

Ciudad de México, a 04 de octubre de 2024

APMCFI/CCM/IIIL/0025/2024

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

**AT'N MTRO. ALFONSO VEGA GONZÁLEZ  
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Por medio del presente solicito amablemente que el siguiente asunto de la Asociación Parlamentaria Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente, relativo a una Iniciativa, sea incluida en el Orden del Día de la Sesión Ordinaria de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, del martes 8 de octubre del año en curso.

Número	Denominación de Instrumentos Legislativos	Presentación
1	INICIATIVA CON PROYECTO DE POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE DERECHO A LA MOVILIDAD NOCTURNA	Se presentara en Tribuna

Sin otro particular, reitero a usted mi consideración distinguida.

**A t e n t a m e n t e**

*E. Silvia Sánchez Barrios*

*ESSB*

**Dip. Esther Silvia Sánchez Barrios**  
Coordinadora de la Asociación Parlamentaria  
Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente



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

La que suscribe, **Diputada Esther Silvia Sánchez Barrios, integrante de la Asociación Parlamentaria Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente** en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29 apartados A, B, D; incisos a), b), e i) y 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 5 fracción I, 95 fracción II, y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a consideración del Pleno de este Poder Legislativo, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE DERECHO A LA MOVILIDAD NOCTURNA, al tenor de lo siguiente:**

**PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 realizado por el INEGI, la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) cuenta con una población de 21.8 millones de habitantes. Esta área incluye las 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y 1 municipio del estado de Hidalgo. Es la zona metropolitana más grande y poblada de México. En la Ciudad de México, se realizan aproximadamente entre 15 y 17 millones de viajes diarios en transporte público en días laborales de acuerdo con la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) y datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.



A su vez, de acuerdo con el estudio Metrópolis 2020 de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la Zona Metropolitana del Valle de México representa el 17 % del PIB nacional lo que la convierte en el motor económico y social más grande del país, con una alta concentración de bienes y servicios.

La Ciudad de México es una metrópolis de más de 9 millones de habitantes, cuyo ritmo de vida y actividad económica no se detiene al caer la noche y aunado a la expansión urbana esta ha superado los límites político-administrativos, generando una conurbación intermunicipal permanente con una influencia socioeconómica que trasciende los límites territoriales.

Esto desencadena que habitantes, personas trabajadoras o visitantes requieran de un acceso continuo a servicios de transporte público, independientemente de la hora del día. Sin embargo, el actual sistema de transporte público se limita mayoritariamente al horario matutino y diurno, dejando sin atención a miles de personas que dependen del transporte público durante la noche, ya sea por motivos laborales, turísticos, de ocio o de emergencia.

Aunque la Ciudad cuenta con un servicio de transporte público nocturno, el Nochebus desde 2013 con 6 líneas en puntos estratégicos de la Ciudad los 7 días de la semana y los 365 días del año, las personas usuarias han manifestado varias fallas al respecto entre las que destacan que no existe una señalización adecuada de donde son las paradas del transporte, así como la falta de horarios exactos y de manera accesible.

Las presentes reformas y adiciones a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, visibiliza y atiende los pendientes que existen en relación con movilidad nocturna en la Ciudad de México, reconociendo los derechos de los ciudadanos a que toda persona



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

En este contexto, la presente iniciativa legislativa propone reformar y adicionar el derecho a la movilidad nocturna en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el objetivo de garantizar un sistema de transporte público seguro, eficiente y accesible durante la noche a partir de la ampliación del servicio y de la oferta.

Esta medida responde a la necesidad de proteger los derechos fundamentales reconocidos especialmente en la Constitución de la Ciudad de México. El Derecho a la Ciudad y el Derecho a la Movilidad deben garantizarse durante las 24 horas del día y de la noche. Además, ofrecer mejores alternativas de transporte público en la Ciudad de México, y con base en políticas exitosas en otras ciudades internacionales similares, contribuye a impulsar el desarrollo económico, turístico, la inclusión social y abordar problemáticas clave como la inseguridad, la percepción de violencia, la desigualdad de género y o la eficiencia de los servicios urbanos entre otros temas.

## **PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO**

Las presentes reformas y adiciones a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, no afecta, ni contraviene algún derecho humano convencional ni constitucional, tampoco genera perjuicio alguno ni atenta contra la perspectiva de género, al contrario, lo que busca es que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Generando condiciones de equidad e igualdad para mujeres, hombres y cualquier otra persona con otra identidad de género.



