



# INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, QUE PRESENTA LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

La suscrita, **Diputada Patricia Urriza Arellano**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano con fundamento en en los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado D, inciso a), 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; y, 4, fracción XXI, 12, fracción II, y 13, fracción LXIV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como los artículos 2, fracción XXI, 5, fracción I, 95, fracción II, 96 y 118, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, QUE PRESENTA LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO**, al tenor de la siguiente:

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. ANTECEDENTES

En el año 2020, México fue pionero al reconocer el acceso a una movilidad segura como un derecho humano. Posteriormente en 2022, el Congreso de la Unión emitió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, destinada a salvaguardar a la población, disminuir los siniestros viales y fomentar formas de transporte sostenibles.

La referida ley define el derecho a la movilidad como: “el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad 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.”<sup>1</sup>

Esta nueva forma de entender a la movilidad como un fenómeno transversal e integrado con los demás derechos, nos lleva a pensar en los puntos más apremiantes en cuanto las deficiencias tanto en lo normativo como en lo material para que las personas en la Ciudad de México verdaderamente puedan acceder a su derecho a la movilidad. En este sentido, no es menor reconocer la importancia de contar con un sistema de transporte público eficiente, de calidad y seguro debido a la gran cantidad de personas que lo utilizan y el cómo puede impactar en nuestra calidad de vida.

El transporte público es clave para garantizar la capacidad de las personas para acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad. A diferencia de otros medios de transporte, como el automóvil, este es el que menos peso monetario recarga sobre los usuarios, lo que lo convierte en el medio que desmercantiliza la movilidad.<sup>2</sup>

Además, la importancia del transporte público para una ciudad radica en que a través de este, la mayoría de las funciones sociales del transporte deberían de ser satisfechas de una manera más eficiente y favorable para la ciudad.<sup>3</sup>

En términos económicos, el transporte público posibilita la reproducción de la fuerza laboral a través del desplazamiento masivo de la mano de obra, porque incrementa las grandes economías de escala y la productividad general de la ciudad.<sup>4</sup> Urbanísticamente, el transporte público tiene efectos sobre la dimensión y configuración socio-espacial de la ciudad. A nivel cultural, posibilita relaciones sociales diferentes a las estrictamente productivas y genera

---

<sup>1</sup> Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. (2022). *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*. Diario Oficial de la Federación. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5659182&fecha=17/05/2022](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5659182&fecha=17/05/2022)

<sup>2</sup> Hernández D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. *Revista de la CEPAL N° 122*, pp. 166 – 184. Disponible en línea: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42041-revista-cepal-122>

<sup>3</sup> (Urrutia M. [(1981), como se citó en Roa Lozano D., 2009]) Roa Lozano D. (2009). *Análisis de los factores que han limitado la implementación de los decretos 112 a 116 de 2003 de reestructuración del sistema de transporte público colectivo en Bogotá* [Trabajo de grado, Universidad del Rosario]. Repositorio Institucional E-docUR. Disponible en línea: [https://doi.org/10.48713/10336\\_1106](https://doi.org/10.48713/10336_1106)

<sup>4</sup> Henry E. [(1985), como se citó en Roa Lozano D., 2009]] *Ídem*.

espacios en el cual el ciudadano puede representar e imaginar la ciudad y a los otros.<sup>5</sup>

Dada las múltiples implicaciones del transporte público en la ciudad y los ciudadanos, éste se considera un asunto de interés público y por lo tanto debe regularse por medio de leyes y políticas que faciliten su control y adecuado funcionamiento. Las necesidades de movilidad de una ciudad son tan importantes para el desarrollo diario de las actividades de las personas que allí habitan, que se hace necesario entender que el sistema de transporte público hace parte del mecanismo que moviliza a la gran cantidad de población en el caso de urbes como la Ciudad de México.

