https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

III LEGISLATURA

BancadaNaranja

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, QUE PRESENTA EL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA
PRESENTE

Los suscritos, **Diputado Royfid Torres González, Diputada Luisa Fernanda Ledesma Alpízar y Diputada Patricia Urriza Arellano**, integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano con fundamento 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), 31, numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México; y, 4, fracción XXI, 12, fracción II, 13, fracción LXIV y 54 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 MODIFICA LA DENOMINACIÓN, SE REFORMAN, DEROGAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO,** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto de dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

I. PROBLEMÁTICA A RESOLVER

A. ANTECEDENTES

En 2010 a través de la resolución A/RES/64/255 la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo, fortaleciendo las actividades en los planos nacional, regional y mundial en materia de seguridad vial.[1]

A partir de dicha resolución se estableció un Plan Mundial[2] a fin de que los Estados Miembros llevaran a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en los cinco pilares siguientes: gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y la atención después de los accidentes.

Posteriormente, en 2015 las y los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse idealmente en 2030, entre las que se encuentran la 3.6 y la 11.2, enfocadas en reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito y proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas y mejorar la seguridad vial[3], para cuyo cumplimiento resulta indispensable pensar la movilidad en términos de justicia social, territorial, de género e interseccionalidad.

En consecuencia, a finales del 2020, casi llegando a la conclusión del decenio, la ONU proclamó para el 2021-2030 el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

De acuerdo con el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial se estima que el tránsito causó 1.19 millones de muertes en 2012, lo que representa una

---

[1] Asamblea General de Naciones Unidas, *Resolución aprobada por la Asamblea General el 2 de marzo de 2010*, 10 de mayo de 2010. Disponible en: https://docs.un.org/es/A/RES/64/255

[2] OMS, *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030*, 20 de octubre de 2021. Disponible en: https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030

[3] Naciones Unidas, *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Disponibles en: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

disminución del 5% desde 2010. Además, señala que más de la mitad de los Estados Miembros de las Naciones Unidas redujeron las muertes causadas por el tránsito entre 2010 y 2021, incluidos, por primera vez, países de ingreso bajo. En suma, demuestra que los esfuerzos para mejorar la seguridad vial están teniendo un impacto, y que se pueden lograr reducciones significativas en las muertes por siniestros de tránsito si se aplican medidas probadas.[4]

No obstante, el precio que se paga por la movilidad sigue siendo demasiado alto. Hasta 50 millones de personas sufren lesiones no mortales, muchas de las cuales pueden provocar alguna discapacidad. Los traumatismos causados por el tránsito siguen siendo la principal causa de muerte entre los niños y jóvenes de 5 a 29 años. Más de la mitad de las muertes ocurren entre peatones, ciclistas y motociclistas, en particular aquellos que viven en países de ingresos bajos y medianos.[5]

Es prioritario recalcar que no todas las personas usuarias están expuestas de la misma forma, ya que más de la mitad de las víctimas de los siniestros de tránsito son las personas usuarias más vulnerables, como personas con discapacidad, peatonas, ciclistