

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

Segundo Periodo Ordinario
Segundo Año de Ejercicio Legislativo



PALACIO LEGISLATIVO DE DONCELES, A 31 DE MAYO DE 2026
O/CCDMX/III/JUCOPO/2A/079/2026

DIPUTADA YURIRI AYALA ZÚNIGA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
PRESENTE

	COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
31 MAY 2026	
Recibió:	<u>Mara</u>
Hora:	<u>16:00</u>

No sin antes saludarle cordialmente, pongo a sus finas atenciones el documento anexo al presente, del cual solicito su inscripción en la Sesión Ordinaria del presente día. Lo anterior con fundamento en el artículo 83 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, a saber:

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

Sin otro particular por el momento y agradeciendo su atención para con la presente y quedo de usted.

DIP. ANDRÉS ATAYDE RUBIOLÓ
PRESIDENTE DE LA JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

C.C. P. MTRO ALFONSO VEGA GONZÁLEZ - COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS



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

DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA.
P R E S E N T E.

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, Diputado integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica; y 5, fracción I, 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso, somete a la consideración de este órgano legislativo la presente **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:

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad es un derecho humano reconocido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. El artículo 4º establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. La Constitución de la Ciudad de México refuerza este principio y ordena a las autoridades garantizar desplazamientos seguros y accesibles.

En mayo de 2022 se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), que materializa este derecho y ordena a las entidades federativas armonizar sus leyes locales. Sin embargo, a tres años de su entrada en vigor, la Ciudad de México sigue sin actualizar su Ley de Movilidad, a pesar de que 21 entidades ya lo han hecho. Este rezago mantiene vacíos normativos,



contradicciones y obstáculos para aplicar de manera efectiva el nuevo paradigma de seguridad vial y movilidad segura.

La iniciativa que se presenta busca corregir esta omisión y actualizar integralmente la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Se trata de una reforma profunda, que incorpora los principios, definiciones, objetivos, instrumentos y competencias establecidos en la LGMSV y en los estándares internacionales del sistema seguro. Con ello se pretende pasar de un modelo punitivo a uno preventivo y estructural.

Se proponen diversas innovaciones. En primer lugar, se incorporan conceptos ausentes en la ley local como sistema seguro, movilidad activa, movilidad del cuidado y accesibilidad universal. Estos términos no son meras etiquetas: permiten visibilizar los traslados peatonales, ciclistas y de cuidado —realizados mayoritariamente por mujeres, niñas, niños, personas mayores y con discapacidad—, con implicaciones directas para la planeación, la asignación presupuestal y la equidad de género

Finalmente, se incorpora de manera explícita la atención prehospitalaria como parte del sistema seguro de movilidad. Se establecen obligaciones para contar con protocolos, equipamiento y capacitación, así como para integrar la información sobre siniestros viales al sistema público de datos. Este componente es clave para reducir la mortalidad y la discapacidad derivadas de los accidentes.

Con esta reforma, la Ciudad de México no solo cumple con un mandato legal expreso, sino que avanza hacia un modelo de movilidad segura, sostenible e incluyente, acorde con los tratados internacionales en materia de derechos humanos y con los compromisos globales asumidos en el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030 y en los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Se trata de poner en el centro a las personas y salvar vidas, consolidando a nuestra ciudad como referente nacional en movilidad segura y en políticas públicas basadas en evidencia.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER



A pesar de los avances registrados en la Ciudad de México en la reducción de víctimas por hechos de tránsito, la siniestralidad vial continúa representando un problema de seguridad pública y de salud que afecta de manera desproporcionada a determinados grupos de usuarios de la vía, particularmente a las personas motociclistas.

De acuerdo con el Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito de la Secretaría de Movilidad¹ correspondiente al periodo octubre-diciembre de 2025, durante ese trimestre se registraron 98 personas fallecidas y 7,972 lesionadas por hechos de tránsito. Si bien estas cifras representan una reducción respecto del mismo periodo del año anterior, los motociclistas continúan siendo el grupo más vulnerable, al concentrar el 54.1% de las personas fallecidas y el 48.8% de las personas lesionadas en siniestros viales.

Asimismo, durante todo el año 2025 se registraron 424 personas fallecidas y 31,741 lesionadas por hechos de tránsito en la Ciudad de México, observándose que los motociclistas representaron cerca de la mitad de las víctimas mortales y lesionadas. El propio reporte señala que los choques y derrapes constituyen actualmente las principales causas de muerte y lesiones, particularmente entre quienes conducen motocicletas.

Aunado a ello, persisten patrones de riesgo claramente identificados: el 42% de los hechos de tránsito fatales ocurren durante fines de semana y cerca de dos terceras partes suceden en horarios nocturnos y de madrugada; además, las vías de acceso controlado continúan concentrando las tasas más elevadas de siniestros mortales.

Si bien la legislación local ha incorporado diversos principios de movilidad y seguridad vial, aún existen áreas de oportunidad para fortalecer la gestión integral de factores de riesgo, la generación e interoperabilidad de información, la toma de decisiones basada en evidencia, la protección de grupos vulnerables y la adopción plena del enfoque de Sistema Seguro previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Por ello, resulta necesario actualizar y armonizar el marco jurídico local para consolidar políticas públicas más eficaces de prevención, fortalecer la seguridad vial y garantizar el derecho humano a una movilidad segura, accesible, eficiente,

¹<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/HT/CUARTO%20REPORTE%20TRIMESTRAL%202025%20%20FINAL%209-04-26.pdf>



sostenible e incluyente para todas las personas usuarias de las vías de la Ciudad de México.

Armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con la Ley General no es un trámite menor. Significa dotar al gobierno y a la ciudadanía de herramientas legales para reducir muertes y lesiones, proteger a los usuarios más vulnerables, coordinar programas educativos y de fiscalización, y avanzar hacia un sistema de transporte sostenible, seguro e incluyente. Sin esta actualización, la capital seguirá sin un marco normativo robusto y perderá la oportunidad de consolidarse como referente nacional en movilidad segura.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La movilidad y la seguridad vial no afectan de manera uniforme a todas las personas. Diversos estudios nacionales e internacionales han demostrado que mujeres y hombres experimentan patrones diferenciados de movilidad, exposición al riesgo y consecuencias derivadas de los hechos de tránsito. Mientras los hombres participan con mayor frecuencia como conductores de vehículos motorizados y motocicletas, las mujeres realizan en mayor medida desplazamientos vinculados a tareas de cuidado, utilizando el transporte público, caminando o efectuando viajes encadenados para atender responsabilidades familiares y comunitarias.

En la Ciudad de México, los datos del Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito de la Secretaría de Movilidad muestran que durante 2025, ocho de cada diez personas fallecidas en hechos de tránsito fueron hombres, concentrándose la mayor incidencia entre los 18 y los 45 años de edad. Asimismo, los motociclistas constituyen actualmente el grupo más vulnerable, al representar más de la mitad de las personas fallecidas y cerca de la mitad de las personas lesionadas por siniestros viales.

Sin embargo, las estadísticas tradicionales sobre siniestralidad vial suelen invisibilizar las desigualdades de género que existen en el ejercicio del derecho a la movilidad. Las mujeres enfrentan barreras específicas asociadas a sus patrones de desplazamiento, a las labores de cuidado no remuneradas, a la falta de infraestructura accesible y segura para peatones y usuarias del transporte



público, así como a condiciones que limitan su autonomía y seguridad durante sus trayectos cotidianos.

Por otra parte, la elevada mortalidad y lesionabilidad de hombres jóvenes evidencia la necesidad de incorporar enfoques preventivos diferenciados que permitan atender conductas de riesgo asociadas a patrones socioculturales de masculinidad, como el exceso de velocidad, la conducción temeraria o el uso inadecuado de motocicletas. La evidencia demuestra que estas conductas tienen un impacto desproporcionado en la mortalidad masculina y generan importantes costos sociales, familiares y económicos.

A pesar de que la legislación local reconoce el derecho a la movilidad y contempla la perspectiva de género como principio rector, aún existen áreas de oportunidad para incorporar de manera transversal criterios de igualdad sustantiva, interseccionalidad y movilidad del cuidado en el diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial. La ausencia de disposiciones específicas que obliguen a recopilar información desagregada, evaluar impactos diferenciados y adoptar medidas afirmativas limita la capacidad institucional para identificar y atender las necesidades particulares de mujeres, niñas, personas cuidadoras y otros grupos en situación de vulnerabilidad.

Por ello, resulta necesario fortalecer el marco normativo local para garantizar que las políticas de movilidad y seguridad vial incorporen plenamente la perspectiva de género, reconozcan las distintas formas en que mujeres y hombres utilizan el espacio público y adopten medidas que contribuyan a reducir brechas de desigualdad, prevenir riesgos diferenciados y asegurar el ejercicio efectivo del derecho a una movilidad segura, accesible, incluyente y libre de discriminación para todas las personas.

Además, alinear la ley local con la LGMSV permitiría implementar de manera obligatoria medidas probadas para salvar vidas: límites de velocidad por tipo de vía, fiscalización automatizada, casco certificado y cinturón obligatorio, estándares de seguridad para flotas públicas y privadas, y formación de conductores con perspectiva de género y derechos humanos. Estas acciones benefician especialmente a usuarias del transporte y a quienes viajan con menores, al tiempo que se diseñan campañas focalizadas a varones jóvenes que son quienes más se accidentan.



En suma, actualizar la Ley de Movilidad de la CDMX no es un trámite menor; es la oportunidad de consolidar un marco legal robusto que reduzca muertes y lesiones, proteja a los grupos más vulnerables y cumpla con compromisos internacionales. Con ello, la capital avanzaría hacia un sistema de movilidad seguro, sostenible e incluyente, que ponga en el centro los trayectos cotidianos de las mujeres y de quienes cuidan.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial es, ante todo, un imperativo constitucional y de derechos humanos. El artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial desarrolla dicho mandato y establece obligaciones específicas para todas las entidades federativas, incluida la Ciudad de México, a fin de garantizar el ejercicio efectivo de este derecho. Mantener el rezago normativo implica limitar el acceso pleno de millones de personas a una movilidad segura y dejar a las autoridades locales con instrumentos jurídicos insuficientes para atender los desafíos actuales en materia de movilidad y seguridad vial.

La necesidad de esta armonización se encuentra respaldada por la evidencia más reciente en la materia. De acuerdo con el Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito de la Secretaría de Movilidad correspondiente al cuarto trimestre de 2025, aunque la Ciudad de México registró una disminución del 36% en las personas fallecidas y del 13% en las personas lesionadas respecto al mismo periodo de 2024, aún se contabilizaron 98 personas fallecidas y 7,972 lesionadas en tan solo tres meses. Durante todo el año 2025 se registraron 424 personas fallecidas y 31,741 lesionadas por hechos de tránsito, cifras que evidencian que la siniestralidad vial continúa representando uno de los principales problemas de seguridad pública, salud pública y protección de derechos humanos en la capital del país.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial incorpora principios modernos como el Sistema Seguro, la movilidad activa, la movilidad del cuidado, la accesibilidad universal y la toma de decisiones basadas en evidencia. Su



incorporación en la legislación local no constituye un mero ejercicio de técnica legislativa, sino una herramienta para orientar la planeación, el diseño de infraestructura y la implementación de políticas públicas hacia la protección de las personas más vulnerables. Esto permitirá priorizar banquetas accesibles, cruces seguros, infraestructura peatonal, rutas escolares protegidas y servicios que respondan a las necesidades de cuidado que recaen de manera desproporcionada en mujeres, personas mayores, niñas, niños y personas con discapacidad.

Particular relevancia tiene la situación de las personas usuarias de motocicleta. El reporte de la Secretaría de Movilidad revela que durante el cuarto trimestre de 2025 los motociclistas representaron el 54.1% de las personas fallecidas y el 48.8% de las personas lesionadas por hechos de tránsito, consolidándose como el grupo más vulnerable de la red vial de la Ciudad de México. Asimismo, los derrapes y choques constituyen actualmente una de las principales causas de muerte y lesiones entre este sector de la población. Estos datos evidencian la necesidad de fortalecer en la legislación local la gestión de factores de riesgo, la educación vial, la capacitación de conductores y el diseño de infraestructura segura bajo el enfoque de Sistema Seguro previsto en la legislación general.

La armonización también resulta fundamental desde una perspectiva de género. Los datos oficiales muestran que ocho de cada diez personas fallecidas por hechos de tránsito durante 2025 fueron hombres, principalmente entre los 18 y los 45 años de edad. Esta realidad pone de manifiesto la necesidad de implementar políticas preventivas diferenciadas que atiendan conductas de riesgo asociadas a determinados patrones de conducción y, al mismo tiempo, fortalezcan la protección de las mujeres, quienes realizan una proporción importante de los viajes vinculados a actividades de cuidado, utilizan con mayor frecuencia el transporte público y enfrentan barreras específicas para ejercer su derecho a la movilidad en condiciones de seguridad y accesibilidad. La incorporación de la perspectiva de género y de la movilidad del cuidado permitirá diseñar políticas públicas más equitativas y eficaces para todas las personas usuarias de la vía.

Otro aspecto fundamental es la regulación de la micromovilidad y de las nuevas formas de transporte. En la Ciudad de México han proliferado bicicletas eléctricas, monopatines eléctricos, triciclos de carga, dispositivos de reparto y otros vehículos de movilidad personal que actualmente carecen de una



regulación integral en la Ley de Movilidad. La armonización permitirá reconocer estas modalidades, establecer definiciones claras, determinar derechos y obligaciones de las personas usuarias y generar condiciones de convivencia segura entre los distintos modos de transporte, fomentando alternativas sostenibles y reduciendo riesgos.

Asimismo, la actualización normativa contribuirá a profesionalizar la educación vial y la formación de conductores. La Ley General establece la necesidad de fortalecer los procesos de capacitación, incorporar contenidos relacionados con seguridad vial, gestión de riesgos y perspectiva de género, así como mejorar los mecanismos de evaluación para la obtención de licencias. Esto permitirá establecer estándares mínimos para autoescuelas, fortalecer la certificación de instructores y desarrollar campañas focalizadas en los grupos que registran mayores índices de siniestralidad.