La violencia contra la mujer ha sido, es y sigue siendo un factor persistente que lacera la vida de todas las mujeres que viven en el país y este factor se considera como todo acto de violencia basado en el género, el cual tiene como resultado posible o real un daño físico, sexual, psicológico y económico, incluyendo las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de la libertad, tanto en espacio público como la vida privada.

Se debe tener en cuenta que no ha sido fácil implementar acciones determinantes para frenar la violencia contra la mujer en la Ciudad y es sabido de la vulnerabilidad que sufren las mujeres en el transporte público a cualquier hora del día y que se amplifica durante la noche aun más generando un contexto de riesgo alto para ellas.

En el marco legal de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México establecen los principios y criterios que, desde la perspectiva de género, orientan las políticas públicas para reconocer, promover, proteger y garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, por lo que es congruente resaltar estos principios como la base de esta Iniciativa.

Dicho marco legal establece la coordinación interinstitucional para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en el marco de los ordenamientos jurídicos aplicables en la Ciudad de México y lo previsto en el primero, segundo y tercer párrafos del artículo 1o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales en materia de derechos humanos de las mujeres.

Se debe resaltar que en la Ciudad de México se han logrado avances importantes tanto en el ámbito legislativo como presupuestal para la prevención, atención y sanción de la violencia contra las mujeres; los esfuerzos institucionales que se realizan, son acciones de vanguardia a las demás entidades federativas del país, pero que deben seguirse

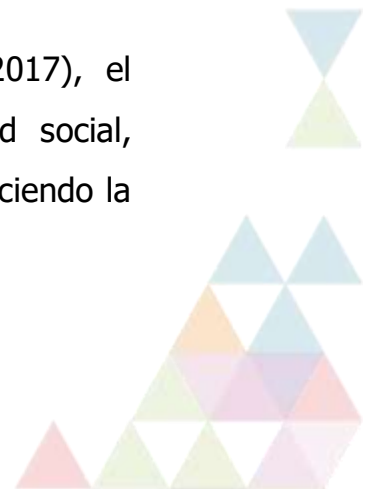


reforzando a efecto de erradicar cualquier tipo de violencia contra las mujeres, temas como seguridad, movilidad, transporte seguro eficaz y eficiente, son temas que se requieren abordar para dar certeza de aspirar a una calidad de vida libre de inseguridad y violencia para las mujeres en la esta Ciudad.

### ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La experiencia internacional demuestra que un sistema de transporte público nocturno es viable y beneficioso, varios estudios internacionales demuestran los beneficios del transporte público nocturno. Su implementación en la Ciudad de México contribuiría significativamente a la competitividad y al bienestar colectivo poniendo nuevamente a nuestra Capital a la vanguardia latinoamericana y mundial sobre todo a partir del enfoque garantista de derechos.

- El estudio sobre la economía nocturna en Londres (2016) demuestra que tras la implementación del "Night Tube" (metro nocturno), se registró un impulso en el turismo y la vida nocturna, contribuyendo con 70 millones de libras adicionales de ganancias económicas al año. También, se identifica una mejoría en la seguridad vial al reducir accidentes relacionados con la conducción nocturna. (Fuente: Transport for London).
- De acuerdo con el Stockholm Public Transport Research (2017), el transporte público nocturno contribuyó a mejorar la equidad social, especialmente para las personas trabajadoras en la noche, reduciendo la dependencia del automóvil privado.





- La Metropolitan Transit Authority de Nueva York (2019) promueve un sistema de transporte 24/7 que ayuda a más de 250 mil personas cada noche, reduciendo la congestión y apoyando sectores económicos nocturnos fundamentales para el desarrollo de la ciudad.
- El Foro Económico Mundial destaca que las economías nocturnas, apoyadas por servicios de transporte público, generan miles de empleos y grandes cantidades de ingresos. Entre los ejemplos mencionan por ejemplo el caso de Nueva York en donde la economía nocturna generaría más de 35 mil millones de dólares al año y sustentaría al menos 300 mil empleos.
- La Organización ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) destaca varios beneficios clave sobre la implementación del transporte público nocturno, enmarcados dentro de su visión global de movilidad sostenible y equitativa. ITDP subraya que los sistemas de transporte público bien diseñados aseguran el acceso continuo a oportunidades urbanas, como empleo, educación y actividades de esparcimiento. El transporte nocturno amplía este acceso, beneficiando a personas que trabajan en turnos no convencionales, como personas trabajadoras del sector salud, de seguridad o del ocio, permitiendo una movilidad más sustentable, inclusiva y equitativa.

