



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Los que suscribimos, [...] integrantes del Grupo Parlamentario de MORENA, Tercera Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, apartado A, fracción segunda de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 30 numeral 1, inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; el artículo 12, fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y el artículo 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER

I.1. Contexto general y motivación de la reforma

La Ciudad de México (CDMX) **fue una de las primeras entidades del país en aprobar una Ley de Movilidad (2014)**, que sustituyó a las leyes anteriores de tránsito, transporte y vialidad con un enfoque progresista y de derechos humanos. Esta Ley representó, en su momento, un avance importante al establecer principios como la jerarquía de la movilidad, el derecho a moverse y el reconocimiento de las personas peatonas y ciclistas como sujetos de derechos. **Sin embargo, hoy ese marco jurídico ha quedado rezagado y desconectado a la política de poner a las personas en el centro de la política de movilidad y seguridad vial, sin incorporar las transformaciones constitucionales, legales y sociales que el país ha experimentado en la última década.**

En 2020, el Congreso de la Unión reformó el **artículo 4º** de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) para reconocer el **derecho a la movilidad “en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”**, y en 2022 se promulgó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) que marca un **cambio de paradigma al establecer el sistema seguro como eje rector de la política pública, y distribuye las competencias entre la federación, estados y municipios**. Además, estableció en su artículo Segundo Transitorio la **obligación expresa de que todas las entidades federativas armonizaran sus leyes en un plazo máximo de 180 días**.

A más de tres años de ese mandato, **la CDMX no ha cumplido con esta obligación**, lo cual constituye no sólo un incumplimiento por parte del Congreso local, sino una omisión legislativa grave que obstaculiza la garantía del derecho a la movilidad para quienes habitan y transitan la ciudad, especialmente los grupos históricamente excluidos como niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, mujeres, personas mayores y habitantes de la periferia.

Este incumplimiento no es menor ni aislado. Mientras que 21 de las 32 entidades federativas del país¹, ya han armonizado su legislación estatal con la LGMSV, la CDMX continúa rezagada, a pesar de haber sido históricamente referente en la materia. La Ley de Movilidad de la CDMX (LMCDMX) no menciona la seguridad vial ni siquiera en su título u objeto, lo que evidencia una omisión estructural que impide articular una política pública para prevenir muertes y lesiones graves.

La legislación vigente no incorpora el enfoque de sistema seguro, ni regula de forma integral los factores de riesgo reconocidos por organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) como son: exceso de velocidad, conducción bajo efectos del alcohol, falta de casco o cinturón, condiciones del vehículo, uso de sistemas de retención infantil (SRI), entre otros². La falta de estos elementos clave en la LMCDMX **debilita la capacidad institucional de las autoridades de la CDMX para proteger la vida y la integridad de las personas usuarias de la vía, especialmente de quienes se desplazan a pie, en bicicleta o en transporte público.**

El impacto del rezago legislativo en materia de movilidad y seguridad vial en la CDMX es evidente y, lamentablemente, tiene **consecuencias en vidas humanas**. Según datos preliminares del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), **en 2022, hubo 15,986 fallecimientos relacionados con siniestros viales. Entre las y los peatones se concentró el mayor número de fallecimientos por atropellos fatales, 5 mil 794, que representan un porcentaje del 36%**³.

La Ciudad de México, con su alta densidad poblacional y el volumen más alto de viajes diarios en el país, concentra una parte significativa de estos siniestros, muchos de los cuales son prevenibles mediante regulación efectiva, infraestructura segura y políticas públicas basadas en evidencia. Además, en 2021, se registraron 90,683 lesiones relacionadas con accidentes de tránsito⁴. Esto subraya la **urgencia de armonizar la legislación de la CDMX con la LGMSV, particularmente en lo referente a límites de velocidad, fiscalización efectiva y consumo de alcohol al conducir.**

Además, **las desigualdades estructurales en el acceso y ejercicio del derecho a la movilidad persisten**: las personas con menores recursos dedican más tiempo y gasto a sus

¹ Incluyendo Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Chihuahua, Coahuila, Colima, Durango, Estado de México, Guanajuato, Guerrero, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Sinaloa y Veracruz. Ver: Céntrico. (2025). *Armonización estatal a tres años de la LGMSV*. <https://centrico.mx/?p=891>

² Organización Panamericana de la Salud (OPS) (2021). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030* <https://www.paho.org/es/documentos/plan-mundial-para-decenio-accion-para-seguridad-vial-2021-2030>

³ INEGI (2022). *Subsistema de Información Geográfica y Social. Registros Administrativos, Estadísticos, códigos CIE-X*. https://www.inegi.org.mx/programas/mortalidad/#datos_abiertos

⁴ Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA). (2022). *Informe sobre la situación de la seguridad vial*. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/930792/Informe_SV_2022.pdf



traslados; las mujeres enfrentan trayectos más largos y riesgos de violencia; las personas con discapacidad siguen sin poder desplazarse libremente; y las zonas periféricas de la ciudad carecen de infraestructura segura y accesible. La ausencia de una legislación con enfoque de derechos reproduce y profundiza estas brechas.

El modelo de movilidad actual es económicamente insostenible. Según estimaciones del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), los siniestros de tránsito generan un costo económico elevado, estimado en **aproximadamente 174 a 204 mil millones de pesos anuales, lo cual representa entre el 0.78 y el 0.92% del PIB⁵.**

Actualizar la LMCDMX ya no es una opción política: es una necesidad urgente de salud pública, de justicia social y de protección de derechos humanos. La presente iniciativa busca saldar esa deuda con una reforma estructural que ponga la vida, la seguridad y el bienestar colectivo al centro de la movilidad en la capital del país. Es por ello por lo que los que promueven, sin importar partido político y con el firme propósito de mejorar la vida de los habitantes de la CDMX decidimos presentar esta iniciativa con el apoyo de diversas organizaciones de la sociedad civil, familiares de víctimas de siniestros viales y expertos en la materia.

I.2. Trabajo previo de la sociedad civil

La presente iniciativa no surge en el vacío. Es parte de un proceso amplio, plural y sostenido impulsado desde la sociedad civil para garantizar el derecho a la movilidad como un derecho humano exigible. **Durante más de una década, organizaciones, víctimas, activistas, personas académicas y colectivos ciudadanos han promovido transformaciones legales profundas, con base en la evidencia y en la urgencia de detener la epidemia de muertes viales que afecta al país.**

El primer hito fue el **reconocimiento del derecho a la movilidad en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) en 2020**. Esta reforma, resultado de años de abogacía, movilización y diálogo, y colocó a México como uno de los pocos países del mundo que ha elevado la movilidad segura al rango constitucional. Fue un logro colectivo, y la CDMX jugó un papel clave como una de las entidades que desde antes ya reconocía ese derecho en su Constitución local.

El segundo paso fue la **aprobación de la LGMSV**, promulgada el 17 de mayo de 2022, tras años de construcción participativa y deliberación legislativa. Esta ley fue impulsada por la Coalición Movilidad Segura (CMS), que agrupó a más de 70 organizaciones, colectivos y especialistas de todo el país. Dentro de esta coalición, el trabajo de organizaciones como **El**

⁵ IMCO (2021). *Estimación de los costos sociales y económicos de los siniestros viales en México.* https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2021/03/20210329_Beneficios-de-los-sistemas-de-seguridad-en-los-automo%CC%81viles_Documentos.pdf

Poder del Consumidor, Salud Justa Mx, SUR | Instituto del Sur Urbano, Bicitekas y Polithink ha sido determinante para la generación de esta propuesta legislativa que estamos presentando con el respaldo de víctimas de siniestros viales y otros expertos.

Desde entonces, las mismas organizaciones han acompañado el proceso de armonización en los estados, generando modelos de ley, guías técnicas, herramientas de diagnóstico, estrategias de incidencia y acompañamiento legislativo. También han mantenido una vigilancia activa sobre el cumplimiento del mandato contenido en el artículo segundo transitorio de la LGMSV, que estableció un plazo de 180 días para que las legislaturas estatales armonizaran sus leyes locales.

Las organizaciones que hoy respaldan esta iniciativa han participado desde el inicio en la construcción de un nuevo marco legal para la capital del país. Su trabajo colectivo ha permitido identificar vacíos, proponer soluciones viables y mantener el tema en la agenda pública. **Esta iniciativa es resultado de ese proceso y refleja la convicción de que las leyes deben ser herramientas vivas para proteger la vida, reducir desigualdades y transformar realidades.**

I.3. Problemas estructurales que se abordan

A casi una década de la entrada en vigor de la LMCDMX, el contexto normativo y social del país ha cambiado de forma profunda. Especialmente por la inclusión de la seguridad vial en el marco legal mexicano y el establecimiento de las competencias de los tres órdenes de gobierno en materia del derecho humano a la movilidad. Además, las formas en las que se transportan las personas en la CDMX han cambiado al aumentar el uso de motocicletas y de vehículos de micromovilidad. Sin embargo, **la ley vigente no ha evolucionado a la par de estos cambios, y presenta vacíos estructurales que impiden garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad e igualdad.**

Uno de los problemas más graves es la **ausencia del enfoque de sistema seguro**, piedra angular de la política pública de seguridad vial. Este enfoque, adoptado por la OMS y consagrado en la LGMSV, reconoce que los errores humanos son inevitables, pero que las muertes y lesiones graves pueden y deben prevenirse mediante un diseño sistémico de calles, vehículos, velocidades, conductores y atención médica. **La LMCDMX vigente no reconoce este enfoque, ni lo establece como obligación para las autoridades responsables de planear, regular y supervisar la movilidad.** Por ello se propone la adición del artículo 9 Bis que incorpora el enfoque de sistema seguro con base en lo establecido en la LGMSV:

Artículo 9 Bis. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas de la Ciudad, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:



- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, en la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y
- IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas, a fin de que se garantice la seguridad

integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

Asimismo, se proponen la incorporación de varios artículos que regulan y operativizan el enfoque de sistema seguro en la **propuesta de modificación del artículo 1 para que se amplíe el objeto de la LMCDMX e incluya la seguridad** y por lo tanto también la denominación de la misma a Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México. Además, se propone la inclusión en el **artículo 2 de temas de seguridad vial y la interseccionalidad con el medio ambiente como de utilidad pública e interés general, como son** “la atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas a contingencias ambientales o caso fortuito y fuerza mayor; [...] las políticas, medidas, normas y acciones en materia de seguridad vial adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones graves y muertes a causa de éstos [...]; los vehículos de mayor seguridad, [...] la atención médica prehospitalaria”, entre otros.

Las propuestas de **artículos 5 Bis y 5 Bis 1** regulan aspectos fundamentales de la seguridad vial. El **artículo 5 Bis** define la seguridad vial como el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones destinadas a prevenir siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes, e identifica seis directrices: infraestructura segura, velocidades seguras, vehículos seguros, personas usuarias seguras, atención médica prehospitalaria y seguimiento, gestión y coordinación por parte de las autoridades. Por su parte, el **artículo 5 Bis 1** establece que el sistema de movilidad debe contar con condiciones que protejan la vida, salud e integridad física de las personas, y señala que las autoridades deberán privilegiar acciones de prevención que disminuyan factores de riesgo, mediante sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros, incorporando criterios científicos y técnicos en leyes y reglamentos, así como mecanismos de vigilancia, regulación y sanción.

Además, se propone incluir en el **artículo 7** los principios de **seguridad y seguridad vehicular**. Así como las adiciones y reformas de las siguientes definiciones Del **artículo 9** de: Atención médica prehospitalaria (III Bis), Calle completa (fr. XIII Bis), Dispositivo de seguridad (fr. XXVIII Bis), Dispositivos de control del tránsito (fr. XXVIII Bis 1), Dispositivos de seguridad vehicular (fr. XXVIII Bis 2), Enfoque Sistémico (fr. XXX Bis), Especificaciones técnicas (fr. XXXI Bis 1), Factor de riesgo (fr. XXXIX Bis), Infraestructura segura (fr. XLIV), Movilidad del cuidado (fr. LVI Bis), Seguridad vehicular (fr. XCI), Seguridad Vial (fr. XCII), Siniestro de tránsito (fr. CIV), Sistemas de retención infantil (fr. CVIII), Sistemas seguros (fr. CX), Vehículo (fr. CXXIV), Vehículos de micromovilidad (fr. CXXV), Vehículo eficiente (fr. CXXVI), Vehículo motorizado (fr. CXXVII), Vehículos de mayor seguridad (fr. CXXIX), Velocidades seguras (fr. CXXX), Vía (fr. CXXXI) y Vía pública (fr. CXXXII).

Destaca el cambio que proponemos de hecho de tránsito por el de **siniestro de tránsito**, no sólo porque se armoniza con la LGMSV sino porque es parte del cambio de paradigma y de lenguaje de que las muertes y lesiones graves son prevenibles, no meros “accidentes” que ocurren fuera de la voluntad humana.

A lo largo de la iniciativa se reforman y adicionan artículos para fortalecer las facultades y atribuciones de las dependencias de la administración pública de la CDMX encargadas de garantizar el derecho humano a la movilidad. Entre los artículos que destacan están el



artículo 11 que establece las atribuciones de la **persona titular de la Jefatura de Gobierno** y en donde se incluyen nuevas responsabilidades como la expedición de normas técnicas en materia de infraestructura vial, señalamiento, seguridad y cultura vial; la promoción de la renovación de flotillas con vehículos más seguros; la emisión de criterios técnicos de seguridad vehicular para vehículos públicos; la adopción de medidas para el cumplimiento de la Ley; la emisión de lineamientos de accesibilidad y diseño universal; y la coordinación de acciones de atención prehospitalaria en siniestros viales.

Asimismo, en el **artículo 12 se refuerzan las facultades de la Secretaría de Movilidad de la CDMX (SEMOVI)**, tales como la elaboración y actualización del Programa Integral de Movilidad (PIM) y del Programa Integral de Seguridad Vial (PISV) con base en la LGMSV y la Estrategia Nacional de Movilidad (ENAMOV), y su alineación al Plan Nacional de Desarrollo (PND) (fr. II Bis); la formulación y coordinación de estrategias, programas y proyectos que prioricen el transporte público, la movilidad activa y la micromovilidad (fr. II Bis 1); la integración de información de siniestralidad y mortalidad en los sistemas de datos territoriales y urbanos (fr. VII Bis); la promoción de acciones con enfoque de género y la movilidad del cuidado (fr. XXIV

Bis); la gestión y actualización de indicadores en seguridad vial (fr. XXXIV Bis); la aplicación de exámenes a solicitantes de licencias de conducir (fr. LIII Bis); y la coordinación con las Secretarías de Seguridad Ciudadana (SSC) y de Salud (SS) para mejorar la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria derivada de siniestros viales (fr. LVI Bis).

El **artículo 13 se reforma y adiciona para señalar expresamente a la SSC atribuciones en materia de seguridad vial** (fr. I); así como facultades específicas como verificar, en coordinación con la SS, que las personas conductoras de vehículos motorizados no superen los límites permitidos de alcohol, estupefacientes o psicotrópicos (fr. II Bis); contribuir al diseño e implementación de sistemas de información accesibles sobre movilidad, seguridad vial y vehicular (fr. VII); participar en acciones de prevención y protocolos frente a situaciones de violencia de género en los sistemas de movilidad (fr. VIII); intervenir en acciones de protección ambiental vinculadas a la movilidad y la seguridad vial (fr. IX); y prestar servicios de emergencia en siniestros de tránsito en coordinación con la SEMOVI y la SS (fr. X).

Asimismo, se propone añadir un **artículo 13 Bis para establecer atribuciones específicas a la SS en materia de seguridad vial**. Entre ellas se incluyen: la elaboración de guías de práctica clínica y protocolos para mejorar la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria en casos de siniestros viales (fr. I); la capacitación del personal de salud que brinda dicha atención (fr. II); la realización de campañas de prevención sobre los riesgos de conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, en coordinación con otras dependencias (fr. III); y la vigilancia del cumplimiento de los límites de alcohol en sangre y aire espirado, en coordinación con la SSC (fr. IV).

En el **artículo 16** se propone **incorporar nuevas atribuciones a las alcaldías en materia de movilidad y seguridad vial dentro de la vía pública**, como la colocación de señalización que garantice el uso adecuado de la infraestructura vial en su demarcación (fr. IV), y la promoción, mediante medios digitales e impresos, de hábitos de movilidad orientados a mejorar las condiciones de los desplazamientos y fomentar una convivencia armónica en las calles (fr. V).

La iniciativa también propone actualizar la gobernanza institucional en materia de movilidad y clasificación vial. El **artículo 21** establece la creación de un **Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial en cada Alcaldía**, con participación ciudadana y lineamientos de integración definidos. Por su parte, el **artículo 26** precisa que la **Comisión de Clasificación de Vialidades** deberá basarse en la tipología de calles completas establecida en el Reglamento de Tránsito, el Manual de Diseño Vial para la Ciudad de México, el Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal y demás disposiciones aplicables, a fin de cumplir con su función de asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación. El **artículo 27** actualiza la referencia a la **Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana**. Adicionalmente, el artículo 29 fortalece al Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público deberá incorporar como criterio prioritario la utilización de vehículos más seguros para las personas ocupantes y a las usuarias vulnerables de la vía.

Además, la legislación actual invisibiliza temas clave que afectan directamente a los grupos más vulnerables de la ciudad. **No existe un reconocimiento claro ni una regulación específica de los vehículos de micromovilidad, a pesar de su uso creciente en la periferia y en la movilidad del cuidado**. Por lo que se propone incorporar un nuevo Capítulo XVI al Título Tercero sobre los vehículos de micromovilidad que define principios rectores como la equidad territorial, la sostenibilidad ambiental, la seguridad vial y la movilidad del cuidado. También se prevé la emisión de lineamientos diferenciados por tipo de vehículo y nivel de riesgo, y se regula el uso compartido del carril de extrema derecha en condiciones que prioricen la seguridad de las personas usuarias.

La LMCDMX actualmente no contempla una política integral de atención a víctimas de siniestros viales. Por ello, en la presente iniciativa se incorpora al Título Cuarto un **nuevo Capítulo III sobre los derechos de las víctimas**, con el objetivo de garantizar el acceso a información, orientación y atención médica y psicológica integral; así como el respeto a la dignidad, privacidad e intimidad. También se establece su derecho a la reparación integral del daño conforme a la Ley de Víctimas para la CDMX y demás normativas aplicables. Además, se reconoce su derecho a conocer la cobertura de seguros de los vehículos implicados, tanto particulares como de transporte público concesionado. Para asegurar la operatividad de estos derechos, se manda a las autoridades competentes, incluidas la SS y la SSC a emitir protocolos de actuación de observancia obligatoria para todo el personal que intervenga en estos casos.