La información generada por la Secretaría de Movilidad también permite identificar patrones específicos de riesgo que requieren atención institucional. Durante 2025, el 42% de los hechos de tránsito mortales ocurrieron durante los fines de semana y cerca de dos terceras partes se registraron entre las 18:00 y las 05:59 horas. De igual manera, las vías de acceso controlado, ejes viales y corredores estratégicos como Anillo Periférico, Calzada Ignacio Zaragoza, Circuito Interior y Calzada de Tlalpan continúan concentrando una proporción importante de los siniestros mortales. Estos hallazgos demuestran la importancia de fortalecer las herramientas de planeación, auditorías de seguridad vial, estudios de impacto y mecanismos de intervención focalizada previstos por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Al mismo tiempo, actualizar la ley local permitirá alinear a la Ciudad de México con compromisos internacionales como el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, particularmente la meta 3.6 relativa a reducir significativamente las muertes y lesiones ocasionadas por siniestros viales. Resulta relevante señalar que la mayoría de las entidades federativas ya han realizado procesos de armonización legislativa, por lo que la Ciudad de México debe asumir el liderazgo que históricamente ha tenido en materia de movilidad y seguridad vial.

Finalmente, la armonización fortalecerá la generación, integración y uso de información para la toma de decisiones. El propio reporte de la Secretaría de



Movilidad reconoce que la información sobre hechos de tránsito es producida por diversas instituciones y que aún existen desafíos para su articulación e interoperabilidad. Por ello, resulta indispensable consolidar sistemas de información, bases de datos homologadas, indicadores de desempeño y mecanismos de datos abiertos que permitan diseñar políticas públicas sustentadas en evidencia científica, identificar zonas de riesgo, evaluar resultados y transparentar el ejercicio de los recursos públicos. Esto contribuirá no sólo a salvar vidas, sino también a reducir los elevados costos económicos y sociales que los siniestros viales generan en materia de atención médica, productividad, infraestructura y bienestar social.

En suma, actualizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México no constituye un simple ejercicio de armonización normativa. Se trata de una acción indispensable para garantizar derechos humanos, fortalecer la seguridad vial, incorporar la perspectiva de género, proteger a los grupos más vulnerables, modernizar la regulación de los nuevos modos de transporte y consolidar una política pública basada en evidencia que permita construir una ciudad más segura, accesible, sostenible e incluyente para todas las personas.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

Fundamentos Constitucionales

La iniciativa se sustenta en los artículos 1º y 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. El primero establece que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, así como de interpretar las normas de conformidad con la Constitución y los tratados internacionales, bajo los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. El artículo 4º, por su parte, reconoce de manera expresa el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



La Constitución Política de la Ciudad de México refuerza estos principios en sus artículos 13, 15 y 16, al establecer que las autoridades deben garantizar una movilidad segura, sustentable e incluyente; promover la accesibilidad universal, y adoptar medidas para proteger de manera especial a los peatones, ciclistas, personas con discapacidad, niñas, niños, adolescentes y personas mayores. Estas disposiciones locales hacen aún más apremiante armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con el marco federal para cumplir con las obligaciones de respeto y garantía de derechos humanos.

Fundamentos Legales

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), publicada el 17 de mayo de 2022, materializa el derecho constitucional a la movilidad segura y establece principios y obligaciones vinculantes para todas las entidades federativas. Entre ellas se encuentra la obligación de armonizar sus marcos normativos locales para aplicar, de manera uniforme, los principios de sistema seguro, movilidad activa, movilidad del cuidado, accesibilidad universal, gestión de velocidad, control de factores de riesgo, estándares de seguridad vehicular y formación vial con perspectiva de género y derechos humanos.

El artículo Segundo Transitorio de la LGMSV fijó un plazo de 180 días para que los estados y la Ciudad de México adecuaran su legislación local. A tres años de su entrada en vigor, la CDMX sigue rezagada frente a 21 entidades federativas que ya cumplieron. Esta omisión ha generado un vacío jurídico que limita la aplicación del nuevo paradigma legal, obstaculiza la reducción de muertes y lesiones viales y debilita la coordinación con la Federación y con otros estados.

Constitucionalidad y Convencionalidad

La reforma que se propone es congruente con los principios de progresividad, no regresividad y pro persona establecidos en el artículo 1º constitucional. Fortalece el federalismo cooperativo al armonizar las competencias federales y locales en materia de movilidad y seguridad vial, y otorga certeza jurídica a las autoridades, usuarios y prestadores de servicios de transporte.

Asimismo, la iniciativa se alinea con los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por México, que forman parte del parámetro de control de constitucionalidad y convencionalidad: la Convención Americana sobre Derechos Humanos (derecho a la vida e integridad personal), el Pacto



Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (derecho a condiciones de vida adecuadas), la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW, igualdad sustantiva y derecho a la movilidad segura), la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (accesibilidad universal), y la Convención sobre los Derechos del Niño (protección especial a niñas, niños y adolescentes).

Igualmente, la reforma da cumplimiento a compromisos globales como el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030 de la OMS (meta de reducir en 50% las muertes y lesiones viales), y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3.6 (seguridad vial), 11.2 (acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles) y 13 (acción por el clima, al fomentar la movilidad sustentable).

El incumplimiento del mandato expreso de armonizar la ley local con la LGMSV priva a la ciudadanía de los beneficios del sistema seguro, mantiene vacíos normativos que contribuyen a muertes viales prevenibles y coloca a la Ciudad de México en una situación de incumplimiento de obligaciones constitucionales e internacionales. La reforma que se propone corrige esta omisión y cumple con el mandato legal expreso, otorgando certeza jurídica y herramientas efectivas para garantizar el derecho a la movilidad segura, incluyente y sostenible para todas las personas.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:

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

VII. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR:

A efecto de ilustrar con mayor precisión la reforma y adición planteada por esta iniciativa, a continuación, se inserta un cuadro comparativo donde se incluye el texto vigente del precepto a modificar y el texto planteado por la presente iniciativa.



TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO</p>	<p>LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO</p>
<p>TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES</p>	<p>TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES</p>
<p>CAPÍTULO I GENERALIDADES</p>	<p>CAPÍTULO I GENERALIDADES Y OBJETO DE LA LEY</p>
<p>Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.</p> <p>Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.</p> <p>La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía</p>	<p>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, igualdad y equidad. Asimismo, se establecen las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.</p> <p>Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el desarrollo de la sociedad en su conjunto y la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, y el uso o disfrute en las vías públicas de la Ciudad de México bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros.</p> <p>La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de</p>



<p>de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.</p>	<p>vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes; así como vehículos seguros; procurando disminuir los impactos negativos sociales de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente.</p>
<p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:</p> <p>I. ...</p> <p>II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;</p> <p>III. ...</p> <p>IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;</p> <p>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</p> <p>VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para</p>	<p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:</p> <p>I. ...</p> <p>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.</p> <p>III. ...</p> <p>IV. La utilización de infraestructura de movilidad, de equipamiento auxiliar, servicios y demás elementos inherentes al desplazamiento de personas y bienes o incorporados a la vialidad;</p> <p>V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia, accesibilidad y la seguridad vial en la prestación del servicio; y</p> <p>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</p>



<p>eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.</p> <p>VII. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia, contingencias ambientales o en casos fortuitos y de fuerza mayor;</p> <p>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;</p> <p>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</p> <p>X. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas de la materia o por mandato de autoridad competente.</p>
<p>Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:</p> <p>I. Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público;</p>	<p>Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:</p> <p>I. Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público;</p>



<p>II. Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal;</p> <p>III. Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal;</p> <p>IV. Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México;</p> <p>V. Código Penal para el Distrito Federal;</p> <p>VI. Código Civil para el Distrito Federal;</p> <p>VII. Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal;</p> <p>VIII. Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal; y</p> <p>IX. Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal.</p> <p>X. Ley de Desarrollo Metropolitano para el Distrito Federal</p> <p>XI. Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal</p> <p>XII. Ley para la integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal;</p> <p>XIII. Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México; y</p>	<p>II. Ley Ambiental de la Ciudad de México;</p> <p>III. Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal;</p> <p>IV. Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México;</p> <p>V. Código Penal para el Distrito Federal;</p> <p>VI. Código Civil para el Distrito Federal;</p> <p>VII. Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal;</p> <p>VIII. Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal;</p> <p>IX. Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México;</p> <p>X. Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal;</p> <p>XI. Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México;</p> <p>XII. Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México;</p> <p>XIII. Ley de Víctimas de la Ciudad de México;</p> <p>XIV. Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal;</p>
---	---



<p>Sin correlativo</p> <p>XIV. Todas aquellas, que con independencia de las legislaciones aquí señaladas, deberán de entenderse de manera enunciativa más no limitativa, y que se requieran para la aplicación de la ley.</p> <p>Cuando en los procedimientos que establece esta Ley, obren pruebas obtenidas por Seguridad Ciudadana con equipos y sistemas tecnológicos, las mismas se apreciarán y valorarán en términos de la Ley que regula el uso de tecnología para la Seguridad Pública del Distrito Federal.</p>	<p>XV. Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México; y</p> <p>XVI. Todas aquellas, que con independencia de las legislaciones aquí señaladas, deberán de entenderse de manera enunciativa más no limitativa, y que se requieran para la aplicación de la ley.</p> <p>Cuando en los procedimientos que establece esta Ley, obren pruebas obtenidas por Seguridad Ciudadana con equipos y sistemas tecnológicos, las mismas se apreciarán y valorarán en términos de la Ley que regula el uso de tecnología para la Seguridad Pública del Distrito Federal.</p>
<p>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.</p> <p>La Consejería Jurídica publicará en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, los criterios que sean de importancia y trascendencia para la aplicación de esta Ley.</p>	<p>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 mediante la protección más amplia.</p> <p>...</p>



<p>Los particulares podrán solicitar a la autoridad competente que emita resoluciones individuales o generales reinterpretación. Las resoluciones individuales constituirán derechos y obligaciones para el particular que promovió la consulta, siempre que la haya formulado en los términos establecidos por las disposiciones legales aplicables.</p> <p>La Autoridad que emita una resolución general, deberá publicarla en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p>	<p>...</p> <p>...</p>
<p>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 la movilidad será la persona.</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:</p> <p>I. La integridad física y la prevención de</p>



Sin correlativo	lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
Sin correlativo	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 de atención prioritaria;
Sin correlativo	III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
Sin correlativo	IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
Sin correlativo	V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
Sin correlativo	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;
Sin correlativo	VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad; y
Sin correlativo	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



	<p>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:</p>
Sin correlativo	<p>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;</p> <p>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 las condiciones;</p>
Sin correlativo	<p>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;</p> <p>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;</p>
Sin correlativo	<p>V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención</p>



	<p>médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables; y</p> <p>VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 5 ter. 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:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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,</p>



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, la 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.

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



<p style="text-align: center;">Sin correlativo</p>	<p>Artículo 5 Quáter. 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.</p>
<p>Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <p>I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;</p>	<p>Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <p>I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;</p>



<p>II. Ciclistas;</p> <p>III. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y</p> <p>VI. Usuarios de transporte particular automotor.</p> <p>No tiene correlativo</p> <p>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.</p>	<p>II. Personas ciclistas, personas usuarias de vehículos no motorizados y Personas Usuarias de Vehículos Eléctricos Personales;</p> <p>III. Personas Usuarias de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales;</p> <p>IV. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;</p> <p>V. Personas prestadoras de servicio de transporte y distribución de bienes mercancías;</p> <p>VI. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.</p> <p>La autoridad establecerá en el Reglamento de Tránsito el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.</p> <p>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas, planes y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.</p>
<p>Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia</p>	<p>Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, planes, programas y acciones públicas en materia de movilidad,</p>



<p>de movilidad, observarán los principios siguientes:</p> <p>II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;</p> <p>V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;</p>	<p>observarán los principios siguientes:</p> <p>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</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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</p>
---	---



DE LEGISLATURA

<p>III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.</p> <p>V. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;</p> <p>X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas,</p>	<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>IX. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para</p>
--	--



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.

almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos;

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,



<p>VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;</p> <p>IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y</p> <p>VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor,</p>	<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>XVI. Seguridad. Garantizar las acciones de prevención del delito e incidentes 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;</p> <p>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 usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;</p> <p>XVIII. Sostenibilidad. Garantizar las necesidades</p>
--	---



<p>con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;</p> <p>I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;</p> <p>VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;</p>	<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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</p> <p>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.</p>
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación</p>	<p>Artículo 9.- ...</p>



<p>y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p>	
<p>Sin correlativo</p>	<p>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;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>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;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>I Ter. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;</p>
<p>I. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;</p>	<p>I Quáter. 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;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>II. ...</p>
<p>II. Alcaldía: Los órganos políticos administrativos en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide la Ciudad de México;</p>	<p>III. ...</p>



<p>III. Área de transferencia para el transporte: Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban 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;</p> <p>V. a XIII. ...</p>	<p>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;</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Metodología 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.</p> <p>V. a XIII. ...</p> <p>XIII Bis. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la</p>
---	--



<p>Sin correlativo</p>	<p>jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o 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 y señalética adecuada y visible en todo momento;</p> <p>XIV. - XVI. ...</p> <p>XVI Bis. Ciclovía: Infraestructura pública destinada de forma exclusiva para vehículos no motorizados o de movilidad activa;</p>
<p>XIV. a XVI. ...</p>	
<p>Sin correlativo</p>	<p>XVII. - XXVI. ...</p> <p>XXVI Bis. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;</p>
<p>XVII. a XXVI. ...</p>	
<p>Sin correlativo</p>	<p>XXVII. ...</p> <p>XXVII Bis. 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</p>
<p>XXVII. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	



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 Ter. 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. Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios 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;

Sin correlativo

Sin correlativo



<p>Sin correlativo</p> <p>XXXIII. - XXXVI. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>XXXVII. Externalidades: Efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos. Los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;</p>	<p>las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>XXXIII. - XXXVI. ...</p> <p>XXXVI Bis. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;</p> <p>XXXVI Ter. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que la autoridad, en el ámbito de sus funciones práctica a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;</p> <p>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;</p> <p>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</p>
--	---