## II. PROBLEMÁTICA

El transporte público de la Ciudad de México es de los más grandes y que más personas transporta en todo el país pues, según la Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) del INEGI, en el primer semestre de 2024 en promedio los sistemas de transporte urbano de pasajeros de la Zona Metropolitana del Valle de México prestaron servicio a 165.9 millones de personas.<sup>6</sup> Estas cifras sobre pasajeros permiten conocer los patrones de vida, de las decisiones económicas y de las preferencias de movilidad de millones de personas, son el reflejo de la vida urbana, una ventana a las necesidades y los problemas que enfrentan diariamente todas y todos los que formamos parte de esta ciudad.

El transporte público de la Ciudad de México está integrado por servicios de transporte como lo son el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Red de Transporte de pasajeros, Cable Bús, Tren Ligero y concesiones de rutas de transporte para autobuses urbanos y metropolitanos. Estos últimos, son el medio de transporte público que más se ve involucrado en siniestros viales y que cuenta con un alarmante número de quejas presentadas ante la SEMOVI por medio del Sistema Unificado de Atención Ciudadana (SUAC).

Según datos de la solicitud de transparencia con folio 090163022000176, resuelta el 1 de marzo de 2022. En 2020, el primer año de la pandemia, la

<sup>5</sup> García, Canclini, N. [(1996), como se citó en Roa Lozano D., 2009]] *Ídem*

<sup>6</sup> Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) 2024. Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio. Disponible en línea:  
<https://www.inegi.org.mx/programas/transporteurbano/>

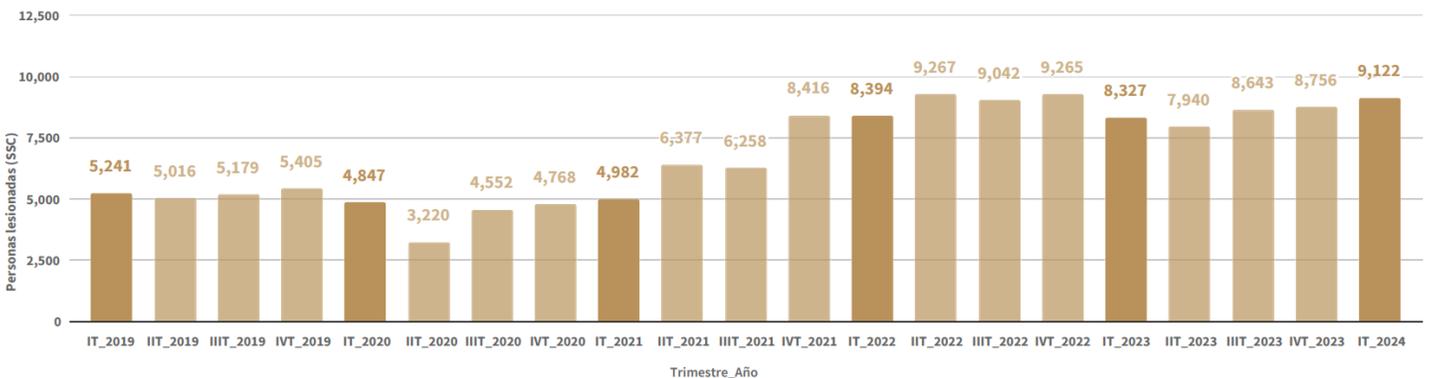
Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, recibió un total de 694 quejas por mal servicio en diversas rutas de transporte público, de las 100 que operan en la Ciudad de México. En 2021, hubo un repunte en las quejas y denuncias contra el transporte, ya que se registraron mil 749 quejas por mal servicio en el transporte público concesionado, un aumento del 60.32 por ciento. Mientras que en el primer mes de 2022, hubo 149 reportes por mal servicio.<sup>7</sup>

En la respuesta a la solicitud, el Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México detalló que las quejas son por exceso de velocidad al que conducen los choferes, porque les niegan el servicio a los usuarios, porque invaden otros carriles, porque los conductores llevan la música a alto volumen, porque dan mal trato a los usuarios e incluso los acusan de estar coludidos con los asaltantes.