La movilidad cotidiana de mujeres, personas mayores, infancias, personas con discapacidad y habitantes de zonas marginadas sigue sin ser una prioridad legal ni operativa, lo que perpetúa desigualdades estructurales y afecta la calidad de vida de millones de personas. Por ello, esta iniciativa incorpora diversas disposiciones orientadas



a garantizar la accesibilidad universal (artículo 7, fracción VII; artículo 9, fracción LXII Bis), la movilidad del cuidado (artículo 9, fracción LVI Bis; artículo 12, fracción XXIV Bis), y la seguridad vial con enfoque de derechos humanos y de igualdad territorial (artículo 7, fracción VI Bis; artículo 5 Bis 1). También se reconoce expresamente la necesidad de adaptar el diseño vial y los sistemas de transporte a las condiciones y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad (artículo 9 Bis, fracciones II, IV y IX), así como de impulsar acciones afirmativas que eliminen barreras estructurales (artículo 9, fracción LXV).

A ello se suma una realidad ineludible: la persistencia de muertes y lesiones graves que pudieron haberse evitado. En la CDMX, como en el resto del país, los siniestros viales continúan siendo una de las principales causas de muerte entre personas jóvenes y un factor relevante de discapacidad permanente. Sin embargo, **la ley vigente no regula de forma efectiva e integral los factores de riesgo esenciales, como el control efectivo de velocidades, la regulación estricta del alcohol al conducir, la exigencia de exámenes para obtener licencias, el diseño de infraestructura vial segura y la incorporación de estándares mínimos de seguridad vehicular**, lo cual se traduce en una falta de responsabilidad institucional y en vidas que pudieron haberse salvado. Frente a estas omisiones, **la presente iniciativa** propone una reforma integral que incorpora de manera expresa el control de velocidades (artículo 9 Bis, fracción III), la regulación del alcohol al conducir (artículo 13, fracción II Bis; artículo 13 Bis, fracción III), el desarrollo de infraestructura vial segura (artículo 5 Bis, fracción I; artículo 7, fracción VI Bis) y la incorporación de estándares de seguridad vehicular (artículo 5 Bis, fracción III; artículo 12, fracciones II Bis 1 y XXXIV Bis; artículo 13, fracción X), con el fin de alinear la legislación local al enfoque de sistema seguro y a la obligación de prevenir muertes y lesiones graves en la vía pública.

La reforma que aquí se presenta parte del reconocimiento de estas fallas estructurales y propone corregirlas con base en la evidencia, en los marcos normativos vigentes y en un principio fundamental: ninguna muerte ni lesión grave por siniestro de tránsito debe considerarse aceptable ni inevitable. Se trata de una **deuda histórica con las víctimas y con quienes, día a día, enfrentan condiciones de movilidad insegura y desigual**. Al armonizar la legislación local con la LGMSV, esta iniciativa pone la vida y la seguridad en el centro de la acción pública, y marca un paso firme hacia una ciudad más justa, segura y accesible para todas las personas. A continuación, se detallan los temas clave del contenido normativo propuesto.

I.4. Temas clave del contenido propuesto

i. Armonización legislativa

La LGMSV establece un mandato claro a las entidades federativas para armonizar su marco jurídico local de manera integral (Segundo Transitorio). **Esta armonización no puede**

entenderse como un simple cambio de nombre o una incorporación superficial de conceptos, sino como un proceso normativo complejo que exige adaptar principios, definiciones, objetivos, instrumentos y atribuciones institucionales a los estándares nacionales y a los pilares del enfoque de sistema seguro. Así lo señala el *Código abierto para leyes estatales de movilidad y seguridad vial: Elementos para una elaboración colaborativa*⁶, al destacar que la coherencia normativa entre órdenes de gobierno es condición necesaria para garantizar una política pública eficaz y el ejercicio pleno del derecho humano a la movilidad.

La armonización normativa entre la LMCDMX y la LGMSV constituye una obligación jurídica y una condición técnica indispensable para asegurar la coherencia del sistema jurídico en materia de movilidad y seguridad vial⁷. Esta armonización tiene por objeto **evitar contradicciones normativas, dotar de claridad a los operadores del derecho y asegurar la aplicación efectiva de los principios constitucionales que rigen el derecho a la movilidad.**

El **artículo 4º de la CPEUM** reconoce expresamente el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, por lo que la LMCDMX debe actualizarse para incorporar de manera expresa conceptos rectores ya establecidos en la LGMSV, tales como: sistema seguro, movilidad activa, movilidad del cuidado y accesibilidad universal. **La omisión de estos términos representa no solo un desfase conceptual, sino un obstáculo para la implementación de políticas públicas integrales, basadas en evidencia y orientadas por un enfoque de derechos humanos.**

El concepto de **sistema seguro**, previsto en la LGMSV y en el *Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021–2030* de la OMS, parte del reconocimiento de que los errores humanos son inevitables, y por tanto, el sistema de movilidad debe diseñarse de forma resiliente para prevenir muertes y lesiones graves. Su incorporación en la LMCDMX permitiría transitar de una lógica punitiva hacia un modelo de responsabilidad compartida y prevención estructural.

Asimismo, la incorporación de los conceptos de **movilidad activa y movilidad del cuidado** permitiría visibilizar y atender los desplazamientos peatonales, ciclistas y aquellos vinculados a las tareas de cuidado, que realizan mayoritariamente mujeres, niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad. Esta visibilización tiene efectos normativos, presupuestales y de planeación territorial que contribuyen a la justicia espacial y a la equidad de género.

La armonización normativa debe extenderse también a los procedimientos administrativos, metodologías de auditoría vial, definiciones operativas y mecanismos de coordinación interinstitucional, de modo que se elimine la fragmentación legal que ha obstaculizado la implementación eficaz de la LGMSV a nivel local.

⁶ Coalición Movilidad Segura. (2022). *Código abierto para leyes estatales de movilidad y seguridad vial: Elementos para una elaboración colaborativa* (Versión 1.0). https://coalicionmovilidadsegura.mx/wp-content/uploads/2022/10/Codigo_abierto_Leyes_Movilidad_y_Seguridad_vial_V1.0_Oct_2022.pdf

⁷ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (2024). Diario Oficial de la Federación.



La armonización semántica y técnica entre ambas leyes no solo constituye una buena práctica legislativa, sino que responde al principio de legalidad y permite materializar los principios de progresividad y no regresividad de los derechos humanos, conforme a lo dispuesto en el artículo 1º constitucional.

En suma, la inclusión normativa de los conceptos y procedimientos derivados de la LGMSV fortalecerá el marco jurídico de la CDMX, y consolidará a la capital como referente nacional e internacional en materia de movilidad segura, sustentable e incluyente.

Con estas modificaciones, los que promovemos, no sólo se desea cumplir con la obligación legal de armonización, sino que se posiciona como referente nacional en la implementación normativa del sistema seguro, al integrar un enfoque preventivo, interseccional y basado en evidencia en su marco jurídico de movilidad y seguridad vial.

ii. Vehículos de micromovilidad

La presente iniciativa propone **incluir un nuevo el Capítulo XVI en el Título Tercero que regula los vehículos de micromovilidad**, con la finalidad de reconocer y regular jurídicamente a un conjunto de vehículos de creciente uso en la CDMX, que hasta ahora no cuentan con un marco legal claro ni con disposiciones específicas que garanticen la seguridad vial, la equidad territorial y la movilidad del cuidado.

En la actualidad, la LMCDMX y su Reglamento de Tránsito no contemplan una categoría específica para vehículos como bicicletas eléctricas, triciclos de carga, monopatines eléctricos (*scooters*), sillas de ruedas motorizadas, carritos de servicio y dispositivos de reparto, lo que ha generado un vacío legal que impide:

- Emitir reglas de circulación adecuadas para estos modos de transporte
- Aplicar medidas de seguridad vial proporcionales al riesgo que representan
- Promover la equidad territorial y la movilidad del cuidado en zonas con menor cobertura de transporte público

La **definición de vehículos de micromovilidad** y la ficción legal para reclasificarlos como motocicletas en caso de exceder ciertos umbrales técnicos se construyó considerando estándares internacionales y documentos técnicos:

i. Reglamento (UE) 168/2013

Clasifica los **vehículos de la categoría L** (motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos) y establece umbrales de potencia y velocidad para diferenciarlos de vehículos de menor

riesgo (artículo 4, categorías L1e-A y L1e-B)⁸. Se retoma esta lógica para proponer un límite máximo de 1 kilowatt de potencia y 20 kilómetros por hora de velocidad por diseño como criterios diferenciadores de motocicletas, adaptados al contexto de la Ciudad de México.

ii. Dirección General de Tráfico (España), Instrucción 20/V-198

Define a los vehículos de movilidad personal como aquellos con velocidad máxima de 25 km/h y sin motor de combustión, y advierte que superar dicho límite implica regulaciones más estrictas (vehículos considerados ciclomotores)⁹. **Este enfoque refuerza la necesidad de establecer un límite de velocidad para distinguir los vehículos de micromovilidad de las motocicletas eléctricas y otros vehículos motorizados de mayor riesgo.**

iii. Propuestas para lineamientos definitivos para vehículos personales compartidos (2019)

Documento elaborado por Céntrico que contiene recomendaciones para regular el uso compartido de bicicletas y monopatines eléctricos en la CDMX, a partir de la evaluación de los programas piloto implementados en 2018 y 2019¹⁰. Aunque no es un documento oficial, constituye un antecedente técnico relevante para impulsar una regulación adecuada y proporcional a los riesgos y beneficios de la micromovilidad.

iv. Programa Xtrême Défi Mobilités (ADEME, Francia)

Este programa promueve el desarrollo de **vehículos ligeros intermedios** como alternativa al uso del automóvil en zonas periurbanas y rurales, priorizando soluciones sostenibles, asequibles y seguras. Su enfoque sirve de referencia para proponer un marco normativo que fomente la innovación regulatoria y la movilidad segura en la CDMX¹¹.

El **Capítulo XVI propuesto** se construye bajo **principios** que se alinean con el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, reconocido en el **artículo 4º de la Constitución** y en la LGMSV. Estos principios son:

- Equidad territorial y asequibilidad, para atender las zonas con menor cobertura de transporte público.
- Sostenibilidad ambiental, para reducir la dependencia de vehículos motorizados contaminantes.
- Seguridad vial, para proteger la integridad de las personas usuarias y de terceros.
- Movilidad del cuidado, para visibilizar trayectos relacionados con labores domésticas y comunitarias.

⁸ Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea (2013). Reglamento (UE) n ° 168/2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

⁹ Dirección General de Tráfico. (2024). Vehículos de Movilidad Personal (VMP). <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/tu-vehiculo/vehiculos-de-movilidad-personal-vmp/>

¹⁰Céntrico. (2019). Propuestas para lineamientos definitivos para vehículos personales compartidos (Versión 3). <https://centrico.mx/docs/lineamientosmicromovilidadCDMX.pdf>

¹¹ ADEME, 2024, <https://xd.ademe.fr>



- Innovación regulatoria y adaptabilidad tecnológica, para permitir una regulación flexible y proporcional a la evolución de estos vehículos.

Este Capítulo **faculta a la SEMOVI emitir lineamientos técnicos** diferenciados por tipo de vehículo, nivel de riesgo y población usuaria, y para regular la señalización y condiciones de operación de carriles de uso compartido con vehículos motorizados.

El artículo **239 Bis 3** prevé la inclusión de reglas específicas en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México para habilitar el uso compartido del carril de extrema derecha bajo criterios de seguridad vial y condiciones técnicas definidas por la autoridad competente. Esta estructura respeta la jerarquía normativa y facilita la adaptación progresiva de la regulación a las condiciones viales y tecnológicas de la ciudad.

iii. Seguridad vehicular

La seguridad vehicular forma parte integral de la seguridad vial y constituye uno de los cinco pilares del enfoque de sistema seguro, junto con la infraestructura, la velocidad segura, el comportamiento de las personas usuarias y la atención post-siniestro. Según la OMS¹², la falta de normas adecuadas de seguridad vehicular y la ausencia de regulaciones eficaces aumentan considerablemente el riesgo de lesiones graves o muerte en caso de siniestro, por lo que es indispensable que las políticas públicas incluyan estándares mínimos de seguridad vehicular y dispositivos de protección para todos los ocupantes y usuarios de la vía.

Con este objetivo, **la presente iniciativa propone la incorporación de un nuevo Título sobre Seguridad Vial, que incluye un Capítulo II de Seguridad Vehicular**, con disposiciones específicas que facultan a la SEMOVI, en el ámbito de sus competencias, para verificar la seguridad de los vehículos (**artículo 239 Bis 5**); elaborar y aplicar normas técnicas de etiquetado de seguridad vehicular que informen al consumidor sobre dispositivos y estándares de seguridad (**artículo 239 Bis 6**), y coordinar los criterios de adquisición de flotillas gubernamentales con estándares de seguridad (**artículo 239 Bis 7**).

La adición de estos artículos responde a la **necesidad de alinear la legislación local con los estándares de seguridad internacional y las disposiciones federales** (NOM-194-SE-

¹² OMS (2021). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

2021¹³⁾. Según la OMS y Global NCAP, la incorporación de dispositivos como frenos ABS, control electrónico de estabilidad y protección contra impactos laterales puede reducir en más de 40% las muertes por colisión frontal o lateral¹⁴. Sin embargo, **la LMCDMX vigente carece de disposiciones específicas que obliguen a las autoridades a verificar y fiscalizar los estándares de seguridad de los vehículos que circulan en la vía pública, limitando así su aplicación efectiva.**

En la CDMX, la situación es particularmente urgente. **Datos del Programa Integral de Movilidad 2019-2024 señalan que las muertes viales continúan siendo un problema grave, y que persisten brechas en la seguridad de los vehículos de transporte público concesionado, motocicletas y unidades particulares**¹⁵. Además, la falta de renovación de la flota vehicular con criterios de seguridad adecuados contribuye a que las condiciones de seguridad vial sigan siendo desiguales para distintos modos de transporte, **con un impacto desproporcionado en peatones, ciclistas y personas usuarias vulnerables**. Esta reforma busca cerrar esa brecha mediante un marco jurídico claro y exigible, que no sólo proteja la vida y la salud de las personas usuarias, sino que también reduzca los costos sociales y económicos derivados de los siniestros viales, que en la CDMX.

iv. Flotillas y lineamientos operativos

El transporte colectivo, escolar, de carga y de reparto en la CDMX enfrenta problemas significativos de regulación y seguridad vial. Estos modos de transporte suelen operar sin criterios técnicos homogéneos que garanticen la seguridad de las personas usuarias y la integridad vial. Estas disposiciones coinciden con las recomendaciones de organismos internacionales como el *Global Road Safety Partnership* (GRSP) y el Banco Mundial, que destacan la regulación diferenciada de las flotillas como una herramienta costo-efectiva para reducir los riesgos viales en zonas urbanas¹⁶.

La iniciativa de reforma presentada **refuerza estas atribuciones al incluir el artículo 239 Bis 7, que faculta a la SEMOVI para verificar y supervisar que los vehículos oficiales**, ya sean arrendados o enajenados, que soliciten las dependencias y entidades del Gobierno de la Ciudad de México cumplan con los lineamientos emitidos por la Secretaría de Administración y Finanzas, y estén destinados específicamente a integrarse a las flotillas públicas. **Esta disposición tiene como objetivo garantizar que todos los vehículos oficiales cumplan con estándares mínimos de seguridad vehicular y desempeño ambiental antes de incorporarse al parque vehicular público.**

La importancia de estas reformas se evidencia en las estadísticas recientes de la propia SEMOVI: en 2023, se realizaron más de 33,858 revistas vehiculares de transporte de carga,

¹³ Ver: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5666804&fecha=03/10/2022#gsc.tab=0

¹⁴ Global NCAP (2020). *Safer Cars for Latin America: Progress and Priorities*. https://www.consumersinternational.org/media/1286/car-safety-report-english_web.pdf

¹⁵ SEMOVI (2025). *Presentación Taller Participativo para la Elaboración del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2025–2030*.

¹⁶ Bliss, T., & Breen, J. (2009). *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/782371434470876828-0190022009/render/RoadSafetyManagementCapacityReviewGuidelinesOriginal329pg.pdf>



y 3,656 unidades se inscribieron en el Programa de Autorregulación Ambiental. Asimismo, se practicaron 71,855 revistas vehiculares al transporte público colectivo concesionado, y se emitieron lineamientos técnicos para ciclotaxis y otros modos de transporte especializado. Sin embargo, **estos esfuerzos han resultado insuficientes ante el crecimiento de los servicios de reparto y el comercio electrónico**, por lo que es urgente un marco legal que establezca obligaciones claras para la fiscalización y regulación de las flotillas con criterios de seguridad vial actualizados y con enfoque de sistema seguro.

v. Factores de riesgo

La seguridad vial no puede entenderse sin abordar de manera efectiva los factores de riesgo que inciden directamente en la ocurrencia de siniestros de tránsito. Según la OMS, cinco factores explican más del 70% de los siniestros viales graves: exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, no uso de cinturón de seguridad, no uso de casco, y distracciones al volante¹⁷. **La LGMSV reconoce estos factores en su artículo 49 como ejes rectores de prevención, sin embargo, la LMCMDX no los ha incorporado aún como medidas obligatorias en su marco normativo local. Esta reforma busca subsanar esta omisión y cumplir con la obligación de armonización establecida en la LGMSV.**

Conducción bajo los efectos del alcohol.

El alcohol aumenta considerablemente la probabilidad de accidentes fatales.¹⁸ En México, cerca del 19% de estos siniestros están relacionados con el consumo de alcohol, estudios han demostrado que una concentración de 0.05 g/dL de alcohol en sangre duplica el riesgo de colisión, mientras que 0.08 g/dL lo multiplica por cinco.¹⁹ De acuerdo con STCONAPRA, este riesgo se incrementa con la cantidad de alcohol ingerido, ya que afecta la coordinación motriz, la percepción del riesgo y el tiempo de reacción del conductor.

Es importante señalar que, en relación con el consumo de alcohol, el principio de “tolerancia cero” se reconoce como una buena práctica internacional, especialmente para conductores jóvenes, noveles y profesionales. Por lo que esta iniciativa incluye límites máximos de alcoholemia diferenciados para personas que conducen motocicletas, transporte público y de carga, así como para conductores noveles y menores de edad, alineándose con buenas prácticas internacionales de tolerancia cero para estos grupos (artículo 239 Bis 4, fracción XII).