<p>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, congestión vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;</p> <p>XXXIX. Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública, reducción de hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;</p>	<p>atmosférica y auditiva, congestión vial, sinistros de tránsito, sedentarismo, entre otros;</p> <p>XXXIX. Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública, reducción de sinistros de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;</p> <p>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;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>XL. ...</p>
<p>XL. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>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;</p> <p>XL Ter. 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;</p>



<p>Sin correlativo</p> <p>XLI. Grupo Vulnerable: Sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.</p> <p>XLII. Hecho de tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;</p> <p>XLIII. Impacto de movilidad: Influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra privada en el entorno en el que se ubica;</p> <p>XLIV. - XLV Bis.. ...</p>	<p>XLI. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, poblaciones callejeras, en estado de gestación, personas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;</p> <p>XLII. Se deroga.</p> <p>XLIII. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;</p> <p>XLIV. - XLV Bis.. ...</p> <p>XLV Ter. 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;</p>
---	---



<p>Sin correlativo</p>	<p>XLVI. Instituto: Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México</p>
<p>XLVI. Instituto: Instituto de Verificación Administrativa del Distrito Federal</p>	<p>XLVI Bis. – XLVIII. ...</p> <p>XLVIII Bis. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, 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 dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;</p>
<p>XLVI Bis.- XLVIII. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>XLIX. ...</p> <p>L. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México</p> <p>L Bis. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial</p>
<p>XLIX. ...</p> <p>L. Ley: Ley de Movilidad de la Ciudad de México;</p>	<p>LI. a LIV. ...</p> <p>LV. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;</p>
<p>LI. - LIV. ...</p> <p>LV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que</p>	<p>LV Bis. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas</p>



<p>LXIII. Personas con movilidad limitada: Personas que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, 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;</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>LXIV.- LXV Bis. ...</p> <p>LXVI. Promovente: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita</p>	<p>LXIII Bis. La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;</p> <p>LXIII Ter. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;</p> <p>LXIII Quater. 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;</p> <p>LXIV. a LXV Bis. ...</p> <p>LXVI. 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 las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;</p> <p>LXVII. a LXVIII Bis ...</p>
---	---



<p>autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;</p> <p>LXVII. a LXVIII Bis ...</p> <p>LXIX. - LXXII. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>LXXVIII. Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;</p>	<p>LXIX. a LXXII. ...</p> <p>LXXII Bis. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;</p> <p>LXXIII. Secretaría de Planeación: Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana;</p> <p>LXXIV. a LXXVII...</p> <p>LXXVII Bis. Secretaría de Salud: La Secretaría de Salud Pública de la Ciudad de México;</p> <p>LXXVIII. ...</p> <p>LXXVIII Bis. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y 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;</p> <p>LXXIX. 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;</p> <p>LXXIX Bis. 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 general;</p>
--	--



<p>LXXIX. Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;</p> <p>LXXVIII. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>LXXIX Ter. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;</p> <p>LXXX. Señalización: 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;</p> <p>LXXXI. a LXXXVII. ...</p>
<p>LXXX. Señalización Vial: Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la infraestructura vial;</p> <p>LXXXI. - LXXXVII. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>LXXXVII Bis. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, 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 causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;</p> <p>LXXXVIII. 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;</p> <p>LXXXIX. ...</p> <p>LXXXIX Bis. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la</p>



<p>LXXXVIII. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;</p>	<p>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;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>XC. ...</p>
<p>XC. ...</p>	<p>XC Bis. 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;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>XCI a CI. ...</p>
<p>XCI a CI. ...</p>	<p>CII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistida para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;</p>
<p>CII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;</p>	<p>CII Bis. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;</p>
<p>CII Ter. Vehículo: Vehículo no motorizado que utiliza manubrio para su conducción, cuenta con acelerador independiente, con dos o más ruedas, equipado con un motor eléctrico que le proporciona una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora. Su</p>	<p>CII Ter. Vehículo Eléctrico Personal (VEP): Vehículo no motorizado que utiliza manubrio para su conducción, cuenta con acelerador independiente, con dos o más ruedas, equipado con un motor eléctrico que le proporciona una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora. Su</p>



<p>Sin correlativo</p>	<p>motor tiene una potencia continua nominal de menos de 250 watts.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>CIII. ...</p>
<p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos 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;</p>	<p>CIII Bis. ...</p>
<p>CIII Bis. ...</p>	<p>CIV</p>
<p>CIV</p>	<p>CIV Bis. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en el reglamento de tránsito;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>CIV Ter. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>CV. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario urbano;</p>
<p>CV. Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y</p>	<p>CVI. ...</p> <p>CVII. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.</p>



<p>CVI. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	
<p>Sin correlativo</p>	<p>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:</p> <p>I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;</p> <p>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;</p> <p>III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites</p>



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



	<p>IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, 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.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO II DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES</p>	
<p>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 el artículo 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, la aplicación de la presente Ley a través de:</p> <p>I. ... a VI.</p> <p>Sin correlativo</p> <p>VII. Instituto de Verificación Administrativa</p> <p>VIII. Las Alcaldías, en lo que compete a su demarcación; y</p> <p>IX. Las demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad en la Ciudad.</p>	<p>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 decimoséptimo 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:</p> <p>I. .. a VI;</p> <p>VII. Secretaría de Salud;</p> <p>VIII. Instituto de Verificación Administrativa</p> <p>IX. Las Alcaldías, en lo que compete a su demarcación; y</p> <p>X. Las demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad en la Ciudad.</p> <p>Podrán ser órganos auxiliares de consulta de la</p>



<p>Podrán ser órganos auxiliares de consulta de la Administración Pública en todo lo relativo a la aplicación de la presente Ley, las Instituciones de Educación Superior y demás Institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en movilidad, transporte y/o vialidad, así como las comisiones metropolitanas que se establezcan de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con independencia del Consejo.</p>	<p>Administración Pública en todo lo relativo a la aplicación de la presente Ley, las Instituciones de Educación Superior y demás Institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en movilidad, transporte y/o vialidad, así como las comisiones metropolitanas que se establezcan de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con independencia del Consejo.</p>
<p>Artículo 11. Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:</p> <p>I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;</p> <p>II. Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo señalado en el Programa General del Desarrollo en esa materia;</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p>	<p>Artículo 11. Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad y seguridad vial, las siguientes:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>II Bis. Formar parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y en su caso, designar a la autoridad que actúe en su representación;</p>



<p>III. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la culturada la movilidad;</p> <p>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;</p> <p>V. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, conos sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;</p> <p>VI. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;</p>	<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 personas, peatonas y ciclistas, con énfasis en las personas con discapacidad, movilidad reducida y perspectiva de género;</p>
---	--



<p>VII. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría, y</p> <p>VIII. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>VII. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;</p> <p>VIII. 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;</p> <p>IX. Instrumentar las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;</p> <p>X. 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;</p> <p>XI. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría;</p> <p>XII. En coordinación con las Entidades Federativas colindantes, establecer e implementar un programa metropolitano de</p>
---	--



<p>Sin correlativo</p>	<p>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;</p> <p>XIII. 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;</p> <p>XIV. 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; y</p> <p>XV. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</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>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes facultades y atribuciones:</p> <p>I. 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;</p>



<p>II. ...</p>	<p>II. ...</p> <p>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, previa aprobación de la persona titular de la Jefatura del Gobierno;</p> <p>II Ter. 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;</p>
<p>III. ...</p> <p>IV. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público, impulsando el transporte de cero o bajas emisiones contaminantes;</p> <p>V. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;</p>	<p>III. ...</p> <p>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;</p> <p>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;</p>
<p>VI. - VII. ...</p>	<p>VI. - VII. ...</p> <p>VII Bis. Recabar e integrar la información de siniestralidad y mortalidad en la base de datos e</p>



<p>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 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.</p> <p>IX. - XV...</p> <p>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 el Distrito Federal, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad;</p> <p>XVII. En coordinación con la Secretaría del</p>	<p>indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial;</p> <p>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 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;</p> <p>IX. - XV...</p> <p>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 los usuarios del sistema de movilidad;</p> <p>XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas</p>
---	--



<p>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, no motorizadas y motorizadas no contaminantes;</p> <p>XVIII. - XIX...</p> <p>XX. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas de su uso;</p> <p>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, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado;</p>	<p>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;</p> <p>XVIII. - XIX. ...</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>XXII. - XXIII...</p>
---	--



<p>XXII. - XXIII...</p> <p>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 medidas de seguridad vial;</p> <p>Sin correlativo</p> <p>XXV...</p> <p>XXVI. Realizar o 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;</p> <p>XXVII. Redistribuir, modificar y adecuar</p>	<p>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;</p> <p>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;</p> <p>XXV. ...</p> <p>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;</p> <p>XXVII. Redistribuir, modificar y adecuar itinerarios o rutas de acuerdo con las</p>
---	--



<p>itinerarios o rutas de acuerdo con las necesidades de la población y las condiciones impuestas por la planeación del transporte;</p> <p>XXVIII. Determinar las características y especificaciones técnicas de las unidades, parque vehicular e infraestructura de los servicios de transporte de pasajeros y carga;</p> <p>XXIX. - XXXII. ...</p> <p>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 hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias;</p> <p>XXXIV. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>XXXV. - XLV. ...</p> <p>XLVI. Llevar un registro de la capacitación impartida por la Secretaría a las personas involucradas o relacionadas con los</p>	<p>necesidades de la población y las condiciones impuestas por la planeación del transporte priorizando la movilidad de cuidado;</p> <p>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;</p> <p>XXIX. - XXXII. ...</p> <p>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;</p> <p>XXXIV. ...</p> <p>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 al que se refiere la Ley General;</p> <p>XXXV. - XLV. ...</p> <p>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</p>
--	--



<p>servicios de transporte en el Distrito Federal, así como aquella que es impartida por otros organismos, dependencias e instituciones en acuerdo con la Secretaría y por los concesionarios o permisionarios con sus propios medios;</p>	<p>aquella que es impartida por otros organismos, dependencias e instituciones en acuerdo con la Secretaría y por los concesionarios o permisionarios con sus propios medios;</p>
<p>XLVII. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente el transporte escolar y programas que fomenten el uso racional del automóvil particular para el traslado de los estudiantes;</p>	<p>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;</p>
<p>XLVIII. - XLIX. ...</p>	<p>XLVIII. - XLIX. ...</p>
<p>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;</p>	<p>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;</p>
<p>LI. - LII. ...</p>	<p>LI. - LII...</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>LIII Bis Diseñar e implementar 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;</p>
<p>LIII. - LV. ...</p>	<p>LIII. - LV. ...</p>
<p>LVI. Desarrollar, en coordinación con Seguridad Ciudadana, políticas en materia de control y operación vial, para contribuir</p>	<p>LVI. Desarrollar, en coordinación con Seguridad Ciudadana, políticas en materia de control y operación vial, para contribuir a la movilidad y</p>



<p>a la movilidad de las personas en la Ciudad;</p> <p>Sin correlativo</p> <p>LVII. - LVIII. ...</p> <p>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 los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;</p> <p>LX. ...</p> <p>LXI. Disponer un centro de atención al usuario que se encuentra en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información;</p> <p>LXII. En coordinación con la Secretaría de Educación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover e impulsar la educación vial, con el objetivo de preservar la vida y la integridad física; y</p>	<p>seguridad vial de las personas en la Ciudad;</p> <p>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 prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>LVII. - LVIII. ...</p> <p>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;</p> <p>LX. ...</p> <p>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;</p> <p>LXII. En coordinación con la Secretaría de Educación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover e impulsar la educación vial, con el objetivo de preservar la vida y la integridad física;</p> <p>LXIII. ...</p>
--	---



<p>LXIII. ...</p> <p>LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar 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 concesionarios o permisionarios 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 oportuna de hechos de tránsito, y</p> <p>LXV. ...</p>	<p>LXIV. Dar seguimiento a los siniestros de tránsito que se susciten en el transporte para brindar 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 concesionarios o permisionarios 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</p> <p>LXV. ...</p>
<p>Artículo 13. Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, Seguridad Ciudadana tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>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 que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas</p>	<p>Artículo 13. ...</p> <p>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;</p>



<p>correspondientes para lograr este objetivo;</p> <p>II. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>III. ... a IV. ...</p> <p>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; y</p> <p>VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito. Conforme a lo dispuesto en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás ordenamientos aplicables.</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>II. ...</p> <p>II bis. En el ámbito de sus atribuciones y competencias, así como en coordinación con la Secretaría de Salud, garantizar el cumplimiento de los límites de alcohol en sangre y aire expirado de conformidad con la fracción XII del artículo 49 de la Ley General;</p> <p>III. ... a IV. ...</p> <p>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;</p> <p>VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores 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;</p> <p>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;</p>
--	---



<p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>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;</p> <p>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;</p> <p>X. Prestar servicios de emergencia en siniestros de tránsito en coordinación con la Secretaría y la Secretaría de Salud, y</p> <p>XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>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:</p> <p>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;</p> <p>II. Capacitar al personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>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</p>



	<p>sustancias psicotrópicas o estupefacientes;</p> <p>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</p> <p>V. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 14.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría del Medio Ambiente tendrá, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la Ciudad en materia de protección al medio ambiente;</p> <p>II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y</p> <p>III. ...</p>	<p>Artículo 14. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;</p> <p>III. Establecer y aprobar, en coordinación con la Secretaría y las demás autoridades competentes, los Programas de Ordenamiento Vial y transporte</p>



<p>Sin correlativo</p>	<p>escolar, y</p> <p>IV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 15. Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>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 todos 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;</p> <p>II. - X. ...</p> <p>XI. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral;</p> <p>XII. Fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles, organizaciones sociales, empresas,</p>	<p>Artículo 15. ...</p> <p>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;</p> <p>II. - X. ...</p> <p>XI. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la accesibilidad, movilidad integral y protección a la vida;</p> <p>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;</p>