Por otro lado, tenemos las estadísticas sobre los incidentes viales que se exponen en los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito presentados por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

**Gráfica 1.**

*Personas lesionadas por incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024.*



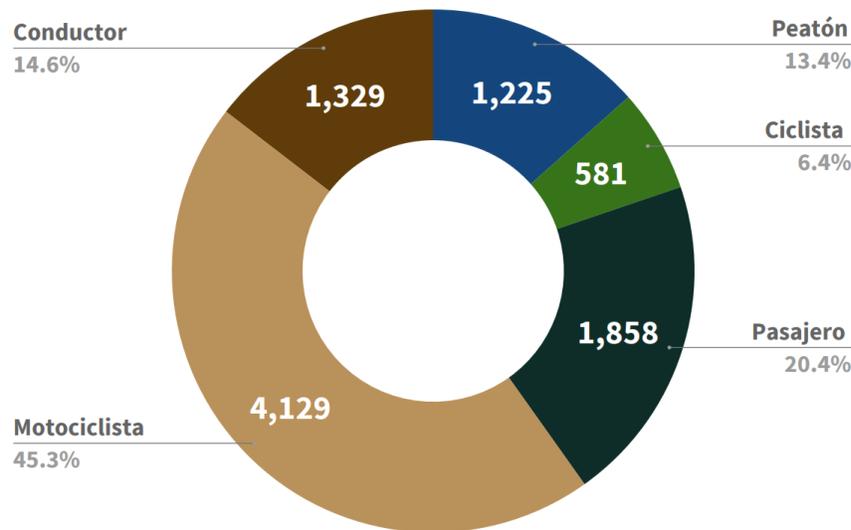
Gráfica tomada de Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito Enero - Marzo 2024

<sup>7</sup> Gaspar Resendiz Nora Nancy (2022) Los capitalinos se inconforman por microbuses: en 2 años suman 2,592 denuncias en SinEmbargoMX. Disponible en línea: <https://www.sinembargo.mx/02-06-2022/4195349>

En la primera gráfica se pueden observar de forma comparativa las personas lesionadas por hechos de tránsito que ocurren en la Ciudad de México dividida por trimestres. En el primer trimestre de 2024 se advierte un aumento de 10% en el número de personas lesionadas por hechos de tránsito respecto al primer trimestre de 2023 y de 74% en comparación con dicho periodo de 2019.<sup>8</sup>

**Gráfica 2.**

*Personas lesionadas por incidentes viales según tipo de usuario de la vía, ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024.*



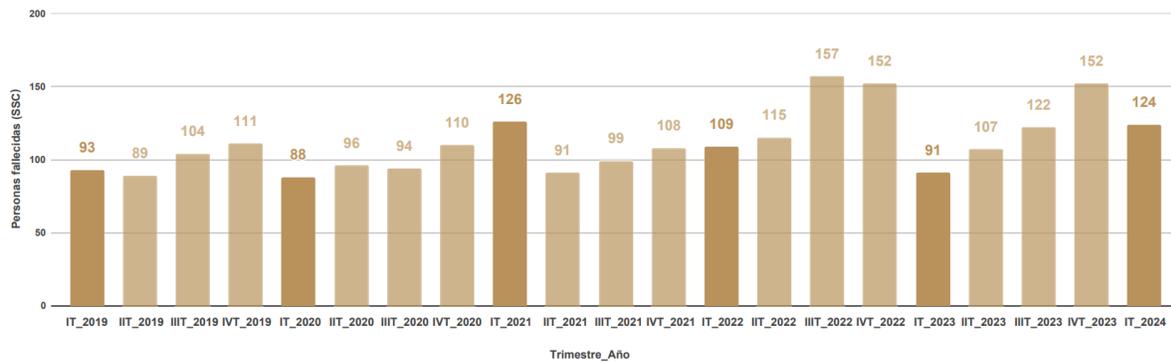
Gráfica tomada de Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito Enero - Marzo 2024

En esta segunda gráfica, se observa como solo detrás de los motociclistas, los pasajeros son el segundo tipo de usuario de la vía que más sufre lesiones en los siniestros viales con un 20.4 por ciento y por consecuencia es también el segundo usuario de la vía más vulnerable.