El derecho a la movilidad ha sido reconocido en diversos instrumentos internacionales, como la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, que promueve el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos. Asimismo, establece en su artículo 4to, párrafo XVI, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se establece que "Toda persona tiene derecho a la



movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.” Asimismo, se establece en la Constitución de la Ciudad de México artículo 13 el derecho a la movilidad como un derecho humano fundamental, que debe garantizarse bajo los principios de seguridad, eficiencia, accesibilidad, sostenibilidad e igualdad.

En este marco, la ausencia de un sistema de transporte público nocturno efectivo y seguro constituye una limitación del derecho a la movilidad para un segmento significativo de la población. Esta exclusión afecta, en particular, a las personas trabajadoras nocturnas, a las personas jóvenes y la población turista, y con aún más impacto a las poblaciones de atención prioritaria o en condición de vulnerabilidad. Quienes no cuentan con la posibilidad de pagar un transporte individual como un taxi, una plataforma digital o contar con un vehículo propio y que enfrentan mayores barreras para desplazarse durante la noche.

Además, debemos tomar en cuenta que muchas personas trabajadoras en la Ciudad de México, y especialmente en la zona centro donde la actividad nocturna es más agitada, no viven cerca de su lugar de trabajo, o incluso viven en el Estado de México. Por eso, garantizar el derecho a la movilidad nocturna es reforzar el enfoque del desarrollo metropolitano desde una perspectiva humana de igualdad social y territorial.

Garantizar el derecho a la movilidad nocturna implica que las autoridades de la Ciudad de México deban planificar y ejecutar políticas públicas que aseguren una red de transporte público operativa en horarios nocturnos, accesible para todas las personas, en igualdad de condiciones, y que atienda las particularidades de este horario, como la seguridad y la perspectiva de género.





Aunado a ello, garantizar el derecho a la movilidad nocturna puede tener una repercusión positiva hacia poblaciones específicas que tienden a salir más en la noche, como son los casos históricos de las juventudes o de las poblaciones de la diversidad sexual y de género para mencionar algunas.

### **En materia de Seguridad**

De acuerdo con la ENVIPE 2024, en la Ciudad de México, la percepción de inseguridad es más alta durante la noche que durante el día. Aproximadamente el 83.2% de la población capitalina reporta sentirse inseguro en general, pero la percepción de inseguridad se intensifica notablemente en la noche. Alrededor del 48.7% de las y los habitantes indicó que limita sus salidas nocturnas debido a la inseguridad, mientras que la cifra es más baja durante el día.

La falta de transporte público nocturno obliga a muchas personas a recurrir a medios de transporte alternativos, como taxis, aplicaciones de transporte privado o caminar largas distancias en condiciones de riesgo. Esto incrementa su vulnerabilidad ante delitos como asaltos, agresiones sexuales y violencia de género.

Por lo tanto, implementar un sistema de transporte público nocturno con medidas de seguridad robustas, como la vigilancia a bordo, iluminación adecuada en estaciones y paradas, y políticas de protección de género, es esencial para reducir los riesgos y garantizar la seguridad de la ciudadanía. El transporte público concurrido y vigilado gracias a las amplias capacidades tecnológicas que tiene la Ciudad de México puede contribuir a mejorar la percepción de seguridad en los trayectos nocturnos en vez de medios alternativos. Indirectamente, se ha demostrado que, a más actividad nocturna, se reduce la percepción de inseguridad en general en un territorio.



## En materia de Desarrollo Económico, turismo y competitividad

La actividad económica de la Ciudad de México no se detiene durante la noche, pero varios sectores se ven limitados en sus actividades por falta de infraestructura y servicios nocturnos de movilidad. Sectores como el comercio, salud, el entretenimiento, la cultura, el abastecimiento, la logística o los servicios de emergencia y de seguridad dependen de un flujo continuo de personas trabajadoras y usuarias para su buen funcionamiento.

Aunque no se cuente con un número exacto se estima que más de 500 mil personas en la Ciudad de México trabajan en turnos nocturnos, especialmente en sectores de servicios. Específicamente, de acuerdo con el INEGI el número de personas trabajadoras ocupadas que se encuentran en jornadas nocturnas es de 51, 691, de jornada mixta 386, 225 y que rolan turnos de 63, 944. Sin embargo, muchas personas que trabajan en la noche están en la informalidad sin que podamos contemplar con certeza un número exacto de personas.