<p>comités ciudadanos, padres de familias, escuela y habitantes de su demarcación;</p> <p>XIII. - XIV. ...</p>	<p>XIII. - XIV. ...</p>
<p>Artículo 16. En la vía pública las alcaldías tendrán, dentro del ámbito de sus atribuciones, las siguientes facultades:</p> <p>I. - III. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>Para el cumplimiento de las facultades anteriores, las Alcaldías establecerán mecanismos de coordinación con Seguridad Ciudadana.</p>	<p>Artículo 16. En la vía pública las alcaldías tendrán, dentro del ámbito de sus atribuciones, las siguientes facultades:</p> <p>I. - III. ...</p> <p>IV. Colocar señalización para la utilización adecuada de la infraestructura destinada a la movilidad y seguridad vial, y</p> <p>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.</p> <p>Para el cumplimiento de las facultades anteriores, las Alcaldías establecerán mecanismos de coordinación con las autoridades competentes según sea el caso.</p>
<p>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 la elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, se crea</p>	<p>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</p>



<p>el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad.</p> <p>El Consejo tendrá un carácter consultivo y honorífico, mediante el cual, la persona titular de la Jefatura de Gobierno, podrá poner a consideración del mismo, para que emita su opinión al respecto, las acciones que la Administración Pública emprenda en materia de movilidad.</p> <p>De igual manera podrá plantear, para su consideración, acciones o bien modificaciones en las que ya realice la Administración Pública.</p>	<p>de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 20.- ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de vialidad y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;</p> <p>III. Participar en la formulación del Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial y los demás programas específicos para los que sea convocado por la persona titular de la Jefatura de Gobierno y/o el Secretario de Movilidad; y</p>	<p>Artículo 20.- ...</p> <p>I. ...</p> <p>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;</p> <p>III. Participar en la formulación del Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial y los demás programas específicos para los que sea convocado por la persona titular de la Jefatura de Gobierno y/o el Secretario de Movilidad;</p> <p>IV. Dar opinión sobre las herramientas de</p>



<p>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.</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>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</p> <p>V. Recibir propuestas del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial relativas a la materia.</p>
<p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; 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 las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad</p>	<p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno, quien lo presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien fungirá como suplente de la Presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno; Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios; Secretaría de Seguridad Ciudadana; Secretaría de las Mujeres y Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de instituciones públicas de educación superior y cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil, en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de</p>



de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático, Protección Ecológica y Animal del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. 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.

las Presidencias de las Comisiones de Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático, Protección Ecológica y Animal del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado designado por la Junta de Coordinación Política del propio Congreso, en calidad de consejeros permanentes. Las personas titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitadas permanentes.

El Consejo deberá sesionar de manera ordinaria por lo menos una vez cada tres meses y se levantará acta de las mismas.

En cada Alcaldía se instalará un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, que será presidido por la persona titular de la Alcaldía, **el cual** se abocará a la atención de la problemática de movilidad y Seguridad Vial en su demarcación territorial **conforme a sus atribuciones** y podrá someter propuestas a consideración del Consejo.

Los Consejos de las Alcaldías deberán sesionar de manera ordinaria por lo menos una vez cada tres meses, bajo los principios de publicidad, transparencia y participación ciudadana, debiendo levantarse acta de cada sesión.

~~En cada Alcaldía se instalará un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial que será presidido por la persona titular de la Alcaldía, quien se abocará a la temática de su demarcación, pudiendo poner a consideración del Consejo propuestas por realizar.~~

Artículo 24. ...

Artículo 24. ...



<p>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;</p> <p>II. ... a III. ...</p>	<p>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;</p> <p>II. ... a III. ...</p>
<p>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 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.</p>	<p>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 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.</p>
<p>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, renovar periódicamente el parque vehicular e infraestructura del servicio y no poner en riesgo su prestación.</p>	<p>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, 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.</p>



<p>Artículo 30. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Proponer y aplicar conjuntamente con la Secretaría, en coordinación con otras dependencias, programas de financiamiento para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio de transporte público concesionado, 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;</p> <p>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</p> <p>IV. a V. ...</p> <p>La Secretaría deberá prever en su anteproyecto de presupuesto, los recursos que aportará al Fondo, que no excederán del monto recaudado por concepto del pago de derechos de revista vehicular.</p>	<p>Artículo 30. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Proponer y aplicar conjuntamente con la Secretaría, en coordinación con otras dependencias, programas de financiamiento para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio de transporte público concesionado 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;</p> <p>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;</p> <p>IV. a V. ...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 34. ...</p> <p>I. Promover alternativas de movilidad a</p>	<p>Artículo 34. ...</p> <p>I. Promover alternativas de movilidad a través de</p>



<p>través de propulsión humana, el mayor uso del transporte público, energías alternativas, menor dependencia de modos de transporte motorizados individuales y mejorar tecnologías y combustibles;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Proponer mejoras a la infraestructura para la movilidad y servicios auxiliares;</p> <p>IV. ..</p> <p>V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad;</p> <p>VI. Elaborar iniciativas que promuevan el diseño universal en la infraestructura para la movilidad y de transporte;</p> <p>VII. Desarrollar acciones para reducir hechos de tránsito en los puntos conflictivos de la Ciudad;</p> <p>VIII. Fomentar el desarrollo urbano orientado al transporte público y la distribución eficiente de bienes y mercancías; y</p> <p>IX. Desarrollar acciones vinculadas con inspección y vigilancia en las materias a que se refiere esta Ley y a los Programas Integrales de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>X. Desarrollar acciones que protejan a los</p>	<p>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;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Proponer mejoras a la infraestructura para la movilidad, seguridad vial y servicios auxiliares;</p> <p>IV. ...</p> <p>V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad y seguridad vial;</p> <p>VI. Elaborar iniciativas que promuevan el diseño universal en la infraestructura para la movilidad, seguridad vial y de transporte;</p> <p>VII. Desarrollar acciones para reducir siniestros de tránsito en los puntos conflictivos de la Ciudad;</p> <p>VIII. Fomentar el desarrollo urbano orientado al transporte público y la distribución eficiente de bienes y mercancías;</p> <p>IX. Desarrollar acciones vinculadas con inspección y vigilancia en las materias a que se refiere esta Ley y a los Programas Integrales de Movilidad y Seguridad Vial, y</p> <p>X. Desarrollar acciones que protejan a los</p>
--	---



<p>peatones y a los ciclistas.</p>	<p>peatones y a los ciclistas 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.</p>
<p>Artículo 34 Ter. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas.</p>	<p>Artículo 34 ter. ...</p> <p>I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad activa y peatonal, y</p> <p>II. Desarrollar acciones para reducir los sinistros de tránsito a peatones y ciclistas.</p>
<p>TITULO SEGUNDO</p> <p>DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD</p> <p>CAPÍTULO I</p> <p>DISPOSICIONES GENERALES</p>	<p>TITULO SEGUNDO</p> <p>DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>CAPÍTULO I</p> <p>DISPOSICIONES GENERALES</p>



<p>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, 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.</p> <p>...</p>	<p>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.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación 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 amovilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.</p> <p>La planeación deberá fijar objetivos, metas, tiempos de ejecución, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con los resultados obtenidos y las necesidades de la Ciudad.</p>	<p>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.</p> <p>La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios de movilidad basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades de la Ciudad.</p>



<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:</p> <p>I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;</p> <p>II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p>	<p>Artículo 37.- ...</p> <p>I. Procurar medidas que garanticen la protección de la vida, salud e integridad física de todas las personas usuarias de la vía, así como la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para todas las personas usuarias y que busque la conexión entre el sistema de transporte público, de la movilidad activa, así como entre vías y rutas urbanas y metropolitanas;</p> <p>II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas en situación de vulnerabilidad, con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p>II bis. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal en los sistemas de movilidad y en la estructura vial atendiendo a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, con discapacidad y/o movilidad limitada;</p>
--	--



<p>III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada;</p> <p>IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;</p> <p>Sin correlativo</p> <p>V. ...</p>	<p>III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p>IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público individual y colectivo, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes, de tracción humana y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética y el uso racional del automóvil particular, en tanto el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico, haciendo uso de las tecnologías de información y comunicación disponibles, asegurando la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía;</p> <p>IV Bis. Garantizar que la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos no motorizados o de tracción humana, particularmente a la niñez, personas adultas mayores, en situación de vulnerabilidad, con discapacidad o con movilidad limitada;</p> <p>V. ...</p>
---	---



<p>VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, inobservancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte;</p> <p>VII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;</p> <p>VIII. ...</p> <p>IX. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo, el desarrollo urbano, el ordenamiento del territorio y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que fomenten desarrollos densos y asequibles en zonas cubiertas por el Sistema Integrado de Transporte y desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén;</p> <p>VII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo, el comercio y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;</p> <p>VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad activa;</p> <p>IX. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;</p> <p>IX Bis. Promover la capacitación de las personas operadoras de los servicios de transporte público y de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;</p>
---	--



<p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;</p>	<p>IX Ter. Promover acciones de capacitación de las personas operadoras de los servicios de transporte público y de emergencia en perspectiva de género y atención a grupos vulnerables con perspectiva de seguridad ciudadana;</p> <p>X. Promover acciones para hacer más eficiente y segura la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos negativos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;</p> <p>X Bis. Adoptar medidas que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido;</p>
<p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos, y</p> <p>XII. Promover políticas y planes con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.</p>	<p>XI. ...</p> <p>XII. Promover políticas, planes y metodologías con perspectiva de género que garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.</p>



<p>y de la seguridad vial se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:</p> <p>I. - III. ...</p> <p>Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.</p>	<p>seguridad vial se ejecutará acorde con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y a través de los siguientes instrumentos:</p> <p>I. - III. ...</p> <p>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 y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.</p>
<p>Artículo 40. ...</p> <p>Dentro de este programa, deberá contemplarse 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 accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.</p>	<p>Artículo 40. ...</p> <p>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.</p>
<p>Artículo 41. ...</p> <p>I. El diagnóstico;</p>	<p>Artículo 41. ...</p> <p>I. El diagnóstico considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad, en situación de vulnerabilidad y de género;</p>



<p>II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;</p> <p>III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:</p> <p>a) Ordenación del tránsito de vehículos;</p> <p>b) ...</p> <p>c) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;</p> <p>d) Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;</p> <p>e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;</p> <p>f) Infraestructura para la movilidad;</p>	<p>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;</p> <p>III. ...</p> <p>a) Criterios para el diseño vial y la ordenación del tránsito de vehículos;</p> <p>b) ...</p> <p>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;</p> <p>d) ...</p> <p>e) Mejoramiento y eficiencia de sistemas integrados de transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;</p> <p>f) Infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;</p>
---	---



<p>g) ... a i)...</p> <p>j) 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</p> <p>k) Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito.</p> <p>IV. ... a VII. ...</p>	<p>g) ... a i)...</p> <p>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</p> <p>k) Acciones encaminadas a prevenir siniestros de tránsito.</p> <p>IV. ... a VII. ...</p>
<p>Artículo 42. El Programa Integral de Seguridad Vial deberá considerar todas las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, anteponiendo la jerarquía de movilidad.</p> <p>Corresponde a la Secretaría, en coordinación con Seguridad Ciudadana, Secretaría del Medio Ambiente, Secretaría de Obras, Secretaría de Desarrollo Urbano, 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.</p>	<p>Artículo 42. ...</p> <p>Corresponde a la Secretaría, en coordinación con Seguridad Ciudadana, Secretaria del Medio Ambiente, Secretaría de Salud, Secretaría de Obras, Secretaría de Desarrollo Urbano, 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.</p>
<p>Artículo 43. ...</p>	<p>Artículo 43. El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir como mínimo:</p>



<p>I. El diagnóstico;</p> <p>II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;</p> <p>III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:</p> <p>a) Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito;</p> <p>b) Condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía;</p> <p>c) Intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias;</p> <p>d) Actividades de prevención de hechos de tránsito; y</p> <p>Sin correlativo</p> <p>e) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.</p> <p>IV. ... a VII. ...</p>	<p>I. ...</p> <p>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;</p> <p>III. ...</p> <p>a) Patrón de ocurrencia de siniestros de tránsito;</p> <p>b) ...</p> <p>c) Intersecciones y corredores con mayor índice de siniestros de tránsito en vías primarias;</p> <p>d) Actividades de prevención de siniestros de tránsito;</p> <p>e) Atención prehospitalaria de siniestros de tránsito; y</p> <p>f) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.</p> <p>IV. ... a VII.</p>
---	---



<p>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 de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 45. Los programas específicos tienen por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos e infraestructuras para la movilidad, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 46. ...</p> <p>I. ... a VII. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 46. ...</p> <p>I. ... a VII. ...</p> <p>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.</p>
<p>Artículo 47. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores</p>	<p>Artículo 47. ...</p> <p>La información contenida en el Sistema deberá considerar características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género, de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad.</p> <p>Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística organizada, estandarizada, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en</p>



<p>incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.</p> <p>La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se registrará por lo establecido en la Ley de Protección de Datos personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p>	<p>los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.</p> <p>La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, deberá incluir componentes de datos abiertos y se registrará por lo establecido en la Ley de Protección de Datos personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.</p> <p>El Sistema de información y seguimiento de movilidad contendrá como mínimo lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. La información contenida en el Registro Público Vehicular; II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo; III. Operadores de servicio de transporte público de pasajeros; IV. Conductores de los servicios de transporte público y de carga; 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 ciudadano;
--	--



	<p>VIII. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;</p> <p>IX. Alta y baja de vehículos nuevos o usados;</p> <p>X. Información sobre adecuaciones de infraestructura y red vial; y</p> <p>XI. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y seguimiento de movilidad y el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
<p>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 hechos de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas.</p> <p>La información que alimente este sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, incluyendo actores privados que manejen información clave en la materia, de manera mensual.</p> <p>La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de</p>	<p>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.</p> <p>...</p>