<sup>8</sup> Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito Enero - Marzo 2024. Disponible en línea: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transparencia/reportes-e-informes/hechos-de-transito>

### Gráfica 3.

*Personas fallecidas por incidentes viales, ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024*



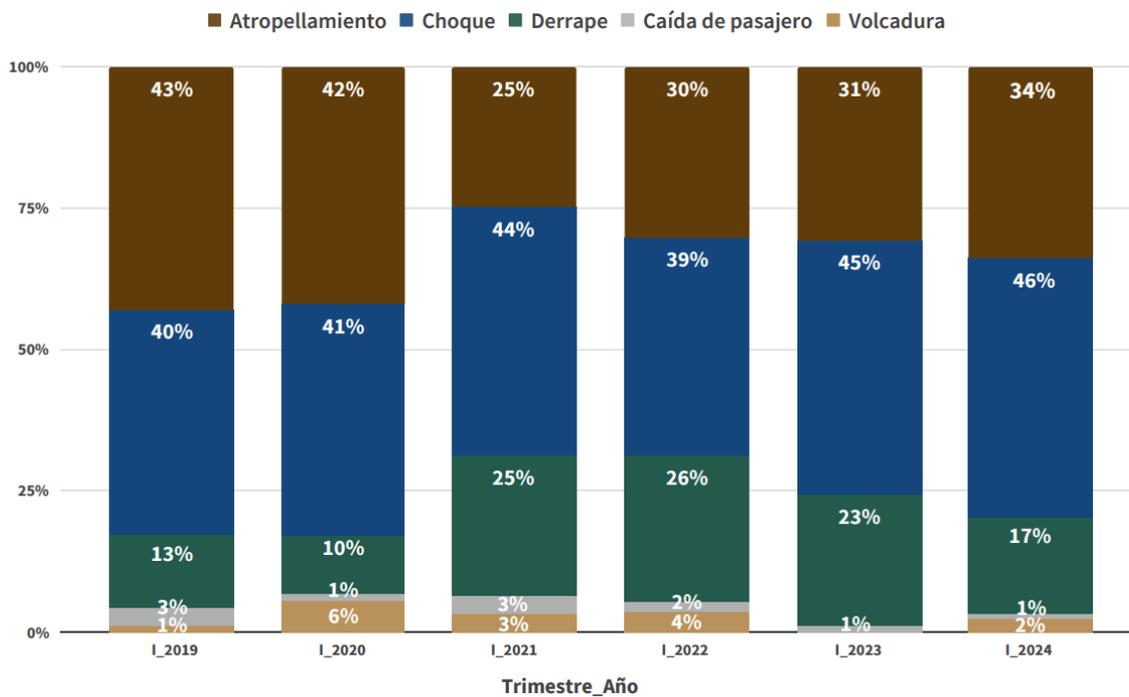
Gráfica tomada de Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito Enero - Marzo 2024

La gráfica número 3 nos muestra de forma comparativa las personas fallecidas por incidentes de tránsito que ocurren en la Ciudad de México dividida por trimestres. En el primer trimestre de 2024, el número de personas fallecidas en siniestros de tránsito disminuyó 18% respecto al último trimestre de 2023 (pasando de 152 a 124) y, aumentó en 36% en comparación con el mismo periodo de 2023 (pasando de 91 a 124) y en 33% respecto al periodo de 2019 cuando se registraron 93 víctimas mortales.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Idem

### Gráfica 4

*Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024*



Gráfica tomada de Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito Enero - Marzo 2024

Por último, de acuerdo con la Gráfica 4, en el primer trimestre de 2024 el porcentaje de víctimas mortales por choque continuaron en primer lugar y en incremento pasando de 40% en el primer trimestre de 2019 a 45% en 2023 y 46% en 2024<sup>10</sup>, cifra que se vuelve relevante si tomamos en cuenta que 56% de los pasajeros que sufrieron un choque perdieron la vida.