¹⁷ OMS (2021). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

¹⁸ OMS (2023). Global status report on road safety 2023. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf>

¹⁹ OMS (2023). Global status report on road safety 2023. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf>

Exceso de velocidad

Reducir y regular las velocidades máximas de circulación es una de las estrategias más costo-efectivas para prevenir muertes y lesiones graves. Según la OPS, una disminución del 5% en la velocidad promedio puede traducirse en una reducción de hasta el 30% en los siniestros mortales²⁰. **En México, el exceso de velocidad está implicado en más del 30% de los siniestros fatales, y a nivel mundial en más del 50%**²¹. Se ha demostrado que un aumento del 1% en la velocidad promedio incrementa un 4% la probabilidad de siniestros con lesiones graves y un 5% la de siniestros fatales.²²

Incorporar límites de velocidad por tipo de vía (20, 30, 50 y 80 km/h) garantiza la aplicación de medidas diferenciadas y basadas en evidencia para reducir estos riesgos como lo señala se propone en la fracción III del artículo 239 Bis 4.

La regulación efectiva de los límites de velocidad es una herramienta clave para reducir la incidencia y gravedad de los siniestros viales. Dado el impacto directo de la velocidad en la seguridad vial, el establecimiento de medidas basadas en evidencia contribuirá a minimizar riesgos y fortalecer la protección de todos los usuarios de la vía.

No uso de dispositivos de seguridad.

Respecto al uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil, la OPS subraya que estos dispositivos reducen entre 40% y 70% el riesgo de muerte y lesiones graves en caso de colisión²³. Por ello, se plantea su uso obligatorio para todos los ocupantes del vehículo, en todos los asientos, así como la homologación y vigilancia de normas técnicas que aseguren su eficacia.

Además, la OMS y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) han señalado en su *Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños* que el uso adecuado de **sistemas de retención infantil** puede reducir significativamente las lesiones en caso de accidentes de tránsito.²⁴

En cuanto al **uso del casco**, se establece como medida indispensable para usuarios de motocicleta y vehículos similares. La OPS destaca que su uso correcto reduce en 42% el riesgo de muerte y en 69% el de traumatismo craneoencefálico²⁵. Se reforzará la obligación de utilizar cascos certificados, correctamente ajustados, y se promoverán campañas de concientización sostenidas, especialmente dirigidas a jóvenes y repartidores.

Uso de tecnologías de fiscalización automatizada

La utilización de sistemas de monitoreo y control de infracciones mediante dispositivos electrónicos contribuye a la reducción de los factores de riesgo, especialmente el exceso

²⁰ OPS (2016). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: resumen regional para las Américas*.

²¹ OMS (2023). *Global status report on road safety 2023*. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf>

²² Organización Mundial de la Salud (OMS). (2023). Global status report on road safety 2023, p. 46. Ginebra: OMS, disponible en <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf>

²³ González-Díaz, M. J., Segura-Bernal, J., & Monroy-Gómez, F. J. (2015). Sistemas de retención infantil en México: revisión y propuestas. Gaceta Médica de México, 151(1), 54–65. https://www.anmm.org.mx/GMM/2015/n1/GMM_151_2015_1_054-065.pdf

²⁴ OMS & UNICEF. (2008). Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños. OMS. https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/77762/WHO_NMH_VIP08.01_spa.pdf

²⁵ Liu, B. C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., Blows, S., & Lo, S. K. (2008). Helmets for preventing injury in motorcycle riders. Cochrane Database of Systematic Reviews. <https://doi.org/10.1002/14651858.CD004333.pub3>

de velocidad, el paso de luz roja y la invasión de pasos peatonales y ciclovías. Su incorporación permite garantizar la continuidad y eficacia de las acciones de fiscalización y sanción.

Con estas reformas (**artículo 239 Bis 4**), la CDMX no solo armoniza su marco jurídico local con el artículo 49 de la LGMSV, sino que se convierte en referente nacional en la adopción de un enfoque de sistema seguro para prevenir muertes y lesiones graves, alineando su legislación con los estándares internacionales de seguridad vial y las recomendaciones de la OMS.

vi. Conductores novice

La evidencia internacional indica que **los conductores novice**, es decir, aquellos que recientemente han obtenido su licencia, presentan un riesgo considerablemente mayor de involucrarse en siniestros viales. Este grupo poblacional, por su inexperiencia, suele tener menor capacidad de respuesta ante situaciones de riesgo y tiende a subestimar las consecuencias de conductas peligrosas al volante²⁶; especialmente adolescentes y jóvenes, según la OMS, los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años.²⁷

Los conductores novice presentan una mayor susceptibilidad a los efectos del alcohol, dado que aún no han desarrollado completamente las habilidades de conducción y de respuesta ante situaciones de emergencia. Por ello, tanto la OMS como la OPS recomiendan establecer límites más estrictos de alcoholemia para conductores jóvenes o inexpertos, promoviendo políticas de tolerancia cero en esta población.²⁸

Una de las medidas más extendidas para reducir este riesgo es la adopción de una política de **tolerancia cero al alcohol**. La Comisión Europea, por ejemplo, ha propuesto implementar una tasa de alcohol en sangre de 0.0% para todos los conductores novice durante los dos primeros años posteriores a la obtención de la licencia²⁹. En Estados Unidos, la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA) establece que los conductores menores de 21 años deben mantener una concentración de alcohol en sangre (BAC) de 0.00%³⁰.

²⁶Dirección General de Tráfico. (2013). *Limitaciones de los conductores novice*. Revista DGT. <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2013/limitaciones-conductores-noveles.shtml>

²⁷ OMS (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva: WHO. <https://www.who.int/publications/item/9789241565684>

²⁸OMS (2015). *Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries*. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/153395>

²⁹ Motorpasión (2023). *Europa se va a atrever con lo que la DGT no ha podido: la tasa de alcohol 0,0 para conductores novice*. <https://www.motorpasion.com/seguridad/europa-se-va-a-atrever-que-dgt-no-ha-podido-tasa-alcohol-0-0-para-conductores-noveles>

³⁰ NHTSA (n.d.). *Teen Driving*. National Highway Traffic Safety Administration. <https://www.nhtsa.gov/road-safety/teen-driving>

En **España**, si bien la tasa permitida para conductores noveles no es cero, se ha reducido a 0.15 mg/L en aire espirado (0.3 g/L en sangre), la misma que aplica a conductores profesionales³¹. Además, **se obliga a estos conductores a portar una señal visible que los identifique durante el primer año, y su carné inicia con un número reducido de puntos que puede ampliarse progresivamente si no cometan infracciones.**³²

Con base en estas recomendaciones, esta iniciativa propone en el **artículo 239 Bis 4, fracción XII** incorporar una disposición expresa que establezca un límite de **cero alcohol en sangre para conductores noveles**. Esta medida se alinea con las mejores prácticas internacionales y ha demostrado ser efectiva para prevenir siniestros viales fatales en este grupo poblacional. **Establecer la tolerancia cero para conductores noveles tiene un carácter preventivo y pedagógico, al enviar un mensaje claro sobre la incompatibilidad entre el alcohol y la conducción, especialmente durante las primeras etapas de experiencia al volante.** Además, representa una herramienta fundamental para fortalecer el sistema seguro y garantizar la protección de todos los actores viales.

vii. Autoescuelas

La formación vial inicial constituye uno de los pilares fundamentales para reducir los factores de riesgo asociados a la conducción. Las autoescuelas, como instituciones encargadas de la capacitación teórica y práctica de los conductores, juegan un papel determinante en la prevención de siniestros viales desde la etapa más temprana del proceso de formación.

La OMS ha subrayado la necesidad de fortalecer los sistemas de licenciamiento y formación vial, estableciendo requisitos estandarizados, contenidos mínimos obligatorios y mecanismos de evaluación robustos que garanticen un aprendizaje efectivo en temas de seguridad vial, percepción de riesgos, conducción preventiva y ética vial.³³

En los países con sistemas viales seguros, **la formación en autoescuelas es obligatoria y se encuentra regulada por estándares de calidad pedagógica, infraestructura, duración de los cursos y criterios de evaluación.** Países como Suecia, Japón, Alemania y España han consolidado modelos exitosos de formación que combinan conocimientos teóricos, simuladores, prácticas supervisadas en condiciones reales y exámenes exigentes.^{34 35}

En países con buenos resultados en reducción de siniestros viales, como Suecia, Países Bajos y Alemania, **la formación vial no se limita a la práctica de manejo, sino que incluye contenidos sobre límites de velocidad seguros, efectos del alcohol y otras drogas, uso del cinturón de seguridad, respeto a los peatones y ciclistas, y comprensión del sistema de movilidad como un ecosistema interdependiente.** En Suecia, por ejemplo, el

³¹ RACE. (n.d.). *Normas básicas de circulación para un conductor novel.* <https://www.race.es/normas-circulacion-trafico-seguridad-vial-conductores-noveles>

³² Autoescuela Cavia (n.d.). *Limitaciones conductor novel.* <https://autoescuelacavia.com/limitaciones-conductor-novel/>

³³ OPS (2016). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: resumen regional para las Américas.* Washington, D.C.: OPS. Recuperado de <https://iris.paho.org/handle/10665.2/28327>

³⁴ OMS (2018). *Global status report on road safety 2018.* <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

³⁵ International Transport Forum. (2022). *Road Safety Annual Report.* <https://www.itf-oecd.org/road-safety-annual-report-2022>



programa de formación se complementa con simuladores y pruebas de reacción para reforzar la toma de decisiones seguras en situaciones de riesgo.³⁶

En contraste, **en la CDMX, las autoescuelas funcionan sin una regulación robusta que garantice calidad, accesibilidad y vinculación con el proceso de otorgamiento de licencias.** Esta situación representa una oportunidad clave para incorporar, en el marco normativo local, disposiciones que aseguren la profesionalización del proceso de formación de nuevos conductores, particularmente en un entorno urbano tan complejo como el de nuestra Ciudad.

En la iniciativa, proponemos **reformar y adicionar disposiciones en materia de autoescuelas para profesionalizar el proceso de formación y fortalecer su vinculación con la obtención de licencias de conducir.** En el **artículo 229**, se establece que la SEMOVI será responsable de definir los alcances y contenidos de los cursos de manejo teóricos y prácticos que impartirán las autoescuelas certificadas, incluyendo de manera obligatoria la formación en normas de tránsito, seguridad vial, conducción responsable y prácticas de conducción supervisadas. Esta disposición busca garantizar que las autoescuelas cumplan con estándares de calidad y que las personas aspirantes a conductoras reciban una formación completa y homogénea.

El **artículo 230** detalla que **la SEMOVI deberá emitir los lineamientos para la certificación de las escuelas**, así como de sus directores, instructores y evaluadores, y establecer requisitos para impartir cursos de cultura de la movilidad, educación y seguridad vial, primeros auxilios y otros contenidos complementarios. Además, este artículo incorpora la obligación de desarrollar acciones pedagógicas con perspectiva de género, equidad e integridad física de las mujeres, lo que permite transversalizar el enfoque de derechos humanos y equidad en la formación vial.

Por su parte, el **artículo 231** establece que las políticas, programas, campañas y acciones de educación vial deberán incluir contenidos sobre factores de riesgo, concientización de normas de tránsito, promoción de la movilidad activa y no motorizada, y respeto a las personas peatonas, ciclistas, mujeres y personas con discapacidad. Esto permite alinear las políticas de educación vial con el sistema seguro y el enfoque de derechos humanos.

Estas propuestas armonizan con la LGMSV, particularmente con el **artículo 51**, que establece que todas las personas que tramiten una licencia de conducir deben acreditar un examen teórico y práctico que evalúe sus conocimientos y habilidades, así como con el

³⁶ European Transport Safety Council (2017). *Learning to Drive: ETSC Recommendations on Licensing and Driver Training.* <https://etsc.eu/learning-to-drive-etsc-recommendations-on-licensing-and-driver-training>

artículo 52, que detalla los contenidos de estos exámenes, protocolos de evaluación y criterios de accesibilidad para personas con discapacidad.

Diversos estudios han demostrado que los programas de formación estructurados y evaluados pueden reducir significativamente la probabilidad de siniestros, especialmente en conductores jóvenes y noveles. Según la Fundación MAPFRE, los cursos con énfasis en factores de riesgo (alcohol, velocidad, distracciones) y la conducción defensiva, producen una reducción del 20% al 30% en las tasas de siniestros en los primeros años de conducción.³⁷

viii. Atención prehospitalaria

La atención prehospitalaria es un componente esencial de los sistemas de movilidad segura, ya que la atención médica oportuna en los minutos posteriores a un siniestro vial puede significar la diferencia entre la vida y la muerte. Su propósito es proporcionar una respuesta rápida, eficaz y profesional ante hechos de tránsito que generan lesiones, minimizando las secuelas y aumentando las posibilidades de supervivencia de las víctimas. Según la OMS, hasta un 50% de las muertes por siniestros viales ocurren en los primeros minutos u horas tras el incidente, muchas veces antes de llegar a un hospital.³⁸ La experiencia internacional ha demostrado que un sistema de atención prehospitalaria bien articulado puede reducir significativamente las muertes prevenibles y la discapacidad causada por siniestros viales.

La OMS ha señalado que el fortalecimiento de la cadena de atención prehospitalaria es uno de los pilares de una estrategia efectiva de seguridad vial³⁹. En el documento *Salvar vidas: medidas prioritarias de seguridad vial*, la OMS enfatiza la necesidad de contar con servicios de emergencia accesibles, oportunos y coordinados, con personal capacitado, tecnología adecuada y sistemas de comunicación que permitan una respuesta eficaz en los primeros minutos posteriores al siniestro⁴⁰.

En países como Colombia, Uruguay o Costa Rica, se han establecido sistemas integrados de atención de emergencias médicas que permiten reducir drásticamente el tiempo de respuesta y garantizar la atención médica básica en sitio, con resultados positivos en la reducción de la letalidad.⁴¹

La actual LMCDMX carece de un enfoque explícito y sistematizado sobre la atención prehospitalaria como parte del sistema seguro de movilidad. La presente iniciativa, propone una incorporación expresa del componente de atención prehospitalaria, conforme a la NOM-034-SSA3-2013 y en articulación con el Centro Regulador de Urgencias Médicas

³⁷ Fundación MAPFRE (2020). *Educación vial y conducción responsable*. <https://www.fundacionmapfre.org>

³⁸ World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva: WHO. Recuperado de <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

³⁹ Organización Panamericana de la Salud. (2023). Medidas de seguridad vial prioritarias para las Américas y el Caribe. OPS. <https://www.paho.org/es/documentos/implementacion-medidas-seguridad-vial-prioritarias-americas-caribe>

⁴⁰ Organización Mundial de la Salud. (2017). *Salvar vidas: medidas prioritarias de seguridad vial*. OMS. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255303/9789241511636-spa.pdf>

⁴¹ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2020). *Recomendaciones para el fortalecimiento de los servicios de emergencias médicas en América Latina*. Santiago: CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45679-recomendaciones-fortalecimiento-servicios-emergencias-medicas-america-latina>



(CRUM) y el C5, con el fin de garantizar la atención integral y protocolizada de personas involucradas en hechos de tránsito. Asimismo, se plantea establecer obligaciones para que todas las instituciones públicas involucradas cuenten con protocolos de respuesta, equipamiento mínimo y capacitación continua para sus operadores.

Esta reforma también establece que los datos generados en los sistemas de atención prehospitalaria se integren a la información pública sobre siniestros viales, favoreciendo el análisis, la prevención y la transparencia institucional. Este enfoque busca alinear los esfuerzos locales con los compromisos internacionales de México en materia de salud pública, derechos humanos y movilidad segura⁴².

Finalmente, esta reforma fortalece el enfoque de sistema seguro al integrar la atención prehospitalaria como un eslabón clave para reducir la mortalidad y la discapacidad, promoviendo una movilidad segura, sostenible y respetuosa de los derechos de las personas usuarias de la vía.

II. FUNDAMENTO LEGAL DE LA INICIATIVA (Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD)

II.1. Fundamentos constitucionales

La presente iniciativa se basa en la obligación constitucional de garantizar el derecho humano a la movilidad con base en los principios de igualdad, progresividad y efectividad, así como en el mandato explícito de armonizar los marcos normativos de todas las entidades federativas para hacer realidad el derecho a la movilidad segura. Esta reforma no es un acto discrecional, sino una exigencia jurídica derivada de la CPEUM y de la Constitución de la Ciudad de México, ambas con fuerza vinculante para este Congreso.

Desde el plano federal, el artículo 1º constitucional establece que todas las autoridades del Estado, incluyendo el poder legislativo local, están obligadas a respetar, proteger, garantizar y promover los derechos humanos, y a hacerlo conforme al principio de pro persona, es decir, aplicando siempre la norma más protectora. Esta disposición obliga no solo a abstenerse de retroceder, sino a actualizar y perfeccionar las normas cuando resulten insuficientes para garantizar los derechos en la práctica.

Este mandato cobra forma específica en el artículo 4º de la CPEUM, que desde 2020 reconoce explícitamente el derecho de todas las personas a la movilidad. Sin embargo, es obligación del congreso general y de los congresos de los estados que este derecho

⁴² Secretaría de Salud. (2013). *Norma Oficial Mexicana NOM-034-SSA3-2013, Regulación de los servicios de salud. Atención médica prehospitalaria de urgencias*.

no sea una declaración vacía: requiere de leyes secundarias que le den contenido, estructura institucional y mecanismos de exigibilidad. La LMCDMX, en su redacción actual, no está a la altura de este mandato. No reconoce el enfoque de sistema seguro, no establece obligaciones claras en materia de prevención ni protección a víctimas, y no regula muchos de los componentes que el nuevo paradigma legal exige.

A su vez, los artículos **25 y 26 de la CPEUM** establecen que el desarrollo nacional, y por extensión, el desarrollo urbano y de la movilidad, debe planearse de forma democrática, equitativa y sostenible. **Estos principios requieren leyes locales que integren la movilidad con el ordenamiento del territorio, el desarrollo social y la justicia ambiental.** No puede haber planificación democrática sin leyes que habiliten la participación ciudadana en los sistemas de transporte y en la gestión del espacio público.

En el plano local, la Constitución de la Ciudad de México (CPCDMX) refuerza todos estos principios. El **artículo 13, apartado E**, reconoce el derecho a la movilidad con una visión de justicia social y seguridad vial. No se trata de un derecho abstracto: la Constitución de la ciudad exige que las autoridades ofrezcan infraestructura, regulaciones y servicios que permitan moverse de forma segura, accesible y libre de violencia.

El **artículo 16** de la CPCDMX establece la obligación de las autoridades de la Ciudad de garantizar la seguridad urbana, lo que incluye prevenir siniestros de tránsito mediante intervenciones en el entorno construido, la operación del sistema vial y la regulación del comportamiento de los usuarios. Asimismo, el artículo 15 prevé la obligación de planeación democrática, bajo principios de equidad, sustentabilidad y participación, lo cual sólo puede cumplirse si la Ley de Movilidad establece reglas claras para el diseño y seguimiento de planes integrales.