<p>datos abiertos y se registrará por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.</p>	<p>...</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial contendrá como mínimo lo siguiente:</p> <p>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;</p> <p>II. Información sobre los resultados de auditorías e inspecciones de seguridad vial;</p> <p>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; y</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>IV. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>IV. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y</p>



	<p>seguimiento de seguridad vial y el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
<p>Artículo 50. La Secretaría pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad más tardar el 30 de noviembre de cada año.</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 51. Las auditorías de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por la Secretaría y se podrán aplicar a todos los proyectos viales y de transporte:</p> <p>I. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad y seguridad vial enunciados en esta Ley; y</p> <p>II. ...</p> <p>Para la aplicación de estas auditorías la Secretaría se ajustará a lo establecido en el Reglamento y a los lineamientos técnicos que publique para tal fin.</p>	<p>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:</p> <p>I. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad y seguridad vial enunciados en la Ley General y en esta Ley; y</p> <p>II. ...</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">CAPITULO III DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD</p>
<p>Artículo 53. El estudio del impacto de movilidad tiene por objeto que la Secretaría evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la</p>	<p>Artículo 53. El estudio del impacto de movilidad y seguridad vial tiene por objeto que la Secretaría evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras</p>



<p>realización de obras y actividades privadas dentro del territorio de la Ciudad, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad debida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable de la Ciudad, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el Programa General de Desarrollo Urbano los principios establecidos en esta Ley.</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>y actividades privadas dentro del territorio de la Ciudad, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad debida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable de la Ciudad, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el Programa General de Desarrollo Urbano los principios establecidos en esta Ley.</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p style="text-align: center;">TITULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE</p>	<p style="text-align: center;">TITULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE</p>
<p>Artículo 55.- El Servicio de Transporten en la Ciudad, para los efectos de esta Ley, se clasifica en:</p> <p>I. - II. ...</p>	<p>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:</p> <p>I. ... y II. ...</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO II DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO II DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA</p>



CONDUCIR	CONDUCIR
<p>Artículo 64.- ...</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 64. ...</p> <p>...</p> <p>Los permisos para conducir a que se refiere el párrafo anterior, no podrán otorgarse cuando se trate de vehículos de uso comercial o de transporte público.</p>
<p>Artículo 65.- Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar las evaluaciones y en su caso los cursos que para el efecto establezca la Secretaria, además de cumplir con los demás requisitos que señala esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 65. Las autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán que toda persona que solicite la expedición o renovación de una licencia o permiso de conducir, acredite un examen de valoración integral, así como evaluaciones teóricas y prácticas que demuestren los conocimientos y habilidades necesarias para la conducción.</p> <p>Las licencias y permisos de conducir se sujetarán a la vigencia y condiciones que determine la normatividad aplicable.</p> <p>Para las personas con discapacidad, los procesos de evaluación se realizarán en formatos accesibles, garantizando condiciones de igualdad.</p> <p>Asimismo, las autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán en la normatividad aplicable, incluyendo el Reglamento de Tránsito, que a las personas que conduzcan bajo el influjo del alcohol, estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que afecte sus</p>



<p>II. Cuando el titular sea sancionado 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;</p> <p>III. Cuando el titular cometa alguna infracción a la presente Ley o sus reglamentos, bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas;</p> <p>IV. Cuando al titular se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir;</p> <p>Sin correlativo</p> <p>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; y</p> <p>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 del 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</p>	<p>respectivas;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>IV. Cuando a la persona titular se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p>
--	---



<p>terceros o; y</p> <p>VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando el 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. Los conductores 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.</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p>	<p>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; y</p> <p>VIII. Tratándose de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE), 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.</p>
<p>Artículo 68.- La Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:</p> <p>I. Si el conductor acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año;</p>	<p>Artículo 68. ...</p> <p>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;</p>



<p>II. Cuando el titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>...</p> <p>El conductor 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.</p>	<p>II. Cuando la persona titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>...</p> <p>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.</p> <p>Para que la suspensión quede anulada la persona conductora deberá tomar un curso de</p>
---	---



<p style="text-align: center;">Sin correlativo</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 69. A ninguna persona se le reexpedirá un permiso o licencia para conducir en los siguientes casos:</p> <p>I. ... a III. ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo</p> <p>IV. ...</p>	<p>Artículo 69. ...</p> <p>I. ... a III. ...</p> <p>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</p> <p>IV. ...</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO</p>
<p>Artículo 74. El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar 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.</p>	<p>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.</p>



...	...
<p>Artículo 79.- Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado, como estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros.</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 79. ...</p> <p>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.</p> <p>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.</p>



<p>Artículo 80. La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>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.</p> <p>...</p> <p>Asimismo, deberá establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 81.- La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable.</p> <p>Asimismo, deberán emitir y actualizar constantemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos,</p>	<p>Artículo 81. La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de estos u otros grupos en situación de vulnerabilidad.</p> <p>Asimismo, deberán emitir y actualizar frecuentemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos; rutas accesibles, señales</p>



<p>antropométricos y de seguridad, obligatorios con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.</p>	<p>auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras medidas de seguridad, obligatorias con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.</p>
<p>Artículo 82.- Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor 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; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.</p>	<p>Artículo 82. Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor 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.</p>
<p style="text-align: center;">CAPITULO IV DE LAS CONCESIONES</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV DE LAS CONCESIONES</p>
<p>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.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>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 expedidos por las autoridades</p>	<p>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.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>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.</p>



<p>competentes.</p>	
<p>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, seguridad, oportunidad y permanencia.</p> <p>...</p>	<p>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.</p> <p>...</p>
<p>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 los usuarios, conductores o terceros, en su persona o patrimonio.</p> <p>En el caso del servicio de transporte público de pasajeros, la cobertura mínima asegurada por evento deberá ser de al menos cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o su equivalente en moneda nacional, en caso de daños a terceros en su persona o patrimonio y de cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o en su equivalente en moneda nacional, por cada persona usuaria y por la persona conductora.</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de</p>	<p>Artículo 90.- ...</p> <p>...</p> <p>Las unidades relacionadas en siniestros de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular</p>



<p>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.</p>	<p>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 siniestro.</p>
<p>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.</p> <p>...</p>	<p>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.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 95. Las concesiones para la explotación del servicio de transporte público que se otorguen a las personas físicas, serán individuales y no podrán amparar más de una unidad.</p> <p>En el caso de personas morales la concesión incluirá el número de unidades que sean necesarias para la explotación del servicio en forma adecuada, lo cual deberá estar previa y claramente definido en el documento que ampara la concesión.</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 95. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Las personas físicas o morales concesionarias deberán implementar mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de Protección de Datos Personales en</p>



	<p>Posesión, y brindar a la autoridad todos aquellos datos que se le soliciten en cuanto a la prestación del servicio materia de la concesión de conformidad a lo establecido en la presente ley, su reglamento y normas técnicas de transporte aplicables.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO VI DE LA CESIÓN O TRANSMISIÓN DE LAS CONCESIONES</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO VI DE LA CESIÓN O TRANSMISIÓN DE LAS CONCESIONES</p>
<p>Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:</p> <p>I. a XII. ...</p> <p>XIII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos 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 sean imputables al conductor;</p> <p>XIV. a XV....</p>	<p>Artículo 115.- ...</p> <p>I. a XII. ...</p> <p>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 sean imputables al conductor;</p> <p>XIV. a XV....</p>
<p>Artículo 116.- La extinción de una concesión por cualquiera de las causas establecidas en éste u otros ordenamientos, será declarada administrativamente por la Secretaría, de acuerdo con el siguiente procedimiento:</p> <p>I. - IV. ...</p> <p>La Secretaría, en el ámbito de su</p>	<p>Artículo 116.- ...</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>La Secretaría, en el ámbito de su competencia, está facultada para abstenerse de revocar las</p>



<p>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 hechos que no revisten gravedad, no constituyen delito y no se afecta la prestación del servicio.</p> <p>...</p>	<p>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.</p> <p>...</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO VIII DE LOS PERMISOS DEL TRANSPORTE</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO VIII DE LOS PERMISOS DEL TRANSPORTE</p>
<p>Artículo 122. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 122. ...</p> <p>En los casos referidos en el párrafo anterior, la Secretaría deberá garantizar condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia.</p>
<p>Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis:</p> <p>I. a VI. ...</p> <p>VII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos 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</p>	<p>Artículo 131.- ...</p> <p>I. a VI. ...</p> <p>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</p>



<p>conductora; y</p> <p>VIII. ...</p>	<p>VIII. ...</p>
<p style="text-align: center;">CAPITULO IX DE LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO IX DE LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS</p>
<p>Artículo 132. Cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, con independencia de las acciones legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño requerirá la aplicación de la cobertura de la póliza de seguros establecida en el artículo 90 de la presente ley, con el objeto de asegurar la cobertura de los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión hubiese ocasionado a las personas usuarias, conductoras o terceros en su persona o patrimonio.</p> <p>Inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas con hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por parte de Seguridad Ciudadana; asimismo, se le realizará al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.</p>	<p>Artículo 132.</p> <p>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 al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.</p>



<p>o de carga.</p>	
<p>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 dela información.</p>	<p>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.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO XIV DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO XIV DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO</p>
<p>Artículo 170. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en la Ciudad, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios:</p> <p>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, diseñados y regulados bajo los principios establecidos en la presente Ley;</p> <p>II. Establecer políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales. Así como el retiro de los</p>	<p>Artículo 170. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en la Ciudad, se sujetará a lo previsto en la Ley General, la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios:</p> <p>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;</p> <p>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</p>



vehículos y objetos que limiten o impidan su uso adecuado;

III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación;

Sin correlativo

Sin correlativo

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 considerara 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 activa 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 peatonas;
- 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



Sin correlativo

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, priorizando la reducción de flujos y velocidades vehiculares para dar lugar al transporte público, la movilidad activa, no motorizada y de tracción humana. El diseño geométrico, de secciones de carriles. pavimentos y señales considerará una velocidad de diseño seguro 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



<p>Sin correlativo</p>	<p>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</p> <p>X. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial se fomentarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía.</p>
<p>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 todos los usuarios.</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:</p>	<p>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.</p> <p>Son elementos inherentes a la infraestructura vial: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento.</p> <p>Son elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.</p> <p>La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad deberá considerar criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso paraderos seguros y visibilidad y se sujetará a las siguientes</p>



<p>I. ... a V. ...</p>	<p>prioridades:</p> <p>I. ... a V. ...</p>
<p>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.</p> <p>Los requisitos, procedimiento 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>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 secretaria.</p>	<p>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 secretaria.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 178 Bis. Las autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán incorporar en la</p>



normatividad aplicable, incluyendo el Reglamento de Tránsito, las disposiciones relativas a las medidas mínimas de tránsito, su aplicación y supervisión, a fin de garantizar la seguridad vial, proteger la vida y la integridad física de las personas, bajo el principio de que toda muerte o lesión derivada de siniestros de tránsito es prevenible.

Asimismo, deberán establecer las sanciones correspondientes a quienes infrinjan dichas disposiciones.

Las medidas mínimas de tránsito deberán considerar, al menos:

I. Licencia o permiso de conducir vigente acorde al tipo de vehículo;

II. Preferencia de paso a personas peatonas conforme a la jerarquía de la movilidad;

III. Límites de velocidad determinados con base en evidencia y conforme a la normativa aplicable;

IV. Uso obligatorio del cinturón de seguridad;

V. Uso de tecnologías para la prevención y captación de infracciones;

VI. Sistemas de retención infantil;

VII. Accesibilidad en el transporte público;

VIII. Cumplimiento de Normas Oficiales en vehículos;

IX. Uso obligatorio de casco en motociclistas;

X. Prohibición del uso de dispositivos móviles al



	<p>conducir, salvo manos libres;</p> <p>XI. Regulación del uso de dispositivos en la prestación del servicio de transporte;</p> <p>XII. Programas permanentes de control de alcoholimetría;</p> <p>XIII. Supervisión de pesos y dimensiones de los vehículos;</p> <p>XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.</p> <p>Las autoridades deberán evaluar periódicamente la eficacia y proporcionalidad de las sanciones en materia de tránsito.</p>
<p>Artículo 179. Las vialidades primarias deberán contar con:</p> <p>I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano;</p> <p>II. Vías ciclistas: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; y</p>	<p>Artículo 179. Las vialidades primarias deberán contar con:</p> <p>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;</p> <p>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</p> <p>III. ...</p> <p>...</p>



<p>III. ...</p> <p>...</p> <p>Las subcategorías de las diferentes vialidades se establecerá en el Reglamento correspondiente y la Comisión de Clasificación de Vialidades definirá su tipo.</p>	<p>...</p>
<p>Artículo 184. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.</p>	<p>Artículo 184. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, movilidad limitada o en situación de vulnerabilidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de personas peatonas, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.</p>
<p>Artículo 188. ...</p> <p>I. Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad;</p> <p>II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;</p> <p>III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público</p>	<p>Artículo 188. ...</p> <p>I. Condiciones de diseño universal y accesibilidad para personas con discapacidad, movilidad limitada o en situación de vulnerabilidad;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos</p>



<p>movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;</p> <p>IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;</p> <p>V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;</p> <p>VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y</p> <p>VII. Tiempos de transferencia mínimos.</p>	<p>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;</p> <p>IV. ...</p> <p>V. Disponibilidad de información oportuna a las personas usuarias y señalización que oriente sus movimientos en formato accesible;</p> <p>VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad, comodidad y eficiencia; y</p> <p>VII. ...</p>
<p>Artículo 189. La Administración Pública establecerá los lineamientos necesarios para la nomenclatura de las áreas de transferencia para el transporte y para el diseño de los sistemas de información.</p> <p>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 de que garanticen la fácil identificación y orientación de los usuarios.</p>	<p>Artículo 189. ...</p> <p>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.</p>
<p>Artículo 206. Los operadores y</p>	<p>Artículo 206. Los operadores y acomodadores</p>