Los datos presentados, sumado a los numerosos reportes y quejas que se han presentado por parte de los usuarios en contra de las ineficiencias del transporte

<sup>10</sup>Ídem



público concesionado a autobuses urbanos y metropolitanos en la Ciudad de México evidencian el grave problema de desprofesionalización de conductores que persiste a pesar de la normativa y programas vigentes.

En Movimiento Ciudadano consideramos que las personas encargadas de operar los servicios de transporte público deben de contar con los conocimientos, las habilidades y la prudencia necesaria para que todas las personas que lo utilicen puedan moverse de forma cómoda, equitativa y segura. Es menester que para poder hacerlo realidad, las personas conductoras del transporte público realicen cursos de capacitación y actualización constante acerca en manejo defensivo, atención al cliente con perspectiva de género, y gestión de emergencias.

Alrededor del mundo han existido esfuerzos por profesionalizar a las personas conductoras del transporte público con el objetivo de mejorar la calidad del servicio, buscando que los usuarios se sientan más cómodos y más seguros.

### III. MARCO NORMATIVO

#### **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se garantiza el derecho a la movilidad en el artículo 4, el décimo séptimo párrafo adicionado en el año 2020:

*“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”<sup>11</sup>*

La **Ley de General de Movilidad y Seguridad Vial** establece los principios de movilidad y seguridad vial en su artículo 4 como se muestra a continuación:

*“Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.*

*La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:*

---

<sup>11</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2024), disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

*I. Accesibilidad. Garantizar 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 tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y 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. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;*

*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. El Estado 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. 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;*

*X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;*

*XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;*

*XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;*

*XIII. 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;*

*XIV. 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;*

*XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;*

*XVI. 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;*

*XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;*

*XVIII. 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 General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;*

*XIX. 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*

*XX. 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.”*

Igualmente la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** en su artículo 43 reconoce el derecho a un servicio seguro y de calidad de transporte público que a la letra menciona:

**Artículo 43. Del servicio de transporte público.**

*“El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las*



*vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.*

*Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.*

*Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación.*

*Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.*

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

La citada Ley establece en su Artículo 51 los requisitos para ser conductor de transporte público. A la letra señala lo siguiente:

**“Artículo 51. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.**

*La Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de*



*forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.*

*Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.*

*Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.”*

#### **IV. EXPERIENCIAS INTERNACIONALES**

##### **1. Driver Certificate of Professional Competence (CPC) - Reino Unido**

El programa Driver Certificate of Professional Competence (CPC) en el Reino Unido es uno de los más completos a nivel mundial. Introducido en 2008, este programa obliga a los conductores de vehículos de transporte público y de mercancías a obtener una certificación profesional que se renueva cada cinco años. El CPC consiste en 35 horas de formación continua, que cubre aspectos como la seguridad vial, el trato con los pasajeros, y el manejo eficiente del vehículo.

La implementación del CPC fue acompañada de modificaciones en la legislación británica, que ahora exige a todos los conductores profesionales completar este programa para poder mantener su licencia. Esto ha tenido un impacto positivo significativo, con una reducción en los accidentes relacionados con el transporte público y una mejora en la calidad del servicio.

##### **2. Francia implementó el *Certificat d’Aptitude Professionnelle (CAP) Formation* - Francia**

Como parte de una iniciativa para mejorar la seguridad en el transporte público por carretera. Este programa, obligatorio para todos los conductores de autobuses, incluye formación en manejo defensivo, atención al cliente, y primeros auxilios. Los



conductores deben completar el curso inicial y participar en sesiones de actualización cada cinco años.