Entre ellas, un porcentaje considerable depende del transporte público para llegar a sus lugares de empleo. Entre los testimonios recabados se puede apreciar y constatar prácticas de alta precariedad laboral en la noche de personas trabajadoras que no tienen otra opción que permanecer en sus lugares de trabajo para esperar el primer transporte en la madrugada en vez de gozar plenamente de una red de transporte público nocturno ampliado dinámico y seguro. Esta falta de transporte nocturno afecta directamente a la productividad de estos sectores y limita el acceso al empleo para miles de personas, especialmente aquellas de bajos recursos que carecen de una calidad de vida adecuada.

Implementar un sistema de transporte público nocturno eficiente no solamente contribuiría a la mejora de la competitividad de la ciudad a través de una oferta dinámica



en materia cultural, de servicios o de entretenimiento, sino que también fortalecería la creación de empleos y el desarrollo de la economía nocturna, beneficiando a sectores clave como el hotelería, la gastronomía, el entretenimiento y el turismo.

Esos sectores son claves para la economía de la Ciudad de México. Mejorar la oferta del transporte nocturno contribuiría a mejorar los flujos de personas usuarias, potencialmente clientes de los establecimientos mercantiles y demás empresas nocturnas, además de favorecer la inversión privada.

En 2023, la ciudad recibió más de 12 millones de turistas, de acuerdo con datos de la Secretaría de Turismo, quienes generaron ingresos superiores a los 30 mil millones de pesos. Gran parte de la oferta turística de la ciudad espectáculos, bares, restaurantes, museos y eventos culturales se concentra en horarios nocturnos. Sin embargo, la limitada disponibilidad de transporte público en estos horarios puede desalentar o limitar la participación, afectando el desarrollo del turismo nocturno a comparación de otras ciudades del mundo.

Ciudades alrededor del mundo han demostrado que el turismo nocturno puede ser una fuente significativa de ingresos y empleo cuando está respaldado por una infraestructura de transporte sólida y accesible, así como de los protocolos de actuación adecuados. La ampliación de la red de transporte público nocturno robusta y accesible fomentaría el crecimiento del turismo nocturno en la Ciudad de México, impulsando la derrama económica y la creación de empleos en distintos sectores como el entretenimiento o el comercio.

Con respecto al comercio, las personas comerciantes en el espacio público en la noche, otro grupo que debe ser considerado de atención prioritaria, también tienen necesidades



de moverse y no necesariamente pueden hacerlo con transportes privados. En el caso de los espectáculos, festivales o eventos masivos en la Ciudad de México, se ha optado en algunas ocasiones prolongar el servicio de transporte metro con pocos viajes adicionales. Contar con un horario ampliado, especialmente las noches de eventos masivos ofrecería a las personas usuarias una opción más accesible para moverse en vez de ser víctimas de las tarifas dinámicas de aplicaciones o excesivas de los taxis nocturnos y de aplicaciones digitales lo cual tendría un impacto en las familias de la Ciudad.

### **En materia de seguridad vial y perspectiva ambiental.**

Al desarrollar una red eficaz, accesible y segura de transporte público en la noche, las personas usuarias y trabajadoras que cuentan con un vehículo propio podrían preferir utilizar esos mecanismos. Esos comportamientos sociales tendrían que disminuir por un lado los accidentes de tránsito, especialmente para personas usuarias de establecimientos mercantiles nocturnos y consumidoras de sustancias como el alcohol.

De la misma manera, y como sucedería durante el día, frente a la disminución del uso del coche en la noche por el transporte público, disminuye, aunque en una pequeña cantidad, las emisiones de gases de efecto invernadero. Frente al tamaño de la crisis climática ninguna acción para promover la movilidad más sustentable es menor.

### **Buenas Prácticas Internacionales**

Varias grandes ciudades en el mundo han desarrollado desde hace varios años la movilidad nocturna.



- **En Nueva York**, el sistema metro y autobuses funciona las 24 horas del día, los 7 días de la semana.
- **En Chicago** dos líneas de metro operan las 24 horas.
- **En Londres**, el metro nocturno (Night Tube) opera los fines de semana, desde las 12:30 a.m. hasta las 5:30 a.m.
- **En Berlín**, el metro opera durante toda la noche los fines de semana.
- **Madrid** cuenta con una red de 28 líneas de autobuses nocturnos (Búhos) que recorren toda la ciudad con horarios y paradas precisas de 11:30 p.m. a 6:00 a.m. De acuerdo con el Ayuntamiento de Madrid, la introducción de los Búhos ha reducido en un 30% el uso de vehículos privados durante la noche y ha mejorado significativamente la seguridad en las calles.
- **La ciudad de Paris** que cuenta con una red de 48 líneas de autobuses nocturnos "noctiliens" que incluso se trasladan hacia las zonas periféricas de toda la zona metropolitana.