<p>acomodadores que presten el servicio de estacionamiento deberán de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo o en la de terceros de conformidad a lo establecido por la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal.</p>	<p>que presten el servicio de estacionamiento deberán de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo o en la de terceros de conformidad a lo establecido por la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México.</p>
<p>Artículo 221.- Seguridad Ciudadana, en coordinación con la Secretaría deberá garantizar que la programación del sistema de semaforización vial optimice el uso de las vialidades y la eficiencia del tránsito, considerando niveles de servicio óptimos para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad.</p> <p>Asimismo, se deberá garantizar que las intersecciones reguladas por estos dispositivos cuenten con semáforos peatonales, y adicionalmente sonoros cercanos a los Centros de Transferencia Modal, así como en centros educativos, de salud, culturales, comerciales y de recreación a efecto de facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual.</p>	<p>Artículo 221.-Seguridad Ciudadana, en coordinación con la Secretaría deberá garantizar que la programación del sistema de semaforización vial optimice el uso de las vialidades y la eficiencia del tránsito, considerando niveles de servicio óptimos para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad.</p> <p>Asimismo, se deberá garantizar que las intersecciones reguladas por estos dispositivos cuenten con semáforos peatonales que den tiempo suficiente para cruzar la vialidad, y adicionalmente sonoros cercanos a los Centros de Transferencia Modal, así como en centros educativos, de salud, culturales, comerciales y de recreación a efecto de facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual.</p>
<p>CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD</p>	<p>CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL</p>
<p>Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los</p>	<p>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</p>



<p>desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. En este sentido, se promoverá la inclusión de la perspectiva de género, con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 225. Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:</p> <p>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 protección de la vida; así como la prevención de la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a las y los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Las y los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela, y</p> <p>V. Promover la utilización del transporte público y no motorizado para mejorar las</p>	<p>Artículo 225. Los programas de cultura de movilidad y de seguridad vial se regirán bajo los siguientes principios:</p> <p>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;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a las personas usuarias de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Las personas conductoras de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela; y</p> <p>V. Promover la utilización del transporte público</p>



<p>condiciones de salud y protección del medio ambiente.</p>	<p>de cero o bajas emisiones contaminantes y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.</p>
<p>Artículo 226. Los usuarios 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.</p>	<p>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.</p>
<p>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 vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. La cortesía entre los usuarios de la vía;</p> <p>II. - IV. ...</p> <p>V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;</p> <p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización</p>	<p>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:</p> <p>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;</p> <p>II. - IV. ...</p> <p>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;</p> <p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados y no motorizados en la</p>



<p>de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</p> <p>VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;</p> <p>VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;</p> <p>IX. - X....</p> <p>XI. La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.</p> <p>Las campañas de comunicación en materia de educación 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.</p>	<p>incidencia de sinistros de tránsito;</p> <p>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;</p> <p>VIII. La preferencia en todo momentos a las personas peatonas y ciclistas; en razón de su condición;</p> <p>IX. - X....</p> <p>XI. La importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad, en la cultura vial.</p> <p>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 en la presente Ley.</p>
<p>Artículo 228. La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad, en coordinación con las demás</p>	<p>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 todos las personas usuarias de la vialidad, en coordinación con las demás</p>



<p>dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.</p>	<p>dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.</p> <p>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.</p>
<p>Artículo 229.- Será responsabilidad de la Secretaría definir los alcances y contenidos de los cursos de manejo para todo aquel que aspire a obtener por primera vez una licencia o permiso para conducir un vehículo motorizado en la Ciudad.</p> <p>Además, llevará un registro de la capacitación impartida a conductores y aspirantes a conductores y certificará a los aspirantes a obtener licencia o permiso de conducir en la Ciudad.</p>	<p>Artículo 229.- Será responsabilidad de la Secretaría definir los alcances y contenidos de los cursos de manejo que impartirán 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.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 230. La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, 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</p>	<p>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; asimismo, 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</p>



<p>como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad con perspectiva de género.</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 231. La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación a los planes de estudio de cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad vial, educación vial y movilidad urbana, en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior.</p> <p>Asimismo, la Secretaría promoverá ante las autoridades competentes, la apertura de parques de educación y seguridad vial en todas las alcaldías de la Ciudad.</p> <p>Sin correlativos</p>	<p>Artículo 231. La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación a los planes de estudio de cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad vial, educación vial y movilidad urbana, en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior.</p> <p>Asimismo, la Secretaría promoverá ante las autoridades competentes, la apertura de parques de educación y seguridad vial en todas las alcaldías de la Ciudad.</p> <p>Las políticas, programas, campañas y acciones de educación vial deberán observar los siguientes criterios:</p> <p>I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;</p> <p>II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del</p>



	<p>tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;</p> <p>III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada, y</p> <p>VII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.</p>
<p>Artículo 233. En materia de seguridad vial, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes de prevención de hechos de tránsito, que</p>	<p>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</p>



<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 234. ...</p> <p>a) Desarrollo y calidad de los servicios prestados a los ciudadanos o instituciones públicas;</p> <p>b) Profesionalización de los prestadores del servicio;</p> <p>c) Contribución a la mejora de la cultura de movilidad; y,</p> <p>d) La adopción de tecnologías sustentables en la prestación del servicio.</p> <p>Las características, condiciones y requisitos para el otorgamiento de dicho reconocimiento se establecerán en el Reglamento.</p>	<p>Artículo 234. ...</p> <p>a) Desarrollo y calidad de los servicios prestados a las personas usuarias o instituciones públicas;</p> <p>b) Profesionalización de las personas prestadoras del servicio;</p> <p>c) Contribución a la mejora de la cultura de movilidad y seguridad vial; y,</p> <p>d) La adopción de tecnologías sustentables y sostenibles en la prestación del servicio.</p> <p>...</p>
<p>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, que impacte directamente en el ahorro de combustible</p>	<p>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</p>



<p>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.</p> <p>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 sus empleados.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>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 los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.</p>	<p>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.</p>
<p>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 hechos 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</p>	<p>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</p>



<p>uso del transporte escolar.</p>	<p>emisiones contaminantes.</p>
<p>Artículo 238. Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes del Ciudad, la Secretaría podrá:</p> <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México;</p> <p>II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de educación vial y movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas.</p> <p>III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, el uso de la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del</p>	<p>Artículo 238. Para fomentar la cultura de la movilidad y de seguridad vial entre los habitantes del Ciudad, la Secretaría podrá:</p> <p>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;</p> <p>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</p> <p>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 peatones, 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.</p>



<p>transporte particular en la Ciudad.</p>	
<p>Artículo 239. Las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y clases de manejo, deberán obtener ante la Secretaría el permiso correspondiente, previo al cumplimiento de los requisitos establecidos por ésta, el pago de derechos, contar con una póliza de seguros de cobertura amplia, así como cumplir con las disposiciones establecidas en el Reglamento.</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Asimismo, deberán acreditar que en el contenido de su programa de enseñanza, se incluyen clases teóricas de educación vial.</p>	<p>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:</p> <p>I. El pago de derechos;</p> <p>II. Contar con una póliza de seguros de cobertura amplia o en su caso un seguro especial de autoescuela;</p> <p>III. Contar con recursos materiales y humanos suficientes para el desarrollo de su actividad;</p> <p>IV. Priorizar el uso de vehículos cero o baja emisiones contaminantes; y</p> <p>V. Cumplir con las disposiciones establecidas en el Reglamento.</p> <p>Asimismo, deberán acreditar que en el contenido de su programa de enseñanza, se incluyen clases teóricas de educación y seguridad vial.</p>
	<p>Artículo 239 Bis 1. La Secretaría, en el ámbito de sus competencias, deberá verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas relativas a la seguridad vehicular.</p>



<p style="text-align: center;">TÍTULO CUARTO DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES CAPÍTULO I DE LA VERIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, LA INFRAESTRUCTURA E IMPACTO DE MOVILIDAD</p>	
<p>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 y vialidad; 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 los concesionarios y permisionarios, 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.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Con el propósito de preservar el orden público y el uso adecuado de la vialidad, así como garantizar la prestación de los</p>	<p>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 los concesionarios y permisionarios, 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.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Con el propósito de preservar el orden público y el uso adecuado de la vialidad, así como garantizar la prestación de los servicios públicos</p>



<p>servicios públicos de transporte, el instituto atenderá en forma inmediata las verificaciones administrativas que con carácter de urgente le solicite la secretaria.</p>	<p>de transporte, el instituto atenderá en forma inmediata las verificaciones administrativas que con carácter de urgente le solicite la Secretaría.</p>
<p>Artículo 241. Para poder efectuar la revisión correspondiente, el Instituto podrá requerir a los prestadores 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.</p>	<p>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.</p>
<p>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, las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, podrán llevar a cabo la verificación de los mismos.</p> <p>En ejercicio de esta facultad podrán solicitara los titulares de autorizaciones, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de seguridad, instalación, mantenimiento y conservación de los elementos duque se</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>



<p>trate</p>	
<p>Artículo 244. El Instituto para la emisión de las órdenes de visita de verificación, ejecución del acta de visita de verificación, así como la substanciación y resolución del procedimiento de calificación, se sujetará a las disposiciones normativas que al efecto señalan la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, el Reglamento del Verificación Administrativa del Distrito Federal y la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal.</p>	<p>Artículo 244. El Instituto para la emisión de las órdenes de visita de verificación, ejecución del acta de visita de verificación, así como la substanciación y resolución del procedimiento de calificación, se sujetará a las disposiciones normativas que al efecto señalan la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal y la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal y demás dispositivos legales aplicables.</p>
<p>Artículo 245. El Instituto podrá además implementar las medidas cautelares y de seguridad a efecto de impedir la prestación del servicio, garantizando la seguridad de los usuarios en términos de lo dispuesto en esta ley y los demás ordenamientos aplicables</p>	<p>Artículo 245. El Instituto podrá además implementar las medidas cautelares y de seguridad a efecto de impedir la prestación del servicio, garantizando la seguridad de las personas usuarias en términos de lo dispuesto en esta ley y los demás ordenamientos aplicables.</p>
<p>Artículo 246. Como resultado del desahogo del procedimiento de las visitas de verificación, en el ámbito de su competencia, el Instituto aplicará las sanciones previstas en la presente Ley y su Reglamento.</p>	<p>Artículo 246. Como resultado del desahogo del procedimiento de las visitas de verificación, en el ámbito de su competencia, el Instituto aplicará las sanciones previstas en la presente Ley, su Reglamento y demás dispositivos legales aplicables.</p>
<p>Artículo 247.- ...</p> <p>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 hechos en conocimiento de autoridad</p>	<p>Artículo 247.- ...</p> <p>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</p>



<p>competente, a fin de que proceda por desobediencia a mandato legítimo de autoridad competente.</p>	<p>desobediencia a mandato legítimo de autoridad competente.</p>
<p>Artículo 249. La inspección y verificación en las vías federales ubicadas dentro del territorio del Distrito Federal, se sujetarán a lo establecido en los convenios respectivos y acordes con las disposiciones legales aplicables.</p>	<p>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.</p>
<p>CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES</p>	
<p>Artículo 250. Por conducir vehículos motorizados en vialidades de la Ciudad que no cuenten con seguro de responsabilidad civil vigente que garantice daños a terceros, se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.</p> <p>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;</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 251. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios,</p>	<p>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,</p>



<p>operadores, conductores, empleados e personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>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;</p> <p>II. ... a III. ...</p> <p>IV. Negar la prestación del servicio de transporte público a cualquier usuario 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;</p> <p>V. Negar, impedir u obstaculizar el uso del servicio de transporte a las personas con discapacidad, se sancionará con multa</p>	<p>conductoras, empleadas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>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;</p> <p>II. ... a III. ...</p> <p>IV. Negar la prestación del servicio de transporte público a cualquier personas 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;</p> <p>V. - VI. ...</p>
--	---



<p>equivalente de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;</p> <p>VI. ...</p> <p>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;</p> <p>VIII. Conducir una unidad afecta a concesión o permiso sin contar con licencia para conducir o se encuentre vencida, se sancionará al propietario y al conductor 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;</p> <p>IX. Conducir las unidades bajo los efectos del alcohol, drogas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica, 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</p>	<p>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;</p> <p>VIII. ...</p> <p>IX. ...</p>
--	--



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 peatones en la vía de circulación o invadan ~~los~~ vías ~~peatones~~ y ciclistas, se impondrá multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga;

XI. - XII....

XIII. A los concesionarios o permisionarios 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 los usuarios, peatones 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;

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. ...

XIII. A los concesionarios o permisionarios 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, peatones, **ciclistas** 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**



<p>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;</p> <p>XV. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga 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;</p> <p>XVI. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga 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 Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;</p> <p>XVII. A las personas que incorporen elementos a la vialidad, sin autorización de la Administración Pública, se le impondrá</p>	<p>bienes;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;</p> <p>XVII. A las personas que incorporen elementos a</p>
---	--



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;

XVIII. ...

XIX. Las personas que utilicen inadecuadamente, obstruyan, limiten, dañen, deterioren o destruyan 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;

XX. ...

XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a los usuarios, peatones 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. ...