La introducción del CAP Formation fue respaldada por modificaciones en la legislación francesa, que ahora exige este certificado como requisito para la renovación de la licencia de conducir profesional. Esto ha resultado en una reducción de los accidentes de tránsito y una mejora en la percepción del transporte público por parte de los

### **3. Road Safety Training Program - Canadá**

En Canadá, el *Road Safety Training Program* fue desarrollado por la Agencia de Transporte Público de Toronto (TTC) para mejorar la seguridad y el servicio en el transporte urbano. Este programa incluye formación en manejo defensivo, interacción con pasajeros y gestión de crisis. Todos los conductores deben completar este curso antes de obtener su licencia y participar en programas de actualización cada tres años.

El gobierno canadiense también modificó la Ley de Seguridad Vial para hacer obligatorio este programa para todos los conductores de transporte público en la provincia de Ontario. Los resultados han sido muy positivos, con una reducción en las tasas de accidentes y una mayor satisfacción de los usuarios del sistema de transporte público. usuarios.

### **4. Curso de Formación para Conductores Profesionales - Chile**

Chile ha sido pionero en la implementación de políticas de capacitación para conductores de transporte público con el Curso de Formación para Conductores Profesionales, introducido en 2007. Este programa, que es obligatorio para todos los conductores de buses urbanos e interurbanos, incluye módulos sobre seguridad vial, manejo defensivo y atención al cliente.

El programa fue respaldado por cambios en la Ley de Tránsito, que ahora establece que todos los conductores de transporte público deben aprobar este curso para obtener o renovar su licencia. Desde la implementación de este programa, Chile ha visto una disminución significativa en los accidentes de tráfico y una mejora en la calidad del servicio de transporte

## **5. Programa de Capacitación para Conductores de Transporte Público - Argentina**

En Argentina, el Programa de Capacitación para Conductores de Transporte Público se implementó a nivel nacional en 2013, como parte de una estrategia para mejorar la seguridad en las carreteras. Este programa, que es obligatorio para todos los conductores de autobuses y taxis, incluye formación en seguridad vial, manejo defensivo y atención al cliente.

La implementación de este programa fue respaldada por modificaciones en la Ley Nacional de Tránsito (Ley 24.449), que ahora exige la certificación en este curso como requisito para la obtención y renovación de la licencia de conducir profesional. Los resultados han sido positivos, con una reducción en los accidentes de tránsito y una mejora en la calidad del servicio.

## **6. Programa de Formación para Conductores de Transporte Colectivo - Perú**

En Perú, el Programa de Formación para Conductores de Transporte Colectivo fue desarrollado en 2014 para mejorar la seguridad y la eficiencia del transporte público en Lima. Este programa incluye capacitación en técnicas de conducción segura, atención al cliente, y manejo de emergencias, y es obligatorio para todos los conductores de transporte colectivo.

El programa fue implementado junto con cambios en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley 27181), que ahora establece la obligatoriedad de este curso para la obtención de la licencia de conducir profesional. Desde la implementación del programa, se ha observado una disminución en los accidentes de tráfico y una mejora en la calidad del servicio de transporte público en Lima.

## **7. Programa de Capacitación para Conductores de Transporte Masivo - Brasil**

En Brasil, el Programa de Capacitación para Conductores de Transporte Masivo se lanzó en 2010 como parte de la preparación para los grandes eventos deportivos, incluyendo la Copa Mundial de la FIFA 2014 y los Juegos Olímpicos de Río 2016. Este programa, obligatorio para los conductores de autobuses urbanos en ciudades como São Paulo y Río de Janeiro, incluye formación en seguridad vial, atención al cliente, y manejo eficiente del vehículo.