En suma, la CPCDMX y la Constitución federal coinciden en que la movilidad es un derecho exigible, y que su garantía requiere de una arquitectura normativa acorde con los más altos estándares de protección. Esta iniciativa no crea un nuevo derecho: lo implementa, lo actualiza y lo hace exigible. Y al hacerlo, fortalece el Estado de derecho, responde a mandatos constitucionales y corrige una omisión legislativa que ya resulta insostenible.

II.2. Fundamentos legales

La iniciativa de reforma a la LMCDMX no solo responde a un mandato constitucional: se alinea con un cuerpo normativo nacional e internacional que exige cambios legislativos específicos para garantizar el derecho a la movilidad con seguridad vial.

En el plano nacional, la LGMSV, promulgada el 17 de mayo de 2022, esta ley materializa el derecho constitucional a la movilidad y establece los principios, obligaciones y competencias que deben cumplir los tres órdenes de gobierno. Su contenido es vinculante para la Ciudad de México en tanto que se trata de una ley general, y por tanto obliga a modificar el marco normativo local para asegurar su aplicación efectiva.

La LGMSV no se limita a definir principios abstractos. Establece obligaciones concretas como:



- adoptar el enfoque de sistema seguro en toda política de tránsito, transporte e infraestructura (arts. 4, 6, 12);
- regular y fiscalizar los factores de riesgo vial, como velocidad, alcohol, uso del casco, cinturón de seguridad y condiciones del vehículo (art. 49);
- garantizar la participación social, la accesibilidad universal, y los derechos de las víctimas de siniestros (arts. 4, 23, 32, 78-82);
- crear sistemas de información y planeación integrada entre movilidad y territorio (arts. 24-31);
- desarrollar programas de formación de conductores, autoescuelas certificadas y evaluación de licencias (arts. 51-52).

El **artículo segundo transitorio de la LGMSV** ordena expresamente que las entidades federativas reformen sus leyes en un plazo no mayor a 180 días. Esta obligación no ha sido cumplida por la Ciudad de México. Más aún, la omisión ha tenido efectos reales: sin reformas locales, las autoridades de la ciudad carecen de base jurídica para aplicar plenamente los principios y obligaciones que establece la ley general, limitando así su capacidad de acción y exponiendo a la ciudadanía a riesgos evitables.

Por otra parte, esta iniciativa también se sustenta en **tratados internacionales de derechos humanos** que forman parte del bloque de constitucionalidad y obligan a todos los poderes y niveles de gobierno. Entre ellos destacan:

- La **Convención Americana sobre Derechos Humanos**, que protege el derecho a la vida y a la integridad personal (arts. 4 y 5), e impone a los Estados el deber de prevenir situaciones que pongan en riesgo estos derechos.
- El **Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales**, que garantiza el derecho al más alto nivel de salud física y mental (art. 12), lo cual incluye acciones preventivas como las que derivan del sistema seguro.
- La **Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**, que obliga a garantizar la accesibilidad universal, el diseño universal y la participación plena de las personas con discapacidad en el entorno urbano y el transporte.
- La **Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW)**, que obliga a los Estados a asegurar a las mujeres condiciones de seguridad y no violencia en el uso del espacio público y los sistemas de movilidad.
- La **Convención sobre los Derechos del Niño**, que establece la obligación de los Estados Parte de adoptar todas las medidas apropiadas para garantizar la protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes, incluidos el derecho a la vida, la supervivencia y el desarrollo (art. 6), así como el derecho a la seguridad y a un entorno adecuado para su desarrollo físico, mental, espiritual y social (art. 27). En el contexto de la movilidad segura, esto implica la obligación de adoptar medidas de

prevención y protección frente a siniestros viales, y de promover entornos seguros y accesibles para niñas, niños y adolescentes en su calidad de usuarios vulnerables de la vía pública.

Además, la iniciativa responde al **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030** de la OMS, en el cual México participa oficialmente. Este plan establece metas claras para reducir a la mitad las muertes y lesiones por tránsito antes de 2030, y promueve como estrategia central la adopción del enfoque de sistema seguro y la legislación basada en evidencia.

Por último, la **Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** también otorgan fundamento a esta reforma. En particular:

- El ODS 3.6: reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por siniestros viales.
- El ODS 11.2: proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas.
- El ODS 13: adoptar medidas urgentes contra el cambio climático, incluyendo la transición hacia formas de movilidad sustentables.

En conjunto, este marco legal nacional e internacional no solo legitima la reforma: la exige como parte de un deber jurídico y ético con las personas que habitan y transitan en la Ciudad de México. No se trata de una adecuación técnica, sino de una obligación de derechos humanos.

II.3. Constitucionalidad y convencionalidad de la iniciativa

La iniciativa que se presenta **cumple plenamente con los principios de constitucionalidad y convencionalidad, y puede sostenerse jurídicamente frente a cualquier escrutinio judicial**. Su aprobación no sólo es válida, sino que es jurídicamente obligatoria desde una perspectiva de derechos humanos.

i. Principio de progresividad y no regresividad

En materia de derechos humanos, el **artículo 1º constitucional** y los tratados internacionales ratificados por México establecen que toda autoridad está obligada a avanzar progresivamente en la protección de los derechos, y tiene prohibido adoptar medidas regresivas sin justificación. **La iniciativa amplía el contenido normativo del derecho a la movilidad, lo aterriza con mecanismos operativos (como el sistema seguro, las auditorías viales o la atención prehospitalaria) y garantiza condiciones materiales para su ejercicio**. En consecuencia, cumple el principio de progresividad y fortalece el marco jurídico sin restringir derechos adquiridos.

Principio pro persona y control de convencionalidad

La reforma también se justifica desde el **principio pro persona**, que **obliga a interpretar y aplicar las normas de la forma que más favorezca a las personas**. Actualmente, la ley vigente en la CDMX omite el enfoque de seguridad vial, el reconocimiento de víctimas y la regulación de factores de riesgo, lo que limita el ejercicio del derecho a la vida y la integridad personal. En cambio, la iniciativa incorpora estos elementos conforme a estándares internacionales, lo que constituye una forma más garantista de protección.



Federalismo cooperativo y facultades concurrentes

En el diseño constitucional mexicano, **la movilidad y la seguridad vial son materias concurrentes**. Esto implica que la Ciudad de México tiene plena facultad para legislar en la materia, siempre que lo haga en armonía con los principios y estándares de las leyes generales, como la LGMSV. Además, la CDMX puede ir más allá en cuanto a sus facultades y con base en el principio pro persona. En esta reforma da cumplimiento al deber de armonización establecido en la ley general y refuerza el papel del legislador local como garante del derecho a la movilidad.

Principios de legalidad y seguridad jurídica

La iniciativa no introduce normas ambiguas, contradictorias o arbitrarias. Sus definiciones, principios y atribuciones están claramente estructurados, con base en el modelo de la LGMSV y en guías técnicas desarrolladas por organismos especializados. Al hacerlo, fortalece el principio de legalidad, brinda certeza jurídica a autoridades y personas usuarias del sistema de movilidad, y evita interpretaciones discrecionales.

II.4 Mandato de armonización legal

La presente reforma no es un acto de voluntad política aislado: responde a un mandato legal expreso y vigente. El artículo segundo transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) establece con claridad que:

El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

La LGMSV entró en vigor el 17 de mayo de 2022. El plazo legal venció en noviembre del mismo año, y desde entonces la Ciudad de México ha incumplido con esta obligación. A tres años de su publicación, 21 entidades federativas ya han armonizado su legislación local, mientras que la CDMX continúa entre las 11 rezagadas.

Este retraso no es sólo una omisión administrativa, impide aplicar con eficacia los principios y herramientas que establece la ley general, y prolonga una situación de vacío normativo que expone a las personas a riesgos innecesarios. Este rezago contribuye a la persistencia de muertes viales que pudieron haberse evitado con políticas públicas estructuradas desde el enfoque de sistema seguro.

Además, mientras la LMCDMX no sea armonizada, existe un riesgo de contradicción o falta de coordinación normativa entre los instrumentos federales, estatales y municipales, lo cual vulnera el principio de jerarquía y coherencia del orden jurídico. Esto dificulta la implementación de auditorías de seguridad vial, programas de formación, control de factores de riesgo, normatividad de vehículos seguros, entre otros aspectos que requieren un marco local actualizado.

La armonización legal es el mecanismo que permite traducir un derecho reconocido en la Constitución y la LGMSV en políticas públicas concretas, presupuesto etiquetado y regulación efectiva. En otras palabras, sin armonización, el derecho a la movilidad segura en la CDMX corre el riesgo de seguir siendo letra muerta. Por todo ello, esta iniciativa responde al mandato legal de armonización con la LGMSV, pero también a un deber social y político con la vida, la salud y la dignidad de las personas que habitan y transitan esta ciudad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, la INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; debido al siguiente:

III. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. - Se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México para quedar como sigue:

Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público, interés social y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sustentabilidad, calidad, inclusión e igualdad, priorizando el desplazamiento de las personas peatonas, personas conductoras de vehículos no motorizados y personas con discapacidad. Asimismo, se establecen las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

...

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas, tratados y mejores prácticas internacionales; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes, así como de vehículos seguros; procurando disminuir los impactos negativos sociales de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente.

Artículo 2.- ...

I. ...

II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad; priorizando en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades.

III. ...



IV. ...

V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio y la seguridad vial; y

VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual, dentro y fuera de las unidades de transporte público.

VII. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas a contingencias ambientales o caso fortuito y fuerza mayor;

VIII. La calidad de vida de las personas en la sociedad y en su relación con el medio ambiente, la cual debe procurarse sin comprometer los derechos de futuras generaciones;

IX. La formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación del ambiente en la Ciudad y para la resiliencia, y

X. Las políticas, medidas, normas y acciones en materia de seguridad vial adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones graves y muertes a causa de éstos, tales como la infraestructura vial segura, transporte multimodal, las velocidades seguras; los vehículos seguros, las personas usuarias seguras y la atención médica prehospitalaria.

XI. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas de la materia o por mandato de autoridad competente.

Artículo 3.- La presente Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con la Constitución Política de la Ciudad de México y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicará de manera supletoria en lo que resulte aplicable la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

...

Artículo 4.- La Consejería Jurídica, tiene la facultad de interpretar esta Ley para los efectos administrativos, a fin de determinar cuando hubiere conflicto, las atribuciones de cada una de las autoridades que señala esta Ley siempre que alguna de ellas lo solicite, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia y con base en los principios señalados en esta Ley.

...

...

Artículo 5. La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad, seguridad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse,

en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;

II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. La movilidad eficiente y sostenible de personas, bienes y mercancías;

IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad; y

VIII. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.

...

Artículo 5 Bis. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles, que favorecen la accesibilidad cognitiva para todas las personas, y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, mismos que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según dichas condiciones;

III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;

IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Es el conjunto de acciones médicas, técnicas y operativas



Instituto del
Sur Urbano

proporcionadas a una persona cuya condición clínica representa un riesgo inminente para la vida, la integridad de un órgano o su función. Su finalidad es limitar el daño y estabilizar al paciente durante el proceso que comprende desde los primeros auxilios hasta su ingreso a un establecimiento de salud con capacidad de respuesta en urgencias, incluyendo el traslado entre unidades médicas a bordo de una ambulancia, y

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 5 Bis 1. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros. Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará si pertenece a un grupo en situación de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias de vehículos eléctricos ultraligeros cuyo motor genere impulso a una velocidad no mayor a 25 km/h;
- IV. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- V. Personas prestadoras de servicio de transporte y distribución de bienes mercancías; y
- VI. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

La autoridad establecerá en el Reglamento el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas, planes y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

Artículo 7.- ...

- I. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, sin discriminación de género, edad, capacidad, condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y personas o grupos en situación de vulnerabilidad;
- II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- V. Eficiencia. Promover los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles económicos y ambientales, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías;
- VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- VIII. Inclusión e Igualdad. La Administración Pública atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- IX. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar, distribuir información y sancionar que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos y la aplicación del Reglamento de Tránsito;
- X. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- XI. Multimodalidad. Garantizar a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrado para todas las personas usuarias, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;
- XII. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en soluciones colectivas de cada etapa del ciclo de la política pública, que resuelva los desplazamientos de toda población y se promuevan nuevos hábitos de movilidad, basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;



XIII. Perspectiva de Género. Metodología y mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;

XIV. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

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

XVI. Seguridad. Garantizar las acciones de prevención del delito y siniestros de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger su integridad física y evitando la afectación a los bienes públicos y privados;

XVII. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y personas usuarias vulnerables de la vía, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVIII. Sostenibilidad. Garantizar las necesidades de movilidad, procurando los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

XIX. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública Rendición de Cuentas de la Ciudad de México;

XX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XXI. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 9.- ...

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público;

I Bis. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

I Bis 1. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;
I Bis 2. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

II. ...

III. ...

III Bis. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Metodología de aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, evaluar, comprobar y corregir las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad existente o nuevo que pueda afectar a las personas usuarias de las vías, del acceso al transporte público y del entorno de movilidad peatonal, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeación, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma, y poder emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos.

V. ...

VI. ...

VII. ...

VIII. ...

IX. ...

X. ...

XI. ...

XII. ...

XIII. ...

XIII Bis. Calle completa: Aquella diseñada para garantizar la movilidad segura, accesible y eficiente de todas las personas usuarias, de conformidad con la jerarquía de la movilidad. Incorpora elementos que propician la convivencia urbana, la equidad modal y la seguridad vial, bajo principios de inclusión, sustentabilidad, resiliencia y perspectiva de género. Considera criterios de diseño universal, tales como la ampliación y accesibilidad de banquetas, espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista, así como señalética horizontal y vertical clara, continua y visible en todo momento;

XIV. ...

XV. ...

XVI. Ciclovía: Infraestructura pública destinada de forma exclusiva para vehículos no motorizados o de movilidad activa;

XVII. Ciclotaxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para la persona conductora y las personas usuarias y que podrá contar con remolque;

XVIII. ...

XIX. ...

XX. ...



Instituto del
Sur Urbano

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

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

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

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

XXIV Bis. Datos: Registro informativo simbólico, cuantitativo o cualitativo, generado u obtenido por las autoridades competentes;

XXV. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

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

XXVII. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

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

XXVIII Bis. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

XXVIII Bis 1. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XXVIII Bis 2. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

XXVIII Bis 3. Educación Vial: Conjunto de campañas, mensajes y comunicación pública para fomentar la convivencia vial pacífica de todos los modos de movilidad para garantizar el derecho

constitucional a la movilidad de todas las personas;

XXIX. ...

XXX. ...

XXX Bis. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XXXI. ...

XXXI. Bis. Escuela para Conducir: Enseñanzas conducentes a la adquisición de los conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación por parte de los aspirantes a la obtención de alguno de los diferentes permisos o licencias de conducción existentes.

XXXI Bis 1. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XXXII. ...

XXXIII. ...

XXXIV. ...

XXXV. ...

XXXVI. ...

XXXVI Bis. Estudio de Impacto de Movilidad: Resultado de la evaluación que realizan las autoridades en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir las alteraciones y/o los efectos negativos sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías, así como la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial por la realización de obras y actividades privadas o públicas;

XXXVI Bis 1. Conjunto de evaluaciones obligatorias mediante las cuales se acredita la aptitud de una persona para conducir un vehículo, a través de la verificación de su estado físico, médico y psicológico; el conocimiento de las normas de tránsito; así como la demostración de las habilidades prácticas necesarias para su operación segura;

XXXVII. Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público; los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;

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

XXXIX. ...

XXXIX Bis. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

XL. ...

XL Bis. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

XL Bis 1. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

XLI. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones



Instituto del
Sur Urbano

sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

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

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

XLIV. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

XLV. Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;

XLV Bis. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XLVI. Instituto: Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México

XLVI Bis. ...

XLVII. ...

XLVIII. ...

XLVIII Bis. Lengua de Señas Mexicana: Lengua que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de la comunidad de personas sordas y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral. Puede tener variantes regionales;

...

L. ...

LI. ...

LII. ...

LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos, tres o cuatro ruedas, diseñado para el transporte de personas o carga, que utiliza manubrio o volante para su conducción y es propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico u otro tipo de mecanismo que utilice cualquier forma de energía. Se considerarán motocicletas los vehículos que cumplan con estas características, aunque tengan pedales y puedan ser impulsados por tracción humana. Se consideran dentro de esta categoría, bicimotos, motonetas, motocicletas con aditamento lateral, trimotos, cuatrimotos y otros vehículos de características equivalentes, incluyendo aquellos que, conforme a los criterios técnicos y de seguridad vial, sean determinados como tales por la autoridad competente.

LIV. ...

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

LVI. Movilidad activa: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico,

utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

LVI Bis. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

LVII. ...

LVIII. ...

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

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

LXI. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

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

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

LIV. Persona conductora: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;

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

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

LXVII. Personas con discapacidad: Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;

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

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

LXX. Perspectiva de Género: la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;

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

LXXII. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de



movilidad;

LXXIII. Persona usuaria vulnerable de la vía: personas peatonas, ciclistas y usuarios de vehículos motorizados o no de dos, tres o más ruedas y sus pasajeros, así como las personas con alguna discapacidad o movilidad limitada;

LXXIV. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificar la eventualidad prevista en dicho contrato.

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

LXXVI. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

LXXVII. Registro: Acto jurídico administrativo mediante el cual la Secretaría inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, incluyendo la actualización de la transmisión de propiedad y demás actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse;

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

LXXIX. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LXXXIX. Secretaría de Salud: La Secretaría de Salud de la Ciudad de México;

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

XCI. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño de protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o

lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

XCII. Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

XCIII. Señalización Vial: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

XCIV. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizar sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

XCV. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

XCVI. Servicios Auxiliares o Conexos: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares;

XCVII. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Administración Pública, otorga permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

XCVIII. Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes, las personas físicas o morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público;

XCIX. Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas;

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

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

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

CIII. Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, por si, a través de Entidades, o mediante concesiones o 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, dentro del área de su jurisdicción;

CIV. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se



Instituto del
Sur Urbano

causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

CV. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema de información que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y de los grupos en situación de vulnerabilidad;

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

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

CVIII. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

CIX. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

CX. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

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

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

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

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

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

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

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

emisiones contaminantes;

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

CXIX. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

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

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

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

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

CXXIV. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, impulsado por una fuerza humana directa o asistida para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

CXXV. Vehículos de micromovilidad: Vehículos personales o multiusuario, ultraligeros. Pueden ser impulsados por tracción humana, asistencia eléctrica o motores, y cuya velocidad máxima por diseño no exceda los 30 kilómetros por hora. Están destinados al transporte de personas, bienes o servicios. Se consideran dentro de esta categoría, entre otras, a bicicletas eléctricas, triciclos, monopatines eléctricos, carritos de servicio, sillas de ruedas motorizadas, dispositivos de reparto urbano. No se requerirá licencia ni placas para su operación, salvo disposición expresa en contrario.