## **FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD**

**El fundamento que rige y fortalece este proyecto de reformas y adiciones a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México lo encontramos en los artículos 1, 4, párrafo XVI, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 5, 13 y 16 de la Constitución Política de la Ciudad de México.**

**Y que a la letra cito:**



**PRIMERO. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 1º establece:** “Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.”

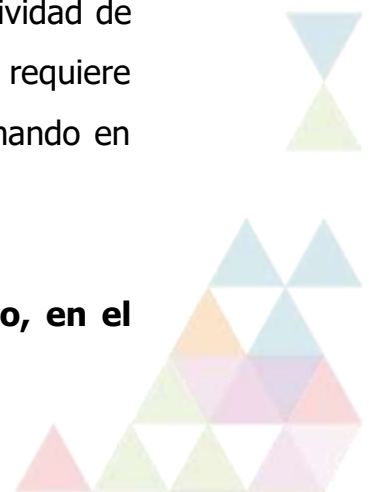
**SEGUNDO. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se establece, en el art 4º párrafo XVI:**

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

**TERCERO. La Constitución Política de la Ciudad de México, en el artículo 5 de menciona:**

“Las autoridades adoptarán medidas legislativas, administrativas, judiciales, económicas y las que sean necesarias hasta el máximo de recursos públicos de que dispongan, a fin de lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos reconocidos en esta Constitución. El logro progresivo requiere de una utilización eficaz de los recursos de que dispongan y tomando en cuenta el grado de desarrollo de la ciudad. “

**CUARTO. La Constitución Política de la Ciudad de México, en el artículo 13, Ciudad habitable.**





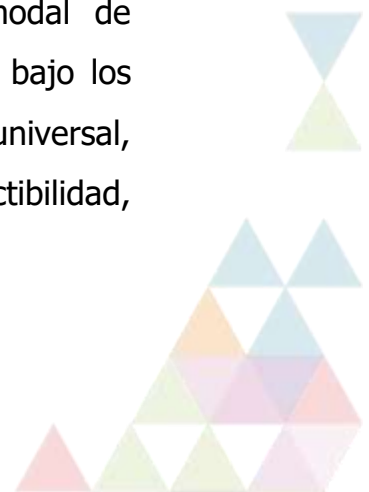
## Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.
2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

**QUINTO. La Constitución Política de la Ciudad de México, en el artículo 16, señala expresamente:**

### H. Movilidad y accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.





**DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO**  
**INICIATIVA CON PROYECTO DE POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN**  
**DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE**  
**MÉXICO, PARA LA INCORPORACIÓN DEL DERECHO A LA MOVILIDAD**  
**NOCTURNA.**

**ORDENAMIENTOS A MODIFICAR**

Reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para la incorporación de la movilidad nocturna como un derecho ciudadano en la Ciudad de México.

**TEXTO NORMATIVO PROPUESTO**

<b>LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO</b>	<b>LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO</b>
<b>TEXTO VIGENTE</b>	<b>PROPUESTA</b>
<b>TÍTULO PRIMERO</b> <b>DISPOSICIONES GENERALES</b>  <b>CAPÍTULO I</b> <b>GENERALIDADES</b>	<b>TÍTULO PRIMERO</b> <b>DISPOSICIONES GENERALES</b>  <b>CAPÍTULO I</b> <b>GENERALIDADES</b>
<b>Artículo 5.-</b> La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder	<b>Artículo 5.-</b> La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder





mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de movilidad será la persona.

**Sin correlativo**

Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de movilidad será la persona.

**Las autoridades promoverán un diseño específico para todo lo referente a una adecuada movilidad nocturna, debido a la exigencia de coordinación con otros entes públicos y por sus características propias.**

Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.



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

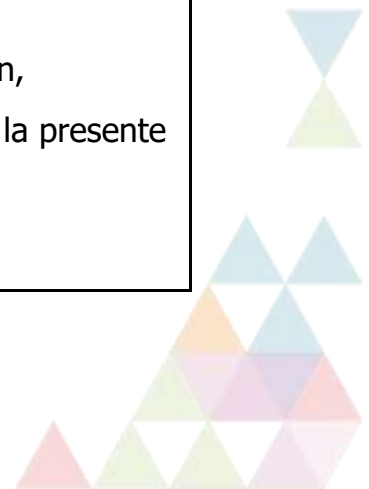
**Artículo 9.-** Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...