El programa fue apoyado por modificaciones en el Código de Tránsito Brasileño, que ahora requiere que todos los conductores de transporte público completen este curso para obtener o renovar su licencia. Los resultados han sido positivos, con una reducción en los accidentes de tránsito y una mejora en la calidad del servicio durante los eventos internacionales.

### 8. Programa de Formación de Conductores del SITP - Colombia

En Bogotá, Colombia, el Programa de Formación de Conductores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) fue implementado como parte de la modernización del sistema de transporte en 2011. Este programa obliga a todos los conductores del SITP a completar una formación en conducción segura, trato al usuario y manejo eficiente del vehículo.

Además de la capacitación, se realizaron modificaciones en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) para incluir la obligatoriedad de este programa como requisito para la operación en el SITP. Los beneficios han sido evidentes, con una mejora en la seguridad vial y una mayor satisfacción de los usuarios del sistema de transporte.

## V. PROPUESTA LEGISLATIVA

| LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO  |  |
|--|--|
| TEXTO VIGENTE  | TEXTO PROPUESTO  |
| <p><b>Artículo 115.-</b> Son causas de revocación de las concesiones:</p> <p>I. a XIV. ...</p> <p><b>SIN CORRELATIVO</b></p> <p><b>XV.</b> Las demás causas reguladas en la presente Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> | <p><b>Artículo 115.-</b> Son causas de revocación de las concesiones:</p> <p>I. a XIV. ...</p> <p><b>XIV Bis. Omisión en la obligación de proporcionar capacitación anual a las personas conductoras del transporte público de la ruta concesionada; y</b></p> <p><b>XV. Las demás causas reguladas en la presente Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</b></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 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.

**SIN CORRELATIVO**

**SIN CORRELATIVO**

**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 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.

**La Secretaría promoverá la celebración de convenios de colaboración entre concesionarios de rutas de transporte público y personas físicas o morales u organizaciones de la sociedad civil dedicadas a la capacitación teórico-práctica sobre seguridad y cultura de la movilidad dirigido a las personas conductoras del servicio de transporte público.**

**El concesionario deberá acreditar la capacitación anual de las personas conductoras del transporte público de la ruta concesionada ante la Secretaría, de lo contrario se aplicará la sanción señalada en el artículo 115 de la presente Ley.**

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración del Pleno el siguiente proyecto de:



## **DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

**ÚNICO.-** Se **adiciona** la fracción XIV Bis del artículo 115 y los párrafos segundo y tercero al artículo 230 todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para quedar como sigue:

**Artículo 115.-** Son causas de revocación de las concesiones:

**I. a XIV. (...)**

**XIV Bis. Omisión en la obligación de proporcionar capacitación anual a las personas conductoras del transporte público de la ruta concesionada; y**

**XV. Las demás causas reguladas en la presente Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.**

**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 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.

**La Secretaría promoverá la celebración de convenios de colaboración entre concesionarios de rutas de transporte público y personas físicas o morales u organizaciones de la sociedad civil dedicadas a la capacitación teórico-práctica sobre seguridad y cultura de la movilidad dirigido a las personas conductoras del servicio de transporte público.**

**El concesionario deberá acreditar la capacitación anual de las personas conductoras del transporte público de la ruta concesionada ante la Secretaría, de lo contrario se aplicará la sanción señalada en el artículo 115 de la presente Ley.**

### **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** Remítase a 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.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 12 de mayo de 2025.

**Atentamente,**

*Patricia Urriza*

**Diputada Patricia Urriza Arellano.  
Congreso de la Ciudad de México  
III Legislatura  
Mayo 2025**



## **ANEXO 1**

### **Formato de lectura fácil**

En una ciudad tan grande como lo es la Ciudad de México hay muchas personas que se mueven en camiones, combis y microbuses todos los días. Por eso, es muy importante que las personas que conducen estos transportes tengan capacitación al menos una vez al año en cómo manejar de forma correcta, para que tanto los pasajeros como las personas que caminan en las calles y se mueven bicicletas y motos estén seguras.