CXXVI. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

CXXVII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

CXXVIII. Vehículo no motorizado: Vehículo que utiliza tracción humana, pedaleo asistido como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

CXXIX. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

CXXX. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

CXXXI. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

CXXXII. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario urbano; y

CXXXIII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.



Artículo 9 Bis. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas de la Ciudad, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
 - II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
 - III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
 - IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
 - V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
 - VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, en la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
 - VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
 - VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y
 - IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.
- Artículo 10.- Corresponde a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, en su calidad de titular de la Administración Pública en los términos señalados por los artículos 4, párrafo décimo séptimo y

122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la aplicación de la presente Ley a través de:

I. a VI. ...

VII. Secretaría de Salud;

VIII. Instituto de Verificación Administrativa

IX. Las Alcaldías, en lo que compete a su demarcación; y

X. Las demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad en la Ciudad.

...

...

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

I. Formular, aprobar, y aplicar en su caso, los criterios generales y las políticas para promover sistemas de movilidad integrada y de seguridad vial en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano, así como vigilar su debido cumplimiento;

II. Definir y expedir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo dispuesto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las Normas Oficiales Mexicanas, así como a lo señalado en el Programa General del Desarrollo en esa materia;

II Bis. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen;

II Bis 1. Procurar, en coordinación con las Alcaldías, una política integral de seguridad vehicular;

II Bis 2. Formar parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y en su caso, designar a la autoridad que actúe en su representación;

III. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

IV. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad, así como de los sistemas de movilidad que promuevan la inclusión;

V. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la gobernanza en las acciones de la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;

VI. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales técnicas relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de la movilidad, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte, donde se promueva el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas, así como de los derechos de las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, con énfasis en las personas con discapacidad, movilidad reducida y perspectiva de género;



- VII. Promover la renovación de flota con vehículos cuyas características, sistemas, equipamiento y estándares protejan la integridad física de las personas pasajeras y usuarias dentro de la vía, ayudando así a disminuir la mortalidad y morbilidad causados por siniestros de tránsito;
- VIII. Elaborar y expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales técnicas relativas a los criterios de seguridad vehicular para los procesos de adquisición o arrendamiento de vehículos para la conformación de flotillas para el servicio público, que garanticen la protección de las personas usuarias vulnerables de la vía, personas conductoras y personas ocupantes por lo que deberán de incluir como mínimo los siguientes dispositivos: control electrónico de estabilidad, estándar de protección a peatones y frenado autónomo de emergencia.
- IX. Celebrar convenios o acuerdos de coordinación, inversión y concertación metropolitanos y con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del Sistema de Movilidad y de seguridad vial, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte, seguridad vial, movilidad y la reducción del uso de vehículos particulares;
- X. Instrumentar las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XI. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México, en coordinación con otras fuentes de financiamiento los recursos suficientes para la implementación de acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares, transporte y para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;
- XII. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría;
- XIII. En coordinación con las Entidades Federativas colindantes, establecer e implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser complementario y congruente con directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial; así como la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- XIV. Expedir y aplicar, en su oportunidad y cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley, en coordinación con otras áreas afines y respetando los derechos de los ciudadanos;
- XV. Expedir lineamientos relativos a la construcción y mantenimiento de la infraestructura, equipamiento vial, y transporte público, atendiendo medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para personas con discapacidad, movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVI. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

- I. Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y la normatividad vigente en el ámbito de su competencia; así como, fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando los derechos a la movilidad y la seguridad vial como referentes y fines últimos en la elaboración de políticas públicas y programas;

II. ...

II Bis. Elaborar el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, conforme a lo previsto en la Ley General, la Estrategia Nacional y este ordenamiento, apoyándose en los datos de movilidad y seguridad vial previamente analizados y validados tanto por el INEGI, así como por la Secretaría de Salud federal.

La actualización de ambos Programas será formulada en términos de lo dispuesto por la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México para alinear las estrategias, líneas de acción e indicadores con el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México.

La publicación de dichas actualizaciones se llevará a cabo previa consulta con el Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva, y la aprobación de la persona titular de la Jefatura del Gobierno;

II Bis 1. Elaborar y coordinar la aplicación de estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos de movilidad activa y micromovilidad;

III. ...

IV. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público, priorizando el transporte de cero o bajas emisiones contaminantes;

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

VI. Realizar todas las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, que además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de las personas permisionarias y concesionarias y el cumplimiento de sus obligaciones;

VII. ...

VII Bis. Recabar e integrar la información de siniestralidad y mortalidad en la base de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial;

VIII. Elaborar y someter a la aprobación de la persona titular de la Jefatura de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los Planes Generales de Desarrollo, Programa General de Ordenamiento Ecológico, todos de la Ciudad de México; y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como los acuerdos regionales en los que participe la Ciudad;

IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades, condiciones de seguridad vial, y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

XVI. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad de México, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad y seguridad vial de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de las personas usuarias



Instituto del
Sur Urbano

vulnerables de la vía;

XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables y sostenibles, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, multimodal, movilidad activa y motorizadas no contaminantes;

XVIII. a XIX. ...

XX. Establecer fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en la Ciudad mediante políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o movilidad activa, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas de su uso;

XXI. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, e infraestructura ciclista, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado;

XXII. Otorgar y cancelar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y de carga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública, dando prioridad a aquellos vehículos de cero o bajas emisiones contaminantes;

XXIII. ...

XXIV. Coordinar con las dependencias y organismos de la Administración Pública, las acciones y estrategias que coadyuven a la protección de la vida y del medio ambiente en la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y descarga, así como impulsar la utilización de energías alternas y la implementación de medidas de seguridad vial;

XXIV Bis. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial que promuevan la inclusión de la perspectiva de género e inclusión para promover una experiencia de movilidad más accesible, segura, incluyente y eficiente para las mujeres, la movilidad de cuidado y la infancia;

XXV. ...

XXVI. Realizar y, en su caso, aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte, y las modificaciones de las ya existentes; tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad y sus actualizaciones correspondientes;

XXVII. Redistribuir, modificar y adecuar itinerarios o rutas de acuerdo con las necesidades de la población y las condiciones impuestas por la planeación del transporte priorizando la movilidad de cuidado;

XXVIII. Determinar las características y especificaciones técnicas de las unidades, parque vehicular e infraestructura de los servicios de transporte de pasajeros, carga y de bienes;

XXIX. a XXX. ...

XXXI. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley y sus reglamentos, cometidas por las personas concesionarias, permisionarias, operadoras, empleadas o demás personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte público, a excepción de aquellas que deriven de un procedimiento de verificación administrativa cuya atribución corresponde exclusivamente al Instituto;

XXXII.

XXXIII. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de siniestros de tránsito, en coordinación con otras dependencias;

XXXIV.

XXXIV Bis. Gestionar y actualizar los indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporen al Sistema de Información Territorial y Urbano;

XXXV. a XXXVII.

XXXVIII. Calificar y determinar en los casos en que exista controversia, respecto a la representatividad de las personas concesionarias y/o permisionarias y la titularidad de los derechos derivados de las concesiones, permisos y autorizaciones, a fin de que el servicio de transporte público de pasajeros o de carga no se vea afectado en su prestación regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida;

XLVI. Llevar un registro de la capacitación impartida por la Secretaría a las personas involucradas o relacionadas con los servicios de transporte en la Ciudad de México, así como aquella que es impartida por otros organismos, dependencias e instituciones en acuerdo con la Secretaría y por las personas concesionarias o permisionarias con sus propios medios;

XLVII. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente y particulares el transporte escolar y programas que fomenten el uso racional del automóvil particular para el traslado de los estudiantes;

XLVIII. a XLIX.

L. Establecer un programa que fomente la cultura de donación de órganos y tejidos en la expedición o renovación de la licencia de conducir, diseñando mecanismos para incluir una anotación que exprese la voluntad del titular de la misma respecto a la donación de sus órganos o tejidos;

LI. a LIII.

LIII Bis. Practicar exámenes teóricos, prácticos, de aptitud y capacidad a los solicitantes de licencias y permisos de conducir, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y demás disposiciones aplicables;

LIV. a LV.

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

LVI Bis. Establecer mecanismos de coordinación y colaboración con Seguridad Ciudadana y la Secretaría de Salud que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

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

LX.

LXI. Disponer un centro de atención al usuario que se encuentre en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información;

LXII. a LXIII.

LXIV. Dar seguimiento a los siniestros de tránsito que se susciten en el transporte para brindar



Instituto del
Sur Urbano

información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de personas concesionarias o permisionarias de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención prehospitalaria oportuna de siniestros de tránsito, y

LXV. ...

Artículo 13.- ...

I. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad y seguridad vial que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

II. ...

II Bis. En el ámbito de sus atribuciones y competencias, así como en coordinación con la Secretaría de Salud, verificar si la persona conductoradele vehículo motorizado cumple con de los límites de alcohol, estupefacientes o psicotrópicos;

III. a IV. ...

V. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad;

VI. Aplicar las sanciones procedentes a las personas conductoras de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito. Conforme a lo dispuesto en la Ley General, la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás ordenamientos aplicables;

VII. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de sistemas de información de fácil comprensión en materia de movilidad y seguridad vial;

VIII. Participar, en el marco de sus atribuciones y competencias en acciones de prevención y protocolos de actuación frente a situaciones de violencia de género en los sistemas de movilidad;

IX. Participar, en el marco de sus atribuciones y competencias en acciones de protección al medio ambiente en relación con la movilidad y la seguridad vial;

X. Prestar servicios de emergencia en siniestros de tránsito en coordinación con la Secretaría y la Secretaría de Salud; y

XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 13 Bis. Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Salud tendrá, las siguientes atribuciones:

I. Elaborar las guías de práctica clínica y protocolos que permitan la mejora en la calidad de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

II. Capacitar al personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

III. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, realizar campañas de prevención de

siniestros de tránsito, sobre los riesgos de conducir bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas o estupefacientes;

IV. En el ámbito de sus atribuciones y competencias, así como en coordinación con Seguridad Ciudadana, vigilar el cumplimiento de los límites de alcohol en sangre y aire expirado de conformidad con la presente Ley; y

V. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 14.- ...

I. a II.

III. Establecer y aprobar, en coordinación con la Secretaría y las demás autoridades competentes, los Programas de Ordenamiento Vial y transporte escolar, y

IV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 15.- ...

I. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todas las y los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;

XI. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la accesibilidad, movilidad integral y protección a la vida;

XII. Fomentar la movilidad activa y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles, organizaciones sociales, empresas, comités ciudadanos, padres de familias, escuela y habitantes de su demarcación;

XIII. a XIV.

Artículo 16.- En la vía pública las alcaldías tendrán, dentro del ámbito de sus atribuciones, las siguientes facultades:

I.

II. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstruyan, limiten o impidan el uso adecuado de las vialidades, sin la autorización correspondiente, en términos de la normativa aplicable y que no cuenten con el permiso correspondiente de la Secretaría;

III. Retirar todo tipo de elementos que obstruyan, limiten o impidan el uso adecuado de las vialidades y que hayan sido colocados sin la documentación que acredite su legal instalación o colocación. Los objetos retirados se reputarán como mostrenos y su destino quedará al arbitrio de la Alcaldía que los retiró;

IV. Colocar señalización para la utilización adecuada de la infraestructura destinada a la movilidad y seguridad vial, y

V. Promover a través de medios digitales e impresos, nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos y una sana convivencia en las calles. Para el cumplimiento de las facultades anteriores, las Alcaldías establecerán mecanismos de coordinación con las autoridades competentes según sea el caso.

Artículo 17.- ...

I. Emitir opinión previa para la autorización que expida la Secretaría a las personas permisionarias del servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis, dentro de su demarcación.

II. Contribuir con todas aquellas acciones de la Secretaría tendientes a que el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de las personas permisionarios.

III.

Artículo 19.- Sin menoscabo de lo señalado en la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de



México y con el propósito de estimular la participación ciudadana en el diseño, implementación y evaluación de las acciones en materia de movilidad, se crea el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad.

...

Artículo 20.- ...

I. ...

II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de vialidad, seguridad vial y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;

III. ...

IV. Dar opinión sobre las herramientas de seguimiento, evaluación y control para la planeación de la movilidad. Los proyectos expuestos

ante el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, serán evaluados con los estándares que garanticen la movilidad de acuerdo a esta Ley, dichas opiniones serán publicadas mediante un documento técnico, en el que se expondrán las resoluciones referidas en las fracciones anteriores, a efecto que sean considerados por la persona titular de la Jefatura de Gobierno, y

V. Recibir propuestas del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial relativas a la materia.

Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por:

I. La persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá;

II. La persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia;

III. Las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios, Seguridad Ciudadana, Secretaría de Salud; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes;

IV. Las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes;

V. Cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes;

VI. Cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes;

VII. Las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático y Protección Ecológica del Congreso de la Ciudad de México;

VIII. Una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes; y

IX. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes.

El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

Artículo 21 Bis. En cada Alcaldía se instalará un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial será integrado por:

I. La persona titular de la Alcaldía quien lo presidirá;

II. Un mínimo de tres y hasta cinco Concejales, preferentemente quienes tengan conocimiento en la materia, en calidad de consejeros permanentes;

III. Una persona representante de las unidades administrativas de la Alcaldía que tengan injerencia en los programas de movilidad, seguridad vial, infraestructura, aprovechamiento, desarrollo urbano y obras, entre otros; en términos del artículo 71 de la Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México, en calidad de consejeros permanentes;

IV. Una persona representante de la Secretaría, en calidad de consejero permanente;

V. La persona titular de la Presidencia de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México, en calidad de invitado permanente; y

VI. Tres representantes en calidad de invitados permanentes según como se indica a continuación:

a) Un representante de la participación de la sociedad, pueblos, barrios y comunidades indígenas;

b) Un representante de instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley; y

c) Un representante de las organizaciones de la sociedad civil y gobierno.

Quienes funcionarán como observatorio ciudadano y se abocarán a la temática de su demarcación, pudiendo poner a consideración del Consejo propuestas por realizar.

El Consejo deberá reunirse en sesiones trimestrales, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

Artículo 24.- ...

I. Establecer programas, procesos y lineamientos para implementar la integración de los servicios de transporte público de pasajeros proporcionado por la Administración Pública y los servicios de transporte concesionado, al Sistema Integrado de Transporte Público;

II. a III. ...

Artículo 25. El Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, estará integrado por la persona titular de la Secretaría de Movilidad, quien presidirá, las personas Titulares de las Direcciones Generales de la Secretaría y las personas Titulares de las entidades y los organismos de la



Sur

Instituto del
Sur Urbano

Administración Pública que prestan el servicio de transporte de pasajeros, incluyendo a las personas titulares del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús y del Sistema de Transporte Público Cablebús.

Artículo 26.- La Comisión de Clasificación de Vialidades tendrá por objeto asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en la Ciudad, de acuerdo con la tipología de calles completas que establezca el Reglamento de Tránsito, el Manual de Diseño Vial para la Ciudad de México, el Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal y demás disposiciones aplicables.

Artículo 27.- Son facultades de la Comisión de Clasificación de Vialidades:

- I. Clasificar, revisar y, en su caso, modificar la categoría de las vías;
- II. Elaborar el directorio georreferenciado de vialidades; e
- III. Informar a la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana quien en su caso podrá opinar sobre la categoría asignada a cada vialidad para la modificación del contenido de los planos de alineamiento y derechos de vía, así como las placas de nomenclatura oficial de vías.

Artículo 29. El Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, tiene como propósito buscar los mecanismos y ejecutar las acciones necesarias para eficientar el servicio de transporte público concesionado en sus modalidades individual y colectivo, renovar periódicamente el parque vehicular e infraestructura del servicio y no poner en riesgo su prestación priorizando en todo momento la utilización de vehículos cero y bajas emisiones; así como aquellos que sean más seguros para ocupantes y personas usuarias vulnerables de la vía.

Artículo 30.- ...

- I.
- II. Proponer y aplicar conjuntamente con la Secretaría, en coordinación con otras dependencias, programas para financiar los apoyos e incentivos económicos orientados a de financiamiento para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio de transporte público concesionado individual, transporte público concesionado colectivo priorizando la adquisición de vehículos de cero o baja emisión de contaminantes, brindando apoyo a través de bonos por el porcentaje del valor de la unidad que determine el Comité, tomando como base el presupuesto que autorice el Congreso de la Ciudad de México para tal efecto;
- III. Crear y vigilar el funcionamiento del Fondo de promoción para el financiamiento del transporte público, que se regirá bajo los criterios de equidad social, productividad y los señalados en la presente ley;
- IV. Proponer a la Secretaría la autorización de gravámenes de las concesiones de transporte público, que faciliten a las personas concesionarias el acceso preferente a financiamientos respaldados por la banca de desarrollo nacional, mientras monitorea las condiciones crediticias favorables con menor riesgo para las finanzas de las personas concesionarias orientadas a la

renovación, mejora del parque vehicular o infraestructura de dicho servicio; y
V. Supervisar y prevenir que en el caso de incumplimiento de pago por parte de la persona concesionaria acreditada, la Secretaría transmita los derechos y obligaciones derivados de la concesión a un tercero, con el propósito de evitar la suspensión o deterioro del servicio de transporte público en perjuicio de los usuarios.

...

Artículo 31.- ...

I. a III. ...

IV. La Secretaría de Administración y Finanzas;

V. La Secretaría de la Contraloría General; y

VI. La Secretaría de Medio Ambiente;

VII. La Comisión Metropolitana de la materia.

Artículo 33.- ...

I. y II. ...

III. Los relativos al pago de derechos correspondientes a la resolución administrativa de impacto de movilidad y cualquier otro tipo de ingresos por la realización de acciones de compensación y/o mitigación de los efectos negativos sobre la movilidad, la calidad del aire y la calidad de vida que; en su caso, le sean transferidos por la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad; en términos de los ordenamientos jurídicos aplicables;

IV. Las herencias, legados y donaciones que reciba;

V. Los provenientes de Fideicomisos públicos y Fideicomisos asimilados a públicos; y

VI. ...

Artículo 34.- ...