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**, peatones, **ciclistas** 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. ...
<p>Artículo 252. En la comisión de las infracciones establecidas en esta Ley, se considera solidariamente responsable al titular de la concesión, permiso o autorización de que se trate.</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 254. Independientemente de las sanciones previstas en los artículos que anteceden, las unidades de transporte público, privado, mercantil de pasajeros y de carga, serán impedidas de circular y remitidas a los depósitos vehiculares, por las siguientes causas:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Por falta de una o ambas placas, excepto que cuenten con el comprobante vigente de reposición o con el acta levantada ante el agente del Ministerio Público, cuya fecha no sea mayor a cinco días de antelación;</p> <p>III. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>IV. ... a IX. ...</p>	<p>Artículo 254. Independientemente de las sanciones previstas en los artículos que anteceden, las unidades de transporte público, privado, mercantil de pasajeros y de carga, serán impedidas de circular y remitidas a los depósitos vehiculares, por las siguientes causas:</p> <p>I. ...</p> <p>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;</p> <p>III. ...</p> <p>III bis. No portar la póliza de seguro vigente;</p> <p>IV. ... a IX. ...</p>
<p>Artículo 255.- Para la aplicación de sanciones a las normas de circulación contenidas en el presente capítulo y en el reglamento de tránsito, seguridad</p>	<p>Artículo 255.- ...</p>



<p>ciudadana podrá utilizar equipos y sistemas tecnológicos para acreditar las infracciones cometidas. Las infracciones registradas por estos medios deberán ser calificados por agentes de tránsito y se deberá proceder a la notificación al infractor y/o propietario del vehículo.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>
--	---

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de este Honorable Congreso, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se Reforman y Adicionan Diversas Disposiciones de la Ley De Movilidad de la Ciudad de México, para quedar de la siguiente manera:

D E C R E T O

ÚNICO. - Reforman la denominación y los artículos 1, párrafo primero, segundo y tercero, artículo 2, fracciones II, IV, V, VI y se adicionan las fracciones VII VIII IX y X, se reforma el artículo 3, fracción II, IX, XI, XIII y XV, artículo 4, párrafo primero, artículo 5 párrafo primero, y se adiciona, un párrafo segundo y un párrafo tercero, con fracciones de la I a la VIII, se adiciona un artículo 5 Bis, se adiciona un artículo 5 Ter, se adiciona un artículo 5 Quater, se reforma el artículo 6, fracciones I, II, III, IV, V, VI, se adiciona un párrafo segundo y se recorre subsecuente, se reforma el artículo 7, fracción, I. II . III, IV, V , VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX y XXI, artículo 9, se reforma la fracción I, se adiciona la fracción I Bis, se adiciona la fracción I Ter, se adiciona la fracción I Quater, se adiciona la



fracción III Bis, se reforma la fracción IV, se adiciona la fracción XIII Bis, se adiciona la fracción XVI Bis, se adiciona la fracción XXVI Bis, se adiciona la fracción XXVII Bis, se reforma la fracción XXVIII , se adiciona la fracción XXVIII Bis, se adiciona la fracción XXVIII Ter, se adiciona la fracción XXVIII Quater, se adiciona la fracción XXVIII Quinquies, se adiciona la fracción XXX Bis, se adiciona la fracción XXXII Bis, se adiciona la fracción XXXVI Bis, se adiciona la fracción XXXVI Ter, se reforma la fracción XXXVII, XXXVIII y XXXIX, se adiciona la fracción XXXIX Bis, se adiciona la fracción XL Bis y la XL Ter, se reforma la fracción XLI, se deroga la fracción XLII, se adiciona la fracción XLIII, se adiciona la fracción XLV Ter, se reforma la fracción XLVI, se adiciona la fracción XLVIII Bis, se reforma la fracción L, se adiciona la fracción L Bis, se reforma la fracción LV, se adiciona la fracción LV Bis, se adiciona la fracción LV Ter, se adiciona la fracción LXII Bis, se adiciona la fracción LXII Ter, se reforma la fracción LXIII, se adiciona la fracción LXIII Bis, se se adiciona la fracción XLIII Ter, se adiciona la fracción LXIII Quater, se reforma la fracción LXVI, se adiciona la fracción LXXII Bis, se reforma la fracción LXXIII, se adiciona la fracción LXXVII Bis, se adiciona la fracción LXXVIII, se reforma la fracción LXXIX, se adiciona la fracción LXXIX Bis, se adiciona la fracción LXXIX Ter, se reforma la fracción LXXX, se adiciona la fracción LXXX Bis, se reforma la LXXXVIII, se adiciona la fracción LXXXIX Bis, se adiciona la fracción XC Bis, se reforma la fracción CII, se adiciona la fracción CII Bis, se adiciona la fracción CII Ter, se adiciona la fracción CIV Bis, se adiciona la fracción CIV Ter, se reforma la fracción CV, se adiciona la fracción CVII, se adiciona el artículo 9 Bis, se reforma el artículo 10, se reforma el artículo 11, se reforma el artículo 12, fracciones I, se adiciona la fracción II Bis y II Ter, se adiciona la fracción VII Bis, se adiciona la fracción XXIV Bis, se adiciona la fracción XXXIV Bis, se adiciona la fracción LIII Bis, se adiciona la fracción LIV Bis, se reforma el artículo 13, se adicionan las fracciones II Bis, VII, VIII, IX, X Y XI, se adiciona un artículo 13 Bis, se adiciona una fracción IV al artículo 14, se reforma el artículo 15, fracción I, XI y XII, se adicionan las fracciones IV y V al artículo 16, se reforma el artículo 19, párrafo primero, se reforma el artículo 20, fracción II Y se adiciona una fracción V, se reforma el artículo 21, se reforma el artículo 24, se reforma el artículo 25, se reforma el artículo 29, se reforma el artículo 30, fracciones II y III, se reforma el artículo 34, fracciones I, III, V, VI, VII, IX y X, se reforma el artículo 34 Ter, se reforma el artículo 35, se reforma el artículo 36, se reforma el artículo 37, se adiciona el artículo 37 Bis, se reforma el artículo 39, se reforma el artículo 40, párrafo segundo, se



reforma el artículo 41, se reforma el artículo 42, párrafo segundo, se reforma el artículo 43, se reforma el artículo 44, se reforma el artículo 45, se reforma el artículo 46, se adiciona la fracción VIII, se reforma el artículo 47, se reforma el artículo 48, se reforma el artículo 50, se reforma el artículo 51, se reforma el artículo 53, se reforma el artículo 55, se reforma el artículo 64, se reforma el artículo 64, se reforma el artículo 67, se reforma el artículo 68, se reforma el artículo 69, adicionando una fracción III Bis, se reforma el artículo 74, se reforma el artículo 79, agregando un párrafo segundo y un párrafo tercero, se reforma el artículo 80, se reforma el artículo 81, se reforma el artículo 82, se reforma el artículo 84, se reforma el artículo 87, se reforma el artículo 90, se reforma el artículo 93, se reforma el artículo 95, adicionandose un párrafo cuarto, se reforma el artículo 115, fracción XIII, se reforma el artículo 116, se reforma el artículo 122, se reforma el artículo 131, fracción VII, se reforma el artículo 132, se reforma el artículo 141, se reforma el artículo 145, se reforma el artículo 170, se reforma el artículo 171, se reforma el artículo 172, se reforma el artículo 173, se adiciona el artículo 178 Bis, se reforma el artículo 179, se reforma el artículo 184, se reforma el artículo 188, se reforma el artículo 189, se reforma el artículo 206, se reforma el artículo 221, se reforma el artículo 224, se reforma el artículo 225, se reforma el artículo 226, se reforma el artículo 227, se reforma el artículo 228, se reforma el artículo 229, se reforma el artículo 230, se reforma el artículo 231, se reforma el artículo 233, se reforma el artículo 234, se reforma el artículo 235, se reforma el artículo 236, se reforma el artículo 237, se reforma el artículo 238, se reforma el artículo 239, se adiciona el artículo 239 Bis 1, se reforma el artículo 240, se reforma el artículo 241, se reforma el artículo 242, se reforma el artículo 244, se reforma el artículo 245 , se reforma el artículo 246, se reforma el artículo el artículo 247, se reforma el artículo 249, se reforma el artículo 250, se reforma el artículo 251, se reforma el artículo, se reforma el artículo 252, se reforma el artículo 254, adicionando una fraccion III Bis y se reforma el artículo 255, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES



CAPÍTULO I

GENERALIDADES Y OBJETO DE LA LEY

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, igualdad y equidad. Asimismo, se establecen las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el desarrollo de la sociedad en su conjunto y la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, y el uso o disfrute en las vías públicas de la Ciudad de México bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros.

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

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

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. La utilización de infraestructura de movilidad, de equipamiento auxiliar, servicios y demás elementos inherentes al desplazamiento de personas y bienes o incorporados a la vialidad;
- V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia, accesibilidad y la seguridad vial en la prestación del servicio; 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.
- VII. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia, contingencias ambientales o en casos fortuitos y de 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 demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas de la materia o por mandato de autoridad competente.

Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:

- I. Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público;
- II. Ley Ambiental de la Ciudad de México;
- III. Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal;
- IV. Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México;
- V. Código Penal para el Distrito Federal;



- VI. Código Civil para el Distrito Federal;
- VII. Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal;
- VIII. Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal;
- IX. Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México;
- X. Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal;
- XI. Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México;
- XII. Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México;
- XIII. Ley de Víctimas de la Ciudad de México;
- XIV. Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal;
- XV. Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México; y
- XVI. Todas aquellas, que con independencia de las legislaciones aquí señaladas, deberán de entenderse de manera enunciativa más no limitativa, y que se requieran para la aplicación de la ley.

Cuando en los procedimientos que establece esta Ley, obren pruebas obtenidas por Seguridad Ciudadana con equipos y sistemas tecnológicos, las mismas se apreciarán y valorarán en términos de la Ley que regula el uso de tecnología para la Seguridad Pública del Distrito Federal.

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 mediante la protección más amplia.

...

...



...

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 de atención prioritaria;
- III. La movilidad eficiente 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. **Infraestructurasegura:** 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 las 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:** Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables; y
- VI. **Seguimiento, gestión y coordinación:** Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación.

Artículo 5 ter.- 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, la 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.

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

Artículo 5 Quáter.- 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 el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y 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, personas usuarias de vehículos no motorizados y Personas Usuarias de Vehículos Eléctricos Personales;
- III. Personas Usuarias de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales;
- 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;
- VI. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

La autoridad establecerá en el Reglamento de Tránsito 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 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.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, planes, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

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 y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos;

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 e incidentes 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 usuarias vulnerables, 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 Ter. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;

I Quáter. 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 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. a XIII. ...

XIII Bis. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o 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 y señalética adecuada y visible en todo momento;

XIV. – XVI. ...

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

XVII. – XXVI. ...

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

XXVII. ...

XXVII Bis. 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 Ter. 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 Quáter. 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 Quinquies. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos;

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. – XXXII. ...

XXXII Bis. 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;

XXXIII. – XXXVI. ...

XXXVI Bis. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

XXXVI Ter. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que la autoridad, en el ámbito de sus funciones práctica a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

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;

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. Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública, reducción de siniestros de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;

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 Ter. 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. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, poblaciones callejeras, en estado de gestación, personas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XLII. Se deroga.

XLIII. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

XLIV. - XLV Bis.. ...

XLV Ter. 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. - XLVIII. ...

XLVIII Bis. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, 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 dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;



XLIX. ...

L. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México

L Bis. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

LI. a LIV. ...

LV. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

LV Bis. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

LV Ter. 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;

LVI. – LXII. ...

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

LXII Ter. Personas con discapacidad: Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, sensorial, cognitivo-intelectual o psicosocial, 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 las demás personas;

LXIII. Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

LXIII Bis. La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;



LXIII Ter. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;

LXIII Quater. 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;

LXIV. a LXV Bis. ...

LXVI.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 las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;

LXVII. a LXVIII Bis ...

LXIX. a LXXII. ...

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

LXXIII. Secretaría de Planeación: Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana;

LXXIV. a LXXVII...

LXXVII Bis. Secretaría de Salud: La Secretaría de Salud Pública de la Ciudad de México;

LXXVIII. ...

LXXVIII Bis. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y 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;



LXXIX. 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;

LXXIX Bis. 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 general;

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

LXXX. Señalización: 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;

LXXXI. a LXXXVII. ...

LXXXVII Bis. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, 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 causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

LXXXVIII. 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;

LXXXIX. ...

LXXXIX Bis. 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;

XC. ...

XC Bis. 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;

XCI a CI. ...

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

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

CII Ter. Vehículo Eléctrico Personal (VEP): Vehículo no motorizado que utiliza manubrio para su conducción, cuenta con acelerador independiente, con dos o más ruedas, equipado con un motor eléctrico que le proporciona una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora. Su motor tiene una potencia continua nominal de menos de 250 watts.

CIII. ...

CIII Bis. ...

CIV. ...

CIV Bis. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en el reglamento de tránsito;

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

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

CVI. ...

CVII. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.



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 sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, 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 decimoséptimo 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.

Podrán ser órganos auxiliares de consulta de la Administración Pública en todo lo relativo a la aplicación de la presente Ley, las Instituciones de Educación Superior y demás Institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en movilidad, transporte y/o vialidad, así como las comisiones metropolitanas que se establezcan de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con independencia del Consejo.

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. 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 personas, peatonas y ciclistas, con énfasis en las personas con discapacidad, movilidad reducida y perspectiva de género;
- VII. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;



VIII. 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;

IX. Instrumentar las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

X. 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;

XI. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría;

XII. 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;

XIII. 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;

XIV. 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; y

XV. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.



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

I. 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, previa aprobación de la persona titular de la Jefatura del Gobierno;

II Ter. 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;

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. - 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 **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. - XV...

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 los usuarios del sistema de movilidad;

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. - 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. - 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;

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. - 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 al que se refiere la Ley General;

XXXV. - XLV. ...

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 los concesionarios o permisionarios 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. - 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. - LII...

LIII Bis Diseñar e implementar 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;

LIII. - 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;

LVII. – LVIII. ...

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. En coordinación con la Secretaría de Educación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover e impulsar la educación vial, con el objetivo de preservar la vida y la integridad física;

LXIII. ...

LXIV. Dar seguimiento a los **siniestros** de tránsito que se susciten en el transporte para brindar 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 concesionarios o permisionarios 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 **sinistros** 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, garantizar el cumplimiento de los límites de alcohol en sangre y aire expirado de conformidad con la fracción XII del artículo 49 de la Ley General;

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 los conductores 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 prehospitolaria e intrahospitolaria por siniestros de tránsito;
- II. Capacitar al personal de salud responsable de la atención médica prehospitolaria e intrahospitolaria 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. ...
- II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga



amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;

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;

II. - X. ...

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. - XIV. ...

