROTECCIÓN ECOLÓGICA
Y CAMBIO CLIMÁTICO**



deberán ser remitidos para su operación a las 16 Delegaciones del Distrito Federal para vías secundarias y a las instancias competentes del Gobierno del Distrito Federal para el caso de las vías primarias.

Quinto. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan a la presente Decreto.

deberán ser remitidos para su operación a las 16 Delegaciones del Distrito Federal para vías secundarias y a las instancias competentes del Gobierno del Distrito Federal para el caso de las vías primarias; los cuales deberán ser emitidos dentro de los 180 días naturales posteriores a la publicación del presente Decreto.

Por lo antes expuesto, los Diputados integrantes de estas Comisiones Unidas de Movilidad, y de Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático, sometemos a consideración del Pleno de esta Asamblea Legislativa los siguientes:

RESOLUTIVOS

Primero. Se adiciona un inciso d) a la fracción IV del artículo 22, recorriéndose los subsecuentes, de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal, para quedar como sigue:

Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal

Artículo 22. En materia de mitigación de gases efecto invernadero, se deberán considerar en los sectores, las siguientes directrices:

I. a III. ...

IV....

a) a c)...

d) **La implementación de un programa de modificación a los dispositivos de control de tránsito que considere el impacto ambiental y garantice la movilidad.**

...

Segundo. Se reforma la fracción LVIII y se adiciona la fracción LIX, recorriéndose las subsecuentes del artículo 12 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, para queda como sigue:

Ley de Movilidad del Distrito Federal

12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a LVII. ...

LVIII. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, que consideren el impacto ambiental;

LIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y delegacionales los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;

...

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

SEGUNDO. El programa mencionado en el artículo 22, fracción IV, inciso "d" de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal será coordinado por la Secretaría de Obras y Servicios de conformidad a las facultades que le confiere el artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, con la asesoría técnica de las Secretarías de Ciencia, Tecnología e Innovación, del Medio Ambiente y de Movilidad, todas del Distrito Federal y las 16 Delegaciones Políticas; el cual deberá ser emitido dentro de los 180 días naturales posteriores a la publicación del presente Decreto.

TERCERO. La emisión de manuales que hace referencia el artículo 12, fracción LVIII de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, estará a cargo de la Secretaría de Movilidad del Distrito Federal, con la asesoría técnica de la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación y del Medio Ambiente, ambas del Distrito Federal.

CUARTO. Los lineamientos y/o manuales que hace referencia el artículo 12, fracción LVIII de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, deberán ser remitidos para su operación a las 16 Delegaciones del Distrito Federal para vías secundarias y a las instancias competentes del Gobierno del Distrito Federal para el caso de las vías primarias; los cuales deberán ser emitidos dentro de los 180 días naturales posteriores a la publicación del presente Decreto.

Así lo dictaminaron y aprobaron en el seno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

**COMISIONES UNIDAS
DE MOVILIDAD, Y DE PRESERVACIÓN
DELMEDIO AMBIENTE, PROTECCIÓN ECOLÓGICA
Y CAMBIO CLIMÁTICO**



Por la Comisión de Movilidad signan:

Cargo	Nombre	Firma
Presidenta	Dip. Francis Irma Pirín Cigarrero	
Vicepresidente	Dip. A. Xavier López Adame	
Secretaria	Dip. Wendy González Urrútia	
Integrante	Dip. Luis Gerardo Quijano Morales	
Integrante	Dip. Víctor Hugo Romo Guerra	
Integrante		
Integrante		

**COMISIONES UNIDAS
DE MOVILIDAD, Y DE PRESERVACIÓN
DEL MEDIO AMBIENTE, PROTECCIÓN ECOLÓGICA
Y CAMBIO CLIMÁTICO**



Por la Comisión de Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático signan:

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	Dip. A. Xavier López Adame	
Vicepresidente		
Secretaria	Dip. Penélope Campos González	
Integrante	Dip. Lourdes Valdez Cuevas	
Integrante	Dip. Luciano Jimeno Huanosta	
Integrante		
Integrante	Dip. Socorro Meza Martínez	

Dado en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, a 28 de abril del 2016.