I. Promover alternativas de movilidad a través de modos de propulsión humana o eléctrica, el mayor uso del transporte público, energías limpias, alternativas y sustentables, menor dependencia de modos de transporte motorizados individuales y mejorar tecnologías y combustibles;

II. ...

III. Proponer mejoras a la infraestructura para la movilidad, seguridad vial y servicios auxiliares;

IV. ...

V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad y seguridad vial;

VI. Elaborar iniciativas que promuevan el diseño universal en la infraestructura para la movilidad, seguridad vial y de transporte;

VII. Desarrollar acciones para reducir siniestros de tránsito en los puntos conflictivos de la Ciudad;

VIII. Fomentar el desarrollo urbano orientado al transporte público y la distribución eficiente de bienes y mercancías a través del servicio mercantil y el servicio privado de carga urbana.

IX. Desarrollar acciones vinculadas con inspección y vigilancia en conjunto con las Secretarías de Medio Ambiente y Seguridad Ciudadana en las materias a que se refiere esta Ley y a los Programas Integrales de Movilidad y Seguridad Vial, y

X. Desarrollar acciones que protejan a las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, incluidas aquellas que permitan el intercambio de información relacionada a la seguridad vial, con apoyo de las entidades y dependencias de la administración pública, así como Alcaldías y los organismos de gobernanza metropolitana.

Artículo 34 Ter.- ...

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad activa y peatonal, así como al sistema de bicicletas públicas compartidas de la Ciudad y



II. Desarrollar acciones para reducir los siniestros de tránsito a las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados

TITULO SEGUNDO. DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 35. La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa de Gobierno de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico de la Ciudad de México; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.

...

Artículo 36. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación de la movilidad y de la seguridad vial a la ordenación racional y sistemática de acciones, con base en el ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad de conformidad con las normas aplicables.

La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios de movilidad y seguridad vial basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades de la Ciudad.

La planeación realizada por la Administración Pública y las Alcaldías integrará los principios y la jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

- I. Garantizar la protección de la vida, la salud y la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Incorporar acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, con atención prioritaria a personas con discapacidad, movilidad limitada y otros grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Impulsar programas de proximidad para facilitar el acceso entre vivienda, trabajo y servicios, reduciendo las externalidades negativas de la movilidad;
- IV. Incentivar el uso del transporte público, vehículos de tracción humana y modos de alta eficiencia energética, bajo un enfoque sistémico;
- V. Priorizar la infraestructura para movilidad activa, transporte público y tracción humana;
- VI. Promover estrategias de movilidad con perspectiva de género, seguridad e inclusión de las mujeres;
- VII. Aumentar la resiliencia del sistema de movilidad, fomentando la multimodalidad;
- VIII. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones;
- IX. Integrar la planeación de la movilidad con los planes de desarrollo urbano, el ordenamiento ecológico y la protección ambiental;
- X. Coordinar acciones con los sectores público, privado y social para una movilidad segura y

sustentable.

Artículo 37.- La Secretaría, en el ámbito de sus atribuciones, deberá implementar las siguientes acciones para garantizar un sistema de movilidad seguro, eficiente, incluyente y sustentable:

- I. Diseñar y coordinar políticas públicas de movilidad y seguridad vial que aseguren la integración física, operativa, informativa y tarifaria de los modos de transporte y garanticen condiciones de calidad para las personas usuarias;
- II. Establecer y supervisar medidas de educación y cultura vial con enfoque de derechos humanos, género y seguridad;
- III. Promover la capacitación de personas operadoras de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana, perspectiva de género y atención a grupos vulnerables;
- IV. Implementar acciones para mejorar la eficiencia y seguridad en la distribución urbana de mercancías, minimizando impactos negativos del transporte de carga;
- V. Desarrollar mecanismos para garantizar velocidades seguras, especialmente en zonas escolares, habitacionales y de alta concentración peatonal;
- VI. Impulsar el uso de tecnologías de la información y la comunicación en los sistemas de transporte para mejorar su accesibilidad, operación y seguridad;
- VII. Coordinar con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda el diseño de políticas integradas de movilidad y desarrollo urbano, con criterios de sustentabilidad;
- VIII. Establecer medidas específicas para prevenir la violencia en el espacio público y en los sistemas de transporte, con énfasis en las violencias de género; y
- IX. Incorporar mecanismos de evaluación, monitoreo y transparencia de los programas implementados en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 37 Bis. En la planeación y el diseño de las políticas de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes fomentarán y garantizarán la participación de las mujeres, considerando, además de su interseccionalidad, además de:

- I. La implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, eficiente e incluyente la experiencia de la movilidad de las mujeres y la movilidad del cuidado;
- II. La adopción de estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial para prevenir y erradicar las violencias de género, bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes, incluyendo la capacitación, sensibilización de las personas responsables del diseño, operación y evaluación de los sistemas de movilidad; y
- III. Atender lo dispuesto en las leyes de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como aquellas recomendaciones y políticas que aseguren la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por las autoridades competentes.

CAPÍTULO II

PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 39.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará acorde con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y a través de los siguientes instrumentos:

- I. a III. ...

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación



Sur

Instituto del
Sur Urbano

y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Artículo 40.- ...

...

Dentro de este programa, deberá diseñarse con un enfoque sistémico, contemplando la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de interseccionalidad, accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.

Artículo 41.- ...

I. El diagnóstico considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad, en situación de vulnerabilidad y de género;

II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en la Estrategia Nacional y el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;

III. ...

a) Criterios para el diseño vial y la ordenación del tránsito de vehículos;

b) ...

c) Fomento del uso de la bicicleta, vehículos no motorizados y de los desplazamientos a pie y otras formas de movilidad activa, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

d) ...

e) Mejoramiento y eficiencia de sistemas integrados de transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;

f) Infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;

g) a i) ...

j) Educación vial y todas aquellas medidas para promover la circulación de personas y vehículos con prudencia y cortesía, así como la promoción del cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sustentable; y

k) Acciones encaminadas a prevenir siniestros de tránsito.

IV. a V. ...

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, organismos de gobernanza metropolitana, entidades federativas y municipios; y

VII. ...

Artículo 42. ...

Corresponde a la Secretaría, en coordinación con Seguridad Ciudadana, Secretaría del Medio

Ambiente, Secretaría de Salud, Secretaría de Obras, Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana, Alcaldías y otras autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión de la persona Titular de la Jefatura de Gobierno; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

Artículo 43. ...

I. ...

II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en la Estrategia Nacional y el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;

III. ...

a) Patrón de ocurrencia de siniestros de tránsito;

b) ...

c) Intersecciones y corredores con mayor índice de siniestros de tránsito en vías primarias;

d) Actividades de prevención de siniestros de tránsito;

e) Atención prehospitalaria de siniestros de tránsito;

f) Ordenamiento y regulación del uso de vehículos motorizados impulsados por combustibles fósiles y de recarga eléctrica de dos y tres ruedas tales como motocicletas convencionales, moto bicis eléctricas, patines y bicicletas eléctricos, y

g) Control de la velocidad.

IV. a V. ...

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, organismos de gobernanza metropolitana, entidades federativas y municipios; y

VII. ...

Artículo 44. La formulación y aprobación de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial será de acuerdo a lo establecido en la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México.

Artículo 45. Los programas específicos tienen por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos e infraestructuras para la movilidad y la seguridad vial, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.

Artículo 46. ...

I. Sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial;

II. a IV. ...

V. Banco de proyectos de infraestructura para la movilidad;

VI. Encuesta ciudadana;

VII. Consulta ciudadana;

VIII. Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y

IX. Sistema de Información Unificado de la Ley de Operación e Innovación Digital.

Artículo 47.- El Sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, recopilar, organizar, procesar, difundir y actualizar sobre la Ciudad en materia de movilidad.

El Sistema deberá contar con la capacidad de agrupar conjuntos de datos estructurados y vinculados entre sí, dentro de una misma unidad temática y física, de forma que puedan ser



procesados apropiadamente para obtener información.

...

La información contenida en el Sistema deberá garantizar que los datos provengan de una fuente autorizada e identificables, además de considerar características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género, de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad.

Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística organizada, estandarizada, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, deberá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.

El Sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial contendrá como mínimo lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público Vehicular;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- III. Las personas operadoras de servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Las personas conductoras de los servicios de transporte público y de carga en sus modalidades mercantil y privado;
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de sanciones respectivas;
- VI. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular;
- VII. Información sobre encuestas origen - destino, con atención a la movilidad del cuidado;
- VIII. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- IX. Alta y baja de vehículos nuevos o usados;
- X. Información sobre adecuaciones de infraestructura y red vial;
- XI. Información relativa a la atención médica prehospitalaria brindada en siniestros viales, incluyendo tiempos de respuesta y tipo de unidad movilizada, y
- XII. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial y el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 48. El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. El sistema se conformará con información geo estadística e indicadores sobre seguridad vial, infracciones y siniestros de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido tanto en la Ley de Operación e Innovación Digital para la Ciudad de México, así como en la Ley de Protección de Datos

Personales en posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México. El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial contendrá como mínimo lo siguiente:

- I. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
- II. Información sobre los resultados de auditorías e inspecciones de seguridad vial;
- III. El registro mensual de la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio de siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones que reporten las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria de conformidad con la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México;
- IV. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y seguimiento de seguridad vial y el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y
- V. Aquellos estándares de homologación de datos diseñados para garantizar un adecuado procesamiento de datos e interoperabilidad con la plataforma de datos abiertos para el acceso y descarga de información de seguridad vial de conformidad con la política establecida por la Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México.

Artículo 50. La Secretaría pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad y seguridad vial a más tardar el 30 de noviembre de cada año.

Artículo 51. Las auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por la Secretaría y se podrán aplicar a todos los proyectos viales y de transporte:

- I. ...

Para la aplicación de auditorías e inspecciones, la Secretaría se ajustará a lo establecido en los lineamientos técnicos que publique el Sistema Nacional para tal fin.

TITULO TERCERO. DEL SISTEMA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I

DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Artículo 55. El Servicio de Transporte público y privado en la Ciudad se desarrollará en un sistema integrado, permitiendo la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y medios de pago. Para los efectos de esta Ley, se clasifica en:

- I. a II. ...

Artículo 61. ...

La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de las personas concesionarias, ésta permanecerá vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se emitan los lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.

Artículo 64.- Toda persona conductora de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.



...

Los permisos para conducir no podrán otorgarse cuando se trate de vehículos de uso comercial o de transporte público.

Artículo 65. Todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar el examen de valoración integral de aptitud, así como el examen teórico práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso que se trate, además de cumplir con los demás requisitos y disposiciones jurídicas y administrativas aplicables que señala está Ley.

Para tal efecto, la Secretaría emitirá los lineamientos para la evaluación, que incluyan:

- I. El contenido del examen teórico práctico de conocimientos y habilidades para cada una de las licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación, los cuales deberá hacer públicos para su consulta por parte de las y los interesados;
- II. El protocolo para la aplicación de los exámenes teórico prácticos;
- III. Los requisitos que garanticen que las personas con discapacidad, mediante formatos accesibles, puedan obtener su licencia o permisos en igualdad de condiciones, y
- IV. Las medidas para la expedición de licencias por la Secretaría ya sea impresas en material plástico o en forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en el territorio nacional.

Artículo 65 Bis . Las licencias tendrán las siguientes vigencias:

- I. Licencia para conducir vehículos particulares o motocicletas: cinco años;
- II. Licencia para conducir vehículos de transporte público: tres años;
- III. Licencia para conducir vehículos de transporte de carga: tres años;
- IV. Licencia para conducir vehículos de emergencia y transporte escolar: dos años;
- V. Permiso temporal para personas conductoras noveles: seis meses.

Una vez cumplida su vigencia, las licencias podrán renovarse por un nuevo periodo, para lo cual deberán aprobar previamente el examen de valoración psicofísica integral para acreditar que goza de salud óptima. En el caso de que hayan existido modificaciones a las normas de tránsito, se requerirá un examen teórico y/o curso de actualización, en términos de lo que disponga la Secretaría de Movilidad

Artículo 65 Bis 1. La Secretaría de Movilidad diseñará e implementará cursos y manuales de educación vial y manejo seguro. Los cursos y manuales deberán incluir al menos el conocimiento de los factores de riesgo prioritarios, así como la regulación enfocada a la protección y seguridad de todas las personas usuarias de la vía. Los cursos podrán ser requisitos para la obtención de licencias, y podrán ser realizados directamente por la Secretaría por una autoescuela certificada.

Artículo 67. ...

- I. Cuando la persona titular sea sancionada por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;
- I Bis. Cuando la persona titular cause daños y lesiones por segunda vez en un periodo de un año a personas peatonas, ciclistas o usuarias de vehículos no motorizados en siniestros de tránsito, determinadas por las autoridades respectivas;
- II. Cuando la persona titular sea sancionada por tercera ocasión en un periodo de tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;
- III. Cuando la persona titular cometa alguna infracción a la presente Ley o sus reglamentos, bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas;
- IV. Cuando a la persona titular se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir;
- IV Bis. Cuando a la persona titular, dentro de un periodo de seis meses, se le hayan agotado los diez puntos a su matrícula y los doce puntos a su licencia;
- V. Cuando se compruebe que la información proporcionada para su expedición es falsa, o bien que alguno de los documentos presentados es falso o alterado, en cuyo caso se dará vista a la autoridad competente;
- VI. Cuando una autoridad jurisdiccional o ministerial determine en definitiva que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad de la persona titular y éste tenga como consecuencia la pérdida de la vida o cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y
- VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando la persona titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. Las personas conductoras de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucradas en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 68.- ...

- I. Si la persona conductora acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año y haya agotado en dos periodos consecutivos la mitad de los puntos de su matrícula y los puntos de la licencia;
- II. Cuando la persona titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;
- III. Por un año, cuando la persona titular sea sancionada por primera ocasión por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligada la persona infractora a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y
- IV. Por tres años, cuando la persona titular sea sancionada por segunda ocasión en un periodo menor a tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligada la persona infractora a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una



institución especializada pública o privada.

La persona conductora que infrinja el párrafo anterior, se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.

La persona conductora que infrinja el párrafo anterior, se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.

Para que la suspensión quede anulada la persona conductora deberá tomar un curso de manejo emitido por la Secretaría, así como acreditar el examen teórico práctico correspondiente en una sola exhibición, de no ser así la suspensión se dará por otros tres meses.

Artículo 69. ...

I. ... a II. ...

III. Cuando le haya sido cancelado un permiso o concesión por causas imputables a su persona;

III Bis. Cuando en un periodo no mayor a dos años haya vencido en más de dos ocasiones los puntos a su matrícula y a la licencia, y

IV. ...

Artículo 71.- Las personas conductoras y propietarias de vehículos motorizados, están obligados a responder por los daños y perjuicios causados a terceros en su persona y/o bienes, por la conducción de estos.

Artículo 72.- Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se establezca para tal efecto en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 74. El Sistema Integrado de Transporte deberá atender a la jerarquía de la movilidad y funcionará bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.

...

Artículo 76.- El servicio de transporte público de pasajeros en ciclotaxis deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte destinado al traslado de

usuarios o pasajeros, a través de recorridos previamente convenidos entre el usuario y el operador en las vialidades autorizadas; este servicio será operado por las personas permisionarias debidamente registrados e identificados por la Secretaría.

Artículo 79.- ...

Las políticas y programas de movilidad y seguridad vial promoverán la intermodalidad con una visión científica en coordinación con las instancias metropolitanas. La información generada sobre los modos de transporte y las demandas de viajes deberá encontrarse vinculada y accesible, regida por los principios de transparencia y simplificación administrativa.

Para cumplir con los supuestos a que se refiere este artículo, las autoridades competentes en la materia deberán observar los lineamientos que al efecto emita la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México.

Artículo 80. La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, higiene y eficiencia.

...

Asimismo, deberá establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

En aquellas demarcaciones territoriales que cuenten con áreas rurales se deberá proveer el servicio de transporte público gratuito o alternativas de movilidad activa y segura, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

...

Artículo 82. Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre de la persona conductora y matrícula de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia, debiendo contar con una versión en formato accesible; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.

Artículo 84. En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, la Secretaría otorgará concesiones para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y de carga.

...

Para efectos de esta Ley y sus reglamentos, constituye servicio público de carga, exclusivamente, el que realizan las personas físicas o morales en sitios, lanzaderas y bases de servicio, al amparo de la concesión y demás documentación expedida por las autoridades competentes.

Artículo 86.- ...

En los corredores de transporte la Secretaría otorgará preferentemente la concesión correspondiente a la persona moral que integre como socios a las personas concesionarias individuales de transporte colectivo que originariamente presten los servicios en las vialidades significativas señaladas en los estudios respectivos.

...

...



Instituto del
Sur Urbano

Artículo 87. La acreditación de la capacidad técnica, administrativa y financiera para la prestación del servicio de corredores de transporte, deberá asegurar la prestación del servicio en condiciones de calidad, accesibilidad, seguridad, oportunidad y permanencia.

...
Artículo 88.- La Secretaría llevará a cabo, el control, atención y tratamiento de las personas concesionarias de los servicios de transporte, en un plano de igualdad. Previo estudio de factibilidad, establecerá los mecanismos necesarios para implementar el servicio de transporte público proporcionado por el Gobierno de la Ciudad de México, con objeto de garantizar su acceso a todos los sectores de la población, sobre todo a las zonas populares o aquellas, en donde el servicio proporcionado por las personas concesionarias sea insuficiente.

...
I. a III. ...

IV. Que la prestación de este servicio de transporte, no genere una competencia ruinosa a las personas concesionarias;
V. a VI. ...

Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad, deberá contar con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a las personas usuarias, conductoras o terceros, en su persona o patrimonio.

...
Las unidades relacionadas en siniestros de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por parte de Seguridad Ciudadana, conforme a lo establecido en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

Artículo 91.- Las personas concesionarias o permissionarias del servicio de transporte público colectivo de pasajeros de otra entidad federativa colindante con la Ciudad, única y exclusivamente podrán acceder a la Ciudad en el Centro de Transferencia Modal más cercano del Sistema de Transporte Colectivo conforme lo determine el permiso correspondiente.

Artículo 92.- La Secretaría otorgará concesiones, bajo invitación restringida, cuando se trate de servicios complementarios a los ya existentes; servicios que las personas concesionarias hayan dejado de operar; por renuncia a los derechos derivados de la concesión, o por resolución de autoridad competente; en los demás casos se seguirá el procedimiento de licitación pública.

...
I. a VI. ...

Artículo 93. Ninguna concesión se otorgará, si con ello se establece una competencia ruinosa o ésta va en detrimento de los intereses del público usuario, o se cause perjuicio al interés público.