**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, **tanto en su versión de movilidad en horario diurno como en su versión de movilidad nocturna.** Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se le otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorar la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

**Artículo 9.-** Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...





LV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes 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;

**Sin correlativo**

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

LV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes 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 durante el día;

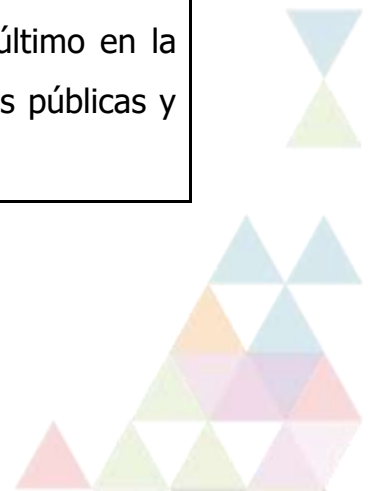
**LVI Bis. Movilidad Nocturna: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece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

...

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



<p>I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humano, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;</p>	<p>I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad <b>tanto en su versión de movilidad en horario diurno como en su versión de movilidad nocturna</b>, en el marco del respeto por los derechos humano, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;</p>
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p>	<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p>
<p>I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;</p>	<p>I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, <b>tanto en su versión de movilidad en horario diurno como en su versión de movilidad nocturna</b>, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;</p>





## DECRETO

**ÚNICO.- SE ADICIONANDO UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 5º RECORRIENDO EL ACTUAL, SE REFORMA EL ARTÍCULO 6º, SE ADICIONA UNA FRACCIÓN LVI Bis AL ARTÍCULO 9º, SE REFORMA LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO 11 Y SE REFORMA LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO 12 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA LA INCORPORACIÓN DE LA MOVILIDAD NOCTURNA, COMO UN DERECHO DE LAS PERSONAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:**

### TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

#### LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

#### TITULO PRIMERO

#### CAPÍTULO I

#### GENERALIDADES

**Artículo 5.-** La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de movilidad será la persona.



**Las autoridades promoverán un diseño específico para todo lo referente a una adecuada movilidad nocturna, debido a la exigencia de coordinación con otros entes públicos y por sus características propias.**

Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

**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, **tanto en su versión de movilidad en horario diurno como en su versión de movilidad nocturna.** Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se le otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorar la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

**Artículo 9.-** Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...

...

LV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes 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 durante el día;

**LVI Bis. Movilidad Nocturna: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes 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 durante la noche.**

...

...

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

I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad **tanto en su versión de movilidad en horario diurno como en su versión de movilidad nocturna**, en el marco del respeto por los derechos humano, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;

...

...

**Artículo 12.-** La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:





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

...

...

## ARTÍCULOS TRANSITORIOS

**PRIMERO.** Remítase el presente Decreto a la Persona Titular de la Jefatura de Gobierno, para los efectos de su publicación y promulgación 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.

**Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles, a los 8 días de octubre del 2024.**

## ATENTAMENTE

*E. Silvia Sánchez Barrios*  
ESSB

**Diputada Esther Silvia Sánchez Barrios.**

**Congreso de la Ciudad de México**

**III Legislatura**







---

Título	OFICIO E INICIATIVA MOVILIDAD NOCTURNA 08 10 24
Nombre de archivo	OFICIO_INSC...8_10_24.pdf and 1 other
Identificación del documento	dd85286f54881c9de7abdf0051c077f9b7e45b9f
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

---

## Historial del documento

 ENVIADO	<b>04 / 10 / 2024</b> 19:17:51 UTC	Enviado para su firma a Dip. Esther Silvia Sánchez Barrios (silvia.sanchez@congresocdmx.gob.mx) por silvia.sanchez@congresocdmx.gob.mx IP: 189.146.109.106
 VISUALIZADO	<b>04 / 10 / 2024</b> 19:22:05 UTC	Visualizado por Dip. Esther Silvia Sánchez Barrios (silvia.sanchez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.109.106
 FIRMADO	<b>04 / 10 / 2024</b> 19:25:42 UTC	Firmado por Dip. Esther Silvia Sánchez Barrios (silvia.sanchez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.109.106
 COMPLETADO	<b>04 / 10 / 2024</b> 19:25:42 UTC	El documento se ha completado.