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

I. - III. ...



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 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. Participar en la formulación del Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial y los demás programas específicos para los que sea convocado por la persona titular de la Jefatura de Gobierno y/o el Secretario de Movilidad;

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 la persona titular de la Jefatura de Gobierno, quien lo presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien fungirá como suplente de la Presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno; Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios; Secretaría de Seguridad Ciudadana; Secretaría de las Mujeres y Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de instituciones públicas de educación superior y cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil, en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático, Protección Ecológica y Animal del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado designado por la Junta de Coordinación Política del propio Congreso, en calidad de consejeros permanentes. Las personas titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitadas permanentes.

El Consejo deberá sesionar de manera ordinaria por lo menos una vez cada tres meses y se levantará acta de las mismas.

En cada Alcaldía se instalará un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, que será presidido por la persona titular de la Alcaldía, **el cual** se abocará a la atención de la problemática de movilidad y Seguridad Vial en su demarcación territorial **conforme a sus atribuciones** y podrá someter propuestas a consideración del Consejo.

Los Consejos de las Alcaldías deberán sesionar de manera ordinaria por lo menos una vez cada tres meses, bajo los principios de publicidad, transparencia y participación ciudadana, debiendo levantarse acta de cada 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 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 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, 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 de financiamiento para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio de transporte público concesionado 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. a V. ...

...

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;

IX. Desarrollar acciones vinculadas con inspección y vigilancia 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 los peatones y a los ciclistas 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.

Artículo 34 ter.- ...

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad activa y peatonal, y

II. Desarrollar acciones para reducir los siniestros de tránsito a peatones y ciclistas.

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.

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

Artículo 37.- ...

I. Procurar medidas que garanticen la protección de la vida, salud e integridad física de todas las personas usuarias de la vía, así como la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para todas las personas usuarias y que busque la conexión entre el sistema de transporte público, de la movilidad activa, así como entre vías y rutas urbanas y metropolitanas;

II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas en situación de vulnerabilidad, con discapacidad y/o movilidad limitada;

II bis. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal en los sistemas de movilidad y en la estructura vial atendiendo a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, con discapacidad y/o movilidad limitada;

III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público individual y colectivo, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes, de tracción humana y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética y el uso racional del automóvil particular, en tanto el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico, haciendo uso de las tecnologías



de información y comunicación disponibles, asegurando la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía;

IV Bis. Garantizar que la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos no motorizados o de tracción humana, particularmente a la niñez, personas adultas mayores, en situación de vulnerabilidad, con discapacidad o con movilidad limitada;

V. ...

VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo, el desarrollo urbano, el ordenamiento del territorio y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que fomenten desarrollos densos y asequibles en zonas cubiertas por el Sistema Integrado de Transporte y desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no lo estén;

VII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo, el comercio y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad activa;

IX. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;

IX Bis. Promover la capacitación de las personas operadoras de los servicios de transporte público y de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

IX Ter. Promover acciones de capacitación de las personas operadoras de los servicios de transporte público y de emergencia en perspectiva de género y atención a grupos vulnerables con perspectiva de seguridad ciudadana;



X. Promover acciones para hacer más eficiente y segura la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos negativos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;

X Bis. Adoptar medidas que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido;

XI. ...

XII. Promover políticas, planes y metodologías con perspectiva de género que garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.

XIII. Establecer velocidades seguras y garantizar que las personas conductoras comprendan y cumplan los límites de velocidad y conduzcan según las condiciones ambientales y de la vía;

XIV. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

XV. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad, y

XVI. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones mediante acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad.

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,



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.

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. - 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 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 VII. ...



Artículo 42.- ...

Corresponde a la Secretaría, en coordinación con Seguridad Ciudadana, Secretaría del Medio Ambiente, Secretaría de Salud, Secretaría de Obras, Secretaría de Desarrollo Urbano, 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.- El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir como mínimo:

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 la motocicleta.

IV. ... a 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. ... a VII. ...

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.

Artículo 47.- ...

La información contenida en el Sistema deberá 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 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. Operadores de servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Conductores de los servicios de transporte público y de carga;
- 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; y
- XI. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y seguimiento de movilidad 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.

...

...

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; y
- 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.

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. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad y seguridad vial enunciados en la Ley General y en esta Ley; y

II. ...



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.

CAPÍTULO III

DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD

Artículo 53.- El estudio del impacto de movilidad y seguridad vial tiene por objeto que la Secretaría evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas dentro del territorio de la Ciudad, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable de la Ciudad, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el Programa General de Desarrollo Urbano los principios establecidos en esta Ley.

...

...

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. ... y II. ...

Artículo 64.- ...

...

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



Artículo 65.- Las autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán que toda persona que solicite la expedición o renovación de una licencia o permiso de conducir, acredite un examen de valoración integral, así como evaluaciones teóricas y prácticas que demuestren los conocimientos y habilidades necesarias para la conducción.

Las licencias y permisos de conducir se sujetarán a la vigencia y condiciones que determine la normatividad aplicable.

Para las personas con discapacidad, los procesos de evaluación se realizarán en formatos accesibles, garantizando condiciones de igualdad.

Asimismo, las autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán en la normatividad aplicable, incluyendo el Reglamento de Tránsito, que a las personas que conduzcan bajo el influjo del alcohol, estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que afecte sus facultades, se les suspenda o retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año, y por un periodo no menor a seis meses tratándose de conductores de transporte público o de carga.

Las autoridades de la Ciudad de México emitirán las disposiciones que regulen:

- I. Los contenidos de los exámenes de valoración integral, teóricos y prácticos, conforme a los distintos tipos de licencias y permisos;
- II. Los protocolos para la aplicación y evaluación de los exámenes;
- III. Los requisitos que garanticen el acceso de las personas con discapacidad en condiciones de igualdad, y
- IV. La emisión de licencias en formato físico o digital, las cuales tendrán plena validez conforme a la normatividad aplicable.

Artículo 67.- La Secretaría deberá cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:

- 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 peatones o ciclistas 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;
- 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; y



VIII. Tratándose de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE), 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.

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.

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 III. ...

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 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 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.

...

...

Artículo 81.- La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de estos u otros grupos en situación de vulnerabilidad.

Asimismo, deberán emitir y actualizar frecuentemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos; rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras medidas de seguridad, obligatorias con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.

Artículo 82.- Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor 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.

CAPÍTULO IV

DE LAS CONCESIONES

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 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 90.- ...

...

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 siniestro.



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 95.- ...

...

...

Las personas físicas o morales concesionarias deberán implementar mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de Protección de Datos Personales en Posesión, y brindar a la autoridad todos aquellos datos que se le soliciten en cuanto a la prestación del servicio materia de la concesión de conformidad a lo establecido en la presente ley, su reglamento y normas técnicas de transporte aplicables.

Artículo 115.- ...

I. a XII. ...

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 sean imputables al conductor;

XIV. a XV....

Artículo 116.- ...

I. 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 122.- ...

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

Artículo 131.- ...

I. 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 al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.



Las víctimas que resultaran del siniestro de tránsito cuya condición clínica se considere que pone en peligro la vida, un órgano o su función deberán recibir la atención médica prehospitalaria 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.

Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar sobre la ocurrencia del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

CAPÍTULO X

DEL REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE

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.



CAPÍTULO XII

DE LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 170.- La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en la Ciudad, se sujetará a lo previsto en la Ley General, la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios:

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 considerara 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 activa 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 peatonas;



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, priorizando la reducción de flujos y velocidades vehiculares para dar lugar al transporte público, la movilidad activa, no motorizada y de tracción humana. El diseño geométrico, de secciones de carriles. pavimentos y señales considerará una velocidad de diseño seguro 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 fomentarán esquemas 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 criterios 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 178 Bis.- Las autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán incorporar en la normatividad aplicable, incluyendo el Reglamento de Tránsito, las disposiciones relativas a las medidas mínimas de tránsito, su aplicación y supervisión, a fin de garantizar la seguridad vial, proteger la vida y la integridad física de las personas, bajo el principio de que toda muerte o lesión derivada de siniestros de tránsito es prevenible.

Asimismo, deberán establecer las sanciones correspondientes a quienes infrinjan dichas disposiciones.

Las medidas mínimas de tránsito deberán considerar, al menos:

- I. Licencia o permiso de conducir vigente acorde al tipo de vehículo;
- II. Preferencia de paso a personas peatonas conforme a la jerarquía de la movilidad;
- III. Límites de velocidad determinados con base en evidencia y conforme a la normativa aplicable;
- IV. Uso obligatorio del cinturón de seguridad;
- V. Uso de tecnologías para la prevención y captación de infracciones;
- VI. Sistemas de retención infantil;
- VII. Accesibilidad en el transporte público;
- VIII. Cumplimiento de Normas Oficiales en vehículos;
- IX. Uso obligatorio de casco en motociclistas;
- X. Prohibición del uso de dispositivos móviles al conducir, salvo manos libres;
- XI. Regulación del uso de dispositivos en la prestación del servicio de transporte;
- XII. Programas permanentes de control de alcoholimetría;
- XIII. Supervisión de pesos y dimensiones de los vehículos;
- XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.



Las autoridades deberán evaluar periódicamente la eficacia y proporcionalidad de las sanciones en materia de tránsito.

Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con:

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

III. ...

...

...

Artículo 184.- Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, movilidad limitada o en situación de vulnerabilidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de personas peatonas, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.

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.

Artículo 206.- Los operadores y acomodadores que presten el servicio de estacionamiento deberán de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo o en la de terceros de conformidad a lo establecido por la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México.

Artículo 221.- Seguridad Ciudadana, en coordinación con la Secretaría deberá garantizar que la programación del sistema de semaforización vial optimice el



uso de las vialidades y la eficiencia del tránsito, considerando niveles de servicio óptimos para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad.

Asimismo, se deberá garantizar que las intersecciones reguladas por estos dispositivos cuenten con semáforos peatonales que den tiempo suficiente para cruzar la vialidad, y adicionalmente sonoros cercanos a los Centros de Transferencia Modal, así como en centros educativos, de salud, culturales, comerciales y de recreación a efecto de facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual.

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. - 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 momentos a las personas peatonas y ciclistas; en razón de su condición;

IX. - X...



XI. La importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad, 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 todos las personas usuarias de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, 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 impartirán 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.

...

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; asimismo, 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.- La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación a los planes de estudio de cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad vial, educación vial y movilidad urbana, en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior.

Asimismo, la Secretaría promoverá ante las autoridades competentes, la apertura de parques de educación y seguridad vial en todas las alcaldías de la Ciudad.

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 los conductores 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.- ...

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;



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 peatones, 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

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.



Artículo 239 Bis 1.- La Secretaría, en el ámbito de sus competencias, deberá verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas relativas a la seguridad vehicular.

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 los concesionarios y permisionarios, 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 244.- El Instituto para la emisión de las órdenes de visita de verificación, ejecución del acta de visita de verificación, así como la substanciación y resolución del procedimiento de calificación, se sujetará a las disposiciones normativas que al efecto señalan la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal y la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal y demás dispositivos legales aplicables.

Artículo 245.- El Instituto podrá además implementar las medidas cautelares y de seguridad a efecto de impedir la prestación del servicio, garantizando la seguridad de las personas usuarias en términos de lo dispuesto en esta ley y los demás ordenamientos aplicables.

Artículo 246.- Como resultado del desahogo del procedimiento de las visitas de verificación, en el ámbito de su competencia, el Instituto aplicará las sanciones previstas en la presente Ley, su Reglamento y demás dispositivos legales aplicables.

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 acuerdos 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 prehospitolaria 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.

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. – 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. ...

IX. ...

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. ...

XIII. A los concesionarios o permisionarios 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, peatones, ciclistas 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 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, peatones, ciclistas 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. ...

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.- Independientemente de las sanciones previstas en los artículos que anteceden, las unidades de transporte público, privado, mercantil de pasajeros y de carga, serán impedidas de circular y remitidas a los depósitos vehiculares, por las siguientes causas:

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 IX. ...

Artículo 255.- ...

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.

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 **360** días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para adecuar el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás lineamientos y disposiciones de carácter administrativo, conforme a las reformas aprobadas en el presente Decreto.

CUARTO. Con el objeto de armonizar progresivamente la normativa de la Ciudad de México con lo dispuesto en el presente Decreto, la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, a través de la Subsecretaría de Control de Tránsito, deberá realizar las adecuaciones necesarias en sus protocolos operativos, procedimientos de verificación, capacitación del personal, equipamiento técnico y sistemas de medición de alcoholemia, a efecto de garantizar la correcta aplicación de la Ley.

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


Dado en el Recinto Legislativo de Donceles a los 31 días del mes de mayo de 2026.

S U S C R I B E

Miguel Angel Macedo Escartín
DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Certificado de firma		30/05/2026 17:42
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
Identificador: 6A1B759155097336A559FA58	Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín	
Nombre y extensión: Iniciativa ARMONIZACIÓN LMCDMX (ACTUALIZADO 29 05 26).docx (1).pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 3	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:2f0:9200:4aaf:9dd9:25e5:18cc:5b61	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión (America/Mexico_City):	
Huella digital del contenido del documento original: 9bc6ef9f9bb30704aac66c5bb986f125b315757e669f4565cbc668867a5533eb	30/05/2026 17:41	
Huella digital del contenido del documento firmado: ff8f073e972acdea6fa1f9ddc8ecf42c93fe5c0171dc2e3600db703b98276415		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 30/05/2026 23:42:37 UTC (30/05/2026 17:42:37 Hora local de la Ciudad de México)	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión: b4c657f3-51ed-4ff6-a93e-a318cd9dff6a.cons	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
Huella digital contenida en la constancia: ff8f073e972acdea6fa1f9ddc8ecf42c93fe5c0171dc2e3600db703b98276415	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes		
Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6A1B75E3234CFB52B42DA221	Enviado: 30/05/2026 17:41:43
Derecho	IP: 2806:2f0:9200:4aaf:9dd9:25e5:18cc:5b61	Aceptó Aviso de Privacidad: 30/05/2026 17:42:27
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Visto: 30/05/2026 17:42:27
Método de notificación: Correo		Confirmado: 30/05/2026 17:42:27.947
Correo: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 30/05/2026 17:42:27.948
Teléfono:		
Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo	Firma con texto	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