...
Artículo 98.-...

En el caso de los vehículos utilizados por autoescuelas, dichos vehículos deberán cumplir con las condiciones técnicas y de seguridad que determine la Secretaría, incluyendo de forma obligatoria el sistema de doble mando operativo, señalización exterior visible que los identifique como vehículos de instrucción, así como póliza de seguro vigente con cobertura de responsabilidad civil para conductor, instructor y terceros.

La Secretaría establecerá los lineamientos para la evaluación, supervisión y renovación periódica de los permisos otorgados, con el objetivo de garantizar la seguridad vial y la calidad del servicio prestado por las Escuelas para Conducir Certificadas.

Artículo 100.- ...

I. a III. ...

III. Datos estadísticos obtenidos por la Secretaría en relación a la oferta y demanda del servicio, a efecto de sustentar la necesidad de incrementar el número de personas concesionarias;

IV. a VII. ...

Artículo 102.- ...

I. Que la persona concesionaria haya cumplido a satisfacción de la Secretaría con todas y cada una de las condiciones y requisitos establecidos en la concesión, en la presente Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

II. a III. ...

IV. Que en todo caso, la persona concesionaria acepte las modificaciones que por cuestiones de interés general o mejoramiento del servicio, le sean determinadas por la Secretaría.

Las solicitudes de prórroga de la concesión y refrendo o revalidación del equipamiento auxiliar de transporte que presenten las personas concesionarias, deberán acompañarse del pago de derechos de los estudios técnicos correspondientes que considere la Secretaría.

Artículo 103.- ...

Si la solicitud es presentada en tiempo y forma, la Secretaría tendrá como máximo un plazo de cuatro meses a partir de la fecha de presentación de la solicitud para resolver sobre su procedencia; si transcurrido dicho plazo la Secretaría no da respuesta, se entenderá que la prórroga es favorable sin necesidad de certificación y la persona concesionaria, deberá presentar dentro de los cinco días siguientes, los comprobantes de pago de derechos y los documentos e información necesaria, para que dentro de los quince días posteriores, le sea otorgado el documento correspondiente.

La falta de solicitud no afectará el ejercicio de las facultades de la Secretaría, respecto a la extinción de la concesión y, en su caso, adjudicación en términos de esta Ley, a fin de no lesionar los derechos de los usuarios.

Artículo 107.- Los derechos derivados de la concesión, el equipamiento auxiliar de transporte, los bienes muebles e inmuebles, las unidades y sus accesorios que estén sujetos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sólo podrán ser gravados por la persona concesionaria, mediante autorización expresa y por escrito de la Secretaría, sin cuyo requisito la operación que se realice, no surtirá efecto legal alguno.

CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS CONCESIONARIAS

Artículo 110.- Son obligaciones de las personas concesionarias:



Sur

Instituto del
Sur Urbano

I. a V. ...

VI. Prestar el servicio de transporte público de manera gratuita, cuando por causas de caso fortuito, fuerza mayor, movimientos sociales, cuestiones de seguridad pública o seguridad nacional así lo requieran y en cuyas situaciones la Secretaría informará a las personas concesionarias;

V. a X. ...

XI. Vigilar que las personas conductoras de sus vehículos, cuenten con la licencia exigida por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables para operar unidades de transporte público y con los requisitos y documentos necesarios para desempeñar esta actividad; e informar por escrito a la Secretaría los datos de identificación y localización de sus conductores;

XII. a XIII. ...

XXI. Mantener los vehículos en buen estado general mecánico, eléctrico y de pintura, que para cada caso fije la Secretaría. La persona concesionaria será responsable además, de la correcta presentación y aseo del vehículo;

XV. a XXII. ...

XXIII. Disponer de un centro de atención al usuario que se encuentre en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información. Dicho centro de atención podrá prestar servicio a varias personas concesionarias;

XXIV. a XXV. ...

Artículo 111.- Las personas concesionarias, no podrán suspender la prestación del servicio de transporte público, salvo por causa de caso fortuito o fuerza mayor.

Si las circunstancias que producen la suspensión se prolongan por más de cuarenta y ocho horas, la persona concesionaria deberá dar aviso a la Secretaría, haciéndole saber cuáles han sido las causas que originaron la suspensión del servicio y el tiempo estimado en el que se considera restablecerlo. La falta de este aviso dará como consecuencia la aplicación de las sanciones previstas en esta Ley.

Una vez que cesen las causas de suspensión del servicio de transporte público, la persona concesionaria deberá reanudar de inmediato su prestación dando aviso a la Secretaría, con las constancias correspondientes.

Artículo 112.- La Secretaría se reserva el derecho de rescatar las concesiones para el servicio de transporte por cuestiones de utilidad e interés público.

El rescate que se declare conforme a esta disposición, otorgará el derecho a la persona concesionaria de que se le indemnice de acuerdo con la cantidad fijada por peritos, en los términos que disponga la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público.

...

Artículo 113.- ...

I. a VII. ...

VIII. Que la persona concesionaria cambie su nacionalidad mexicana; y
IX. ...

Artículo 114.- ...

I. ...

II. Se suspenda la prestación del servicio de transporte público durante un plazo mayor de quince días, por causas imputables a la persona concesionaria; y

III. ...

Artículo 115.- ...

I. a II. ...

II. Cuando la garantía exhibida por la persona concesionaria para el otorgamiento de la concesión, deje de ser satisfactoria y suficiente, previa notificación que le realice la Secretaría;

III. a VI. ...

VII. Que la persona concesionaria por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio público encomendado, se haga acreedor a infracciones calificadas como graves por la Secretaría, por incumplir con las obligaciones o condiciones establecidas en la presente Ley, y en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

VIII. a XI. ...

XII. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el vehículo sujeto a concesión ha sido instrumento para la comisión de algún delito, por la persona concesionaria, algún miembro operador o participe de la concesión y que la persona concesionaria tenga conocimiento; y

XIII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por siniestros de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo con las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competentes (sic) sean imputables a la persona conductora;

XIV. a XV....

Artículo 116.- ...

I. La Secretaría notificará por escrito a la persona concesionaria los motivos de extinción en que a su juicio haya ocurrido y fijará un plazo de diez días para que presente pruebas, alegatos y manifieste lo que a su derecho convenga;

II. a IV. ...

La Secretaría, en el ámbito de su competencia, está facultada para abstenerse de revocar las concesiones, por una sola vez al titular, cuando lo estime pertinente y se justifique de manera fehaciente que se trata de siniestros que no revisten gravedad, no constituyen delito y no se afecta la prestación del servicio.

...

Artículo 117.- ...

Artículo 118.- Las personas concesionarias o permissionarias de los servicios de transporte público, mercantil o privado de pasajeros y de carga con registro en la Ciudad, tendrán la obligación de acudir al proceso anual de revista vehicular, en la cual se realizará la inspección documental y físico mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar o infraestructura, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de instalaciones, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del



servicio.

Artículo 122.- La Secretaría en los casos de que se llegase a suspender total o parcialmente el servicio de transporte público, por causas de caso fortuito, fuerza mayor, cuestiones de seguridad pública o de seguridad nacional, a través de los organismos descentralizados y de las personas concesionarias o permisionarias del servicio de transporte público, proporcionarán a la población el servicio de transporte, desde el inicio de la suspensión hasta el momento en que la propia Secretaría lo determine.

En los casos referidos en el párrafo anterior, la Secretaría deberá garantizar condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia.

Artículo 129. Los permisos que otorgue la Secretaría señalarán con precisión el tiempo de su vigencia, sin que puedan exceder de seis años prorrogables. La persona permisionaria contará con treinta días de anticipación al vencimiento de la vigencia, para presentar la solicitud de prórroga.

...

Presentada la solicitud de prórroga en tiempo y forma, la Secretaría resolverá en un plazo máximo de un mes; si transcurrido este plazo la Secretaría no da respuesta, operará la afirmativa ficta de conformidad a lo establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y la persona permisionaria deberá presentar, dentro de los cinco días siguientes los comprobantes de pago de derechos y los documentos e información necesaria, para que dentro de los quince días posteriores, le sea otorgado el documento correspondiente.

Artículo 130.- ...

- I. ...
- II. Renuncia de la persona permisionaria;
- III. a VI. ...
 - I. El incumplimiento por parte de la persona permisionaria de cualquiera de las obligaciones que se establezcan en el mismo;
 - II. a VI. ...
 - VII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por siniestros de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo a las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competente sean imputables a la persona conductora; y
 - VIII. ...

CAPÍTULO IX DE LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 132.- ...

Inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas con siniestros de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por parte de Seguridad Ciudadana;

asimismo, se le realizará la persona conductora el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 137.- ...

I. a V ...

VI. De representantes legales, mandatarios y apoderados de personas morales concesionarias y permissionarias del servicio de transporte, privado y mercantil de pasajeros y de carga;

VII. a XIV. ...

Artículo 141. El registro para realizar transporte particular de pasajeros o de carga en la Ciudad, se otorgará a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:

I. - V. ...

Los reglamentos de la presente Ley establecerán el procedimiento, términos, condiciones, vigencia, causas de extinción de los registros, así como los casos en que se necesite autorización específica para realizar transporte particular de pasajeros o de carga.

Artículo 145. El Registro Público del Transporte además de los supuestos del artículo anterior, proporcionará los datos que se le requieran por Ley; o bien, a solicitud formal y por escrito de autoridad competente que funde y motive la necesidad de la información.

Artículo 165.- ...

La Secretaría tomará como base la partida presupuestal que a dichos organismos se les asigne en el Presupuesto de Egresos, tomando en consideración el diagnóstico que presenten los organismos de transporte, las personas concesionarias y los demás prestadores de servicio público sobre los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio.

Artículo 170. ...

I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados atendiendo a la jerarquía de la movilidad; y diseñados y regulados bajo los principios y criterios establecidos en la presente Ley;

II. Establecer políticas y mecanismos que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes y/o lesiones, se eviten actividades que interfieran en la seguridad de las personas usuarias, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales. Así como el retiro de los vehículos y objetos que limiten o impidan su uso adecuado;

III. Promover un diseño vial con visión integral, que responda a la movilidad y la habitabilidad del espacio público; procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todas las personas usuarias y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación, atendiendo a la jerarquía de la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros;

IV. La infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, considerando el criterio de calle completa y evitando pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de hacer el cruce peatonal, así como el destinado a la movilidad no motorizada y de tracción humana como son:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatnas;



c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y

d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas.

Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía, especialmente personas peatonas, con movilidad limitada y en situación de movilidad;

V. El diseño de la infraestructura vial , sentidos y operación vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares para dar lugar al transporte público, la movilidad activa, activa y de tracción humana. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales considerará una velocidad de 30 km/hr para calles secundarias y terciarias.

VI. En la medida que el suelo y contexto hídrico lo permita y previa autorización de la autoridad competente, la infraestructura vial deberá permitir la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización;

VII. El diseño de la infraestructura vial deberá incorporar un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como medidas de mitigación y adaptación al cambio climático;

VIII. Establecer lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos en la vía pública y definir políticas de estacionamiento fuera de la vía pública de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción y funcionamiento;

IX. Instaurar las medidas de protección civil y emergencia que se adopten en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público. Para ello la Secretaría deberá preservar bajo su control, una red vial estratégica que garantice la movilidad en dichas situaciones; y

X. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial se garantizará un esquema de participación social de las personas usuarias de la vía.

Artículo 171. Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todas las personas usuarias.

Son elementos inherentes a la infraestructura vial: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento.

Son elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad deberá considerar criterio de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso paraderos seguros y visibilidad y se sujetará a las siguientes prioridades:

I. a V. ...

Artículo 172. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de inscripción expedido por las Alcaldías o el aviso correspondiente; en el ámbito de sus atribuciones. Para expedir la autorización, la Alcaldía requerirá visto bueno de las autoridades competentes, quienes vincularán los estudios técnicos aplicables a

la movilidad y la seguridad vial con base a los establecido en la presente Ley.

Los requisitos y procedimientos para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así como las causas para su extinción y revocación se establecen en los reglamentos correspondientes.

Artículo 173. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, las Alcaldías deberán ajustarse al Programa Integral de Movilidad, al Programa Integral de Seguridad Vial y a los programas de desarrollo urbano, así como la opinión de la secretaría.

Artículo 179.- ...

I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de personas peatonas accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano, que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;

II. Vías ciclistas: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo de vehículos no motorizados o de tracción humana. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; y

Artículo 185.- La Secretaría y la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con la Secretaría de Obras y las Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y garantizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular en condiciones de seguridad.

La nomenclatura y la señalización vial en todas las áreas de circulación peatonal y vehicular se ajustarán a lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad y en el Manual de Diseño Vial para la Ciudad de México que deberán publicarse y mantenerse actualizados por parte de la Secretaría.

Artículo 188. ...

I. Condiciones de diseño universal y accesibilidad para personas con discapacidad, movilidad limitada o en situación de vulnerabilidad;

II. ...

III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de personas pasajeras, incluidas aquellas con discapacidad o movilidad limitada con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;

IV. ...

V. Disponibilidad de información oportuna a las personas usuarias y señalización que oriente sus movimientos en formato accesible;

VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad, comodidad y eficiencia; y

VII. ...

Artículo 189. ...

Las dependencias, organismos y particulares responsables de la administración de las áreas de transferencia para el transporte están obligados a implementar y mantener la nomenclatura y sistemas que garanticen la fácil identificación y orientación de los usuarios, así como su comprensión en formatos accesibles.



Instituto del
Sur Urbano

Artículo 198.- La persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, que será quien coordine con el resto de la Administración Pública las propuestas, establecerá en el Reglamento de Tránsito, las normas para la circulación de las personas peatonas y vehículos en las vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.

En dicho reglamento se determinarán los requisitos legales y administrativos que deben cubrir las personas conductoras y las características de seguridad con las que deberán contar los vehículos y conductores para circular en el territorio de la Ciudad.

...

Artículo 199.- Las personas conductoras de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o permisionadas, están obligados a realizar el pago correspondiente por la circulación en dichas vías de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la Administración Pública.

...

Artículo 210.- Las personas conductoras que estacionen sus vehículos en las zonas que cuenten con sistemas de cobro, están obligados a realizar el pago correspondiente de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la Administración Pública.

...

Artículo 211.- Tienen el derecho de utilizar las vialidades, quienes habitan o transitan en la Ciudad, por lo que los particulares o autoridades no podrán limitar el tránsito de personas peatonas y vehículos.

CAPÍTULO XV

DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad activa además de la seguridad vial con un enfoque sistémico encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir siniestros de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. En este sentido, se promoverá la igualdad sustantiva, inclusión de la perspectiva de género, interseccionalidad y equidad con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.

Artículo 225. Los programas de cultura de movilidad y de seguridad vial se regirán bajo los siguientes principios:

I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la atención prehospitalaria e intrahospitalaria y la protección de la vida; así como la prevención de la violencia y el acoso sexual en contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;

II. ...

III. Dar prioridad del uso del espacio a las personas usuarias de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;

IV. Las personas conductoras de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela; y

V. Promover la utilización del transporte público de cero o bajas emisiones contaminantes y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.

Artículo 226. Las personas usuarias del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus servicios, así como la obligación de cumplir con lo establecido en esta Ley y demás disposiciones que se establezcan para el uso de los sistemas de transporte público.

Artículo 227. La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación y seguridad vial, además de campañas de comunicación y acciones de sensibilización para difundir:

I. La cortesía entre los usuarios de la vía; así como el respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;

II. a IV. ...

V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en la presente Ley, el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;

VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados y no motorizados en la incidencia de siniestros de tránsito;

VII. El respeto al espacio peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

VIII. La preferencia en todo momento a las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados; en razón de su condición;

IX. El significado y preservación de la señalización vial;

X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y

XI. La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.

Las campañas de comunicación en materia de educación y seguridad vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.

Artículo 228. La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial, movilidad y seguridad vial que promuevan los derechos, principios y obligaciones de todas las personas usuarias de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, personas concesionarias y permisionarias, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.

La capacitación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en esas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 229.- Será responsabilidad de la Secretaría definir los alcances y contenidos de los cursos de manejo que partirán las Escuelas para Conducir Certificadas para todo aquel que aspire a obtener una licencia o permiso para conducir un vehículo motorizado en la Ciudad con base en los requisitos señalados en la presente Ley.



Será responsabilidad de la Secretaría definir los alcances y contenidos de los cursos de conducción teórica y práctica que impartirán las Escuelas de Conducción Certificadas, para toda persona que aspire a obtener, por primera vez, una licencia o permiso para conducir un vehículo motorizado en la Ciudad.

Dichos cursos deberán incluir, de manera obligatoria, formación en normas de tránsito, seguridad vial, conducción responsable, así como prácticas de conducción supervisadas. La Secretaría establecerá los lineamientos pedagógicos, criterios de evaluación y mecanismos de supervisión necesarios para garantizar la calidad y eficacia del proceso formativo.

Además, llevará un registro de la capacitación impartida a las personas conductoras y aspirantes a conductores y certificará a los aspirantes a obtener licencia o permiso de conducir en la Ciudad.

Artículo 230. La Secretaría emitirá los lineamientos correspondientes que permitan la uniformidad para la certificación de escuelas de conductores, así como de sus directores, instructores y evaluadores; establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre cultura de la movilidad, educación y seguridad vial, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para personas operadoras o conductoras del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes, niños y personas mayores, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación, seguridad vial y movilidad con perspectiva de género, equidad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad.

Artículo 231. ...

...

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
- II. Concientizar, especialmente a las personas conductoras de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;
- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada, y

VII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 233. En materia de seguridad vial, la Secretaría y la Secretaría de Salud coordinarán el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes a las personas a cargo de la atención a víctimas de siniestros y prevención de siniestros de tránsito, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.

Artículo 234.- Con la finalidad de incentivar, reconocer y distinguir públicamente a las personas concesionarias del transporte público de pasajeros, la Administración Pública otorgará un reconocimiento a las personas morales y concesionarias del transporte público individual de pasajeros que hayan destacado en cualquiera de los siguientes casos:

- a) Desarrollo y calidad de los servicios prestados a las personas usuarias o instituciones públicas;
- b) Profesionalización de las personas prestadoras del servicio;
- c) Contribución a la mejora de la cultura de movilidad y seguridad vial; y,
- d) La adopción de tecnologías sustentables y sostenibles en la prestación del servicio.

Artículo 235. La Secretaría, en coordinación con las demás dependencias de la Administración Pública, fomentará programas de movilidad empresarial que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas y el uso de vehículos no motorizados y/o cero o bajas emisiones contaminantes, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones de contaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.

La Secretaría proporcionará estímulos y reconocimientos a las empresas que participen en el programa de movilidad empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre las personas empleadas.

Artículo 236. La Secretaría en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para dicho fin con el objeto de garantizar que las personas usuarias tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.

Artículo 237. La Secretaría en coordinación con Seguridad Ciudadana, la Secretaría de Medio Ambiente y las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, establecerá programas de ordenamiento vial en entornos escolares con el fin de evitar congestionamientos y siniestros de tránsito. Estos programas deberán involucrar de forma activa a la comunidad escolar a través de la participación de promotores voluntarios y de incentivar el uso del transporte escolar, el uso de vehículos no motorizados y/o cero o bajas emisiones contaminantes.

Artículo 238. Para fomentar la cultura de la movilidad y de seguridad vial entre los habitantes del Ciudad, la Secretaría podrá:

- I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de cultura de la movilidad, educación y seguridad vial, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México y demás legislación aplicable;



Instituto del
Sur Urbano

II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de movilidad educación y seguridad vial, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas; y

III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de movilidad, educación y seguridad vial, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas las personas peatonas, el uso de la bicicleta, vehículos no motorizados, vehículos cero o baja emisión de contaminantes y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables, el respeto a los derechos humanos y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.

Artículo 239. Las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y/o clases de conducción de vehículos motorizados, deberán obtener por parte de la Secretaría el permiso correspondiente, previo al cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley y demás dispositivos administrativos y jurídicos aplicables y los siguientes:

I. El pago de derechos;

II. Contar con una póliza de seguros de cobertura amplia o en su caso un seguro especial de autoescuela;

III. Contar con recursos materiales y humanos suficientes para el desarrollo de su actividad;

IV. Priorizar el uso de vehículos cero o baja emisiones contaminantes; y

III. Contenidos y manuales actualizados, que deberán ser autorizados por la Secretaría de Movilidad al menos cada cinco años y que deberán incluir el conocimiento de los factores de riesgo prioritarios, así como la regulación enfocada a la protección y seguridad de todas las personas usuarias de la vía.

V. Cumplir con las disposiciones establecidas en el Reglamento.

Asimismo, deberán acreditar que en el contenido de su programa de enseñanza, se incluyen clases teóricas de educación y seguridad vial.

CAPÍTULO XVI. De los vehículos de micromovilidad

Artículo 239 Bis. La regulación de los vehículos de micromovilidad se sujetará a los siguientes principios:

I. Equidad territorial y asequibilidad como medios para garantizar el derecho a la movilidad en zonas con menor cobertura de transporte público.

II. Sostenibilidad ambiental y reducción del uso de vehículos motorizados contaminantes.

III. Seguridad vial de las personas usuarias y demás personas en la vía, especialmente los grupos vulnerables.

IV. Movilidad del cuidado, reconociendo el papel de estos vehículos en trayectos relacionados con labores domésticas, escolares o comunitarias.

V. Innovación regulatoria y adaptabilidad tecnológica.

Artículo 239 Bis 1. Queda prohibida toda modificación a los vehículos de micromovilidad que altere

su diseño original, incremente su potencia o velocidad, o les añada dispositivos que los conviertan en vehículos de características distintas a las previstas en esta Ley.

El uso de los vehículos de micromovilidad deberá ajustarse a las especificaciones técnicas para las que fueron diseñados. No se podrá transportar personas o cargas en número, peso o disposición distinta a la prevista por el fabricante o lineamientos emitidos por la autoridad competente.

Artículo 239 Bis 2. Los vehículos de micromovilidad deberán respetar las disposiciones de tránsito aplicables a los vehículos no motorizados, en lo que no contravengan su naturaleza técnica. La Secretaría establecerá, mediante lineamientos de carácter general, los criterios técnicos, de operación, circulación, señalización, zonas de uso y demás aspectos necesarios para garantizar condiciones adecuadas de seguridad vial, operación y convivencia con otros modos de transporte.

Dichos lineamientos deberán contemplar tratamientos diferenciados según el tipo de vehículo, su uso, nivel de riesgo y población usuaria. Asimismo, podrán prever requisitos adicionales en materia de seguridad vehicular o tránsito para aquellos vehículos de micromovilidad que excedan los 30 kilómetros por hora o que, por sus características técnicas o condiciones de operación, representen un mayor nivel de riesgo.

Artículo 239 Bis 3. El reglamento señalará las condiciones bajo las cuales el carril de extrema derecha podrá destinarse al uso compartido entre vehículos motorizados y vehículos de micromovilidad, en vialidades que cumplan con criterios de ancho, intensidad de tránsito y velocidad máxima predeterminada.

En dichos carriles, la velocidad máxima permitida para vehículos motorizados será de treinta kilómetros por hora, con el objetivo de garantizar condiciones seguras para la circulación de personas usuarias de vehículos de micromovilidad.

La Secretaría de Movilidad emitirá los lineamientos técnicos y de señalización correspondientes para identificar claramente estos espacios de circulación compartida y promover su cumplimiento.

TÍTULO CUARTO. SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO Medidas mínimas de tránsito

Artículo 239 Bis 4. La presente Ley y, en su caso el Reglamento de Tránsito, considerará las siguientes medidas mínimas de tránsito:

- I. Las personas conductoras deberán contar con permiso de conducir vigente, adecuado al tipo de vehículo que se pretenda operar.
- II. Se deberá otorgar preferencia del paso a personas peatonas en el cruce de vías públicas de conformidad con la jerarquía de la movilidad; y se reconocerá al menos en:
 - a) Cruces semaforizados, cuando el semáforo explícitamente les otorgue la preferencia de paso;
 - b) Cualquier cruce donde vehículos den vuelta o se incorporen atravesando la trayectoria de cruce peatonal;
 - c) Calles con un carril de circulación;
 - d) Entornos escolares, hospitalarios o puntos de alta demanda y cruce peatonal sistemático;
 - e) Puntos en los que no haya ninguna otra alternativa de cruce peatonal. Esto incluye puntos donde pueden existir puentes peatonales, los cuales pueden no considerarse alternativas para efectos de



esta disposición; y

f) Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel, excepto en el caso de carriles centrales de acceso controlado.

En ningún caso se podrá restringir el derecho de personas peatonas a usar el espacio público para descansar, jugar o cualquier otra actividad permitida diferente al tránsito.

III. Las velocidades máximas por tipo de vía no deberán rebasar los límites siguientes:

- a) 20 km/h en entornos escolares, zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar;
- b) 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias.
30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias.
- c) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
- d) 50 km/h en vialidades primarias sin acceso controlado, así como zonas urbanas;
- e) 80 km/h en carriles centrales de vialidades de acceso controlado; y

Ninguna intersección, independientemente de su naturaleza, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

IV. Todas las personas pasajeras de vehículos motorizados deberán utilizar el cinturón de seguridad de forma obligatoria con base en las disposiciones señaladas en el Reglamento de Tránsito; asimismo los cinturones de seguridad deberán cumplir con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

V. Cualquier persona menor de doce años o con una estatura menor a 1.45 metros que viajen en los asientos traseros deberá usar un sistema de retención infantil o un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

Las personas que ejerzan la patria potestad sobre un menor deberán cumplir en todo momento con las normas de seguridad de niñas, niños y adolescentes cuando sean personas usuarias de vehículos motorizados particulares en sus traslados por las vías públicas, evitando en todo momento los factores de riesgo vial señalados en la presente Ley y demás disposiciones aplicables.

VI. Las autoridades, en el ámbito de sus competencias, establecerán sistemas, aplicaciones y equipos automatizados de registro de infracciones de tránsito, que incluyan necesariamente el de los límites de velocidad, a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas.

Los dispositivos o medios tecnológicos de detección automática pueden ser utilizadas para cualquier infracción de tránsito que pueda ser identificada a través de una imagen o video, tales como:

- a) Exceso de velocidad;

- b) Paso de luz roja;
- c) Invasión a paso peatonal, a ciclovía y a carril exclusivo para transporte público;
- d) Vuelta prohibida;
- e) Circulación en sentido contrario;
- f) Uso de distractores al volante;
- g) No uso de cinturón de seguridad, y
- h) Estacionamiento en lugar prohibido.

VII. El transporte público deberá contar con sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público.

VIII. Para su circulación, los vehículos motorizados deberán contar con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

IX. Las personas conductoras y pasajeros de motocicletas deberán usar casco de acuerdo con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia.

X. Se prohíbe hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres.

XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir.

XII. Seguridad Ciudadana deberá aplicar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol, mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal.

Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

- a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre;
- b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre;
- c) Para las personas conductoras noveles queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre; y
- d) Para las personas conductoras menores de edad, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

XIII. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

CAPÍTULO II SEGURIDAD VEHICULAR

Artículo 239 Bis 5. La Secretaría, en el ámbito de sus competencias, deberá verificar la seguridad



Sur

Instituto del
Sur Urbano

de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas relativas a la seguridad vehicular.

Artículo 239 Bis 6. La Secretaría elaborará e implementará una norma técnica de etiquetado de seguridad vehicular que informen a los consumidores de los dispositivos, equipamiento y estándares de seguridad, así como el nivel de desempeño de protección con los que cuenta un vehículo nuevo, incluyendo motocicletas, así como su nivel de desempeño de protección y que sirva de guía para establecer criterios de seguridad vehicular para los vehículos. La Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes, establecerá las estrategias necesarias para el monitoreo, verificación y cumplimiento con la norma técnica a la que se refiere este artículo en pisos de venta, agencias y concesionarias automotrices con giro comercial, así como la publicidad en espacios públicos, vigente dentro del territorio de la Ciudad de México.

Artículo 239 Bis 7. La Secretaría, en atención a las necesidades de vehículos oficiales que formulen las dependencias y entidades del Gobierno de la Ciudad de México, deberá observar lo dispuesto en los lineamientos que para tal efecto publique la Secretaría de Administración y Finanzas. Siempre y cuando la solicitud de dichos vehículos oficiales ya sea arrendados o enajenados, tenga como objetivo específico el pasar a formar parte de las flotillas públicas.

CAPÍTULO III

DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS

Artículo 239 Bis 8. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;
- IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;
- V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten; y
- VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley General de Víctimas, Constitución política de la Ciudad de México y la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y demás

instrumentos internacionales en la materia. En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley de Víctimas para la Ciudad de México.

VII. Conocer la información referente a los derechos que le deberán garantizar la constancia o póliza de seguro vigente de cobertura a daños a terceros, en el caso de los vehículos motorizados particulares y unidades del transporte público concesionado implicados en el siniestro de tránsito.

Para el cumplimiento de lo anterior, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Seguridad Ciudadana y las demás autoridades competentes, deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

TÍTULO QUINTO DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I DE LA VERIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, LA INFRAESTRUCTURA E IMPACTO DE MOVILIDAD

Artículo 240.- A fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, proporcionen el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de tránsito, transporte, vialidad, movilidad y seguridad vial; sin perjuicio del ejercicio de sus facultades, la Secretaría deberá solicitar al Instituto realizar visitas de inspección o verificación. Las autoridades competentes podrán solicitar en cualquier momento y las veces que sea necesario a las personas concesionarias y permisionarias, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de operación del servicio que realicen, por virtud de las concesiones y permisos de los que sean titulares.

Con el propósito de preservar el orden público y el uso adecuado de la vialidad, así como garantizar la prestación de los servicios públicos de transporte, el instituto atenderá en forma inmediata las verificaciones administrativas que con carácter de urgente le solicite la secretaría.

Artículo 241. Para poder efectuar la revisión correspondiente, el Instituto podrá requerir a las personas prestadoras del servicio público, mercantil y privado de transporte, ya sea en sus domicilios, establecimientos, rutas, bases de servicio, lanzaderas, terminales, cierres de circuito, centros de transferencia modal, en el lugar donde se encuentren prestando el servicio, que exhiban la documentación relacionada con la concesión o permiso otorgado, así como datos, informes, bienes y demás elementos necesarios.

Artículo 242. A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad cumplan con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia y que procuren el menor impacto negativo en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, podrán llevar a cabo la verificación de los mismos.

En ejercicio de esta facultad podrán solicitar a los titulares de autorizaciones, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de seguridad, instalación, mantenimiento, conservación y mejoramiento de los elementos de que se trate.



Artículo 247.- ...

En ningún caso, las autoridades competentes de la Administración Pública formularán más de tres requerimientos por una omisión y una vez agotados los actos de requerimiento, se pondrán los siniestros en conocimiento de autoridad competente, a fin de que proceda por desobediencia a mandato legítimo de autoridad competente.

Artículo 249. La inspección y verificación en las vías federales ubicadas dentro del territorio de la Ciudad de México, se sujetarán a lo establecido en los convenios respectivos y acordes con las disposiciones legales aplicables.

Artículo. 250. Por conducir vehículos motorizados en vialidades de la Ciudad que no cuenten con seguro de amplia cobertura vigente que garantice daños a terceros, atención prehospitalaria y hospitalaria de ser el caso, se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.

Para el caso de propietario del vehículo particular tendrá cuarenta y cinco días naturales para la contratación de la póliza de seguro, misma que al presentarla ante la Secretaría de Seguridad Ciudadana durante el término anterior, le será cancelada la multa.

Artículo 251. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por las personas concesionarias, permisionarias, operadoras, conductoras, empleadas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. Prestar el servicio de transporte público, sin contar con la concesión o permiso correspondiente, se sancionará con multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de transporte individual de pasajeros y con multa de quinientos a seiscientos ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, cuando se aplique a transporte colectivo de pasajeros y transporte de carga y bienes;

II. a III.

IV. Negar la prestación del servicio de transporte público a cualquier persona usuaria sin causa justificada, así como los actos de maltrato que se reciban de quien brinde dicho servicio, se sancionará con multa ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente tratándose de servicio de pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga y transporte de bienes;

V. Negar, impedir u obstaculizar el uso del servicio de transporte a las personas con discapacidad o movilidad reducida por su condición, se sancionará con multa equivalente de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;

VI.

VII. Realizar servicios de transporte privado o mercantil de pasajeros o de carga, sin contar con el permiso correspondiente, se impondrá multa de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;

VIII. Conducir una unidad afecta a concesión o permiso sin contar con licencia para conducir o se encuentre vencida, se sancionará al propietario y a la persona conductora de la unidad, con multa de ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de unidades de pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y

Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de carga, así mismo se retirarán las unidades de la circulación;

IX. Conducir las unidades bajo los efectos del alcohol, drogas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica o psicoactiva, se impondrá multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de servicio de pasajeros y de doscientos cincuenta a trescientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga, sin perjuicio de la detención de la unidad y las demás responsabilidades en que se pueda incurrir;

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

XI. ...

XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a las personas concesionarias o permissionarias que no cuenten con póliza de seguro acorde a su servicio vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a las personas usuarias, conductoras personas peatonas, ciclistas, usuarias de vehículos no motorizados o terceros en su persona y/o patrimonio. En el caso de las concesiones, la cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley y la Ley de Instituciones de seguros y fianzas;

XIII. A las personas concesionarias o permissionarias que no porten en sus unidades la póliza de seguro vigente, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio, se causen a las personas usuarias, personas peatonas, ciclistas, usuarias de vehículos no motorizados o terceros se les sancionará con multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga y transporte de bienes;

XIV. Al concesionario que altere la forma, diseño, estructura y construcción original de la unidad sin aprobación de la Secretaría, se sancionará con multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga y transporte de bienes;

XV. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga y bienes que hagan base en lugares prohibidos o no destinados para ello, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;

XVI. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga y bienes que realicen maniobras de ascenso y/o descenso de personas, así como también, carga y/o descarga en lugares inseguros y no destinados para tal fin, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la



Instituto del
Sur Urbano

Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;

XVII. A las personas que incorporen elementos a la vialidad, sin autorización de la Administración Pública, se le impondrá una multa de treinta a cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y el retiro de los mismos, sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil que se pueda incurrir;

XVIII. ...

XIX. Las personas que utilicen inadecuadamente, obstruyan, limiten, dañen, deterioren, destruyan o sustraiga la nomenclatura o señalización vial, se les impondrá una multa de treinta a cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil que se pueda incurrir;

XX. ...

XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a las personas usuarias, personas peatonas, ciclistas, usuarias de vehículos no motorizados o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría; y

XXII. A las personas concesionarias o permissionarias que no cumplan con las medidas determinadas por las autoridades correspondientes debido a la declaración de emergencia y/o contingencia se les sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México Vigente.

...

Artículo 252. En la comisión de las infracciones establecidas en esta Ley, se considera solidariamente responsable a la persona titular de la concesión, permiso o autorización de que se trate.

Artículo 254. ...

I. ...

II. Por falta de una o ambas placas, excepto que cuenten con el comprobante vigente de reposición o con el acta respectiva ante el agente del Ministerio Público, cuya fecha no sea mayor a cinco días de antelación;

III. ...

III Bis. No portar la póliza de seguro vigente;

IV. a V. ...

VI. Cuando la persona conductora no porte licencia, no sea la que corresponda al tipo de vehículo o se encuentre vencida;

VII. a IX. ...

Las infracciones registradas a través de equipos y/o sistemas tecnológicos únicamente podrán ser pagadas por la persona infractora de forma económica de acuerdo con el código fiscal vigente, sin

existir opción a trabajo comunitario, cursos o talleres.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. – Remítase el presente Decreto a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. La persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México contará con un plazo de 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para armonizar el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México; la Ley de Operación e Innovación Digital para la Ciudad de México y los demás lineamientos y disposiciones de carácter administrativo, conforme a las reformas aprobadas en el presente Decreto.

CUARTO. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México contará con un plazo de 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para emitir los lineamientos del examen de valoración integral de aptitud, así como el examen teórico práctico de conocimientos y habilidades necesarias, que establece el artículo 65 de la presente Ley.

QUINTO. El Congreso de la Ciudad de México contará con un plazo de 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para deberán aprobar las reformas necesarias a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

SEXTO. El Congreso de la Ciudad de México contará con un plazo de 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de salud, de víctimas, sistema de seguridad ciudadana y demás aplicables, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

SÉPTIMO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

OCTAVO. La Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán realizar las adecuaciones necesarias al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en un plazo no mayor a 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el CAPÍTULO XVI del TÍTULO TERCERO de esta Ley.

NOVENO. La Secretaría de Movilidad deberá elaborar las normas generales técnicas relativas a las características de la infraestructura vial y las relativas a los criterios de seguridad vehicular para los procesos de adquisición o arrendamiento de vehículos para la conformación de flotillas para el servicio público señaladas en las fracciones VI y VIII del artículo 11 de esta Ley, en un plazo no mayor a 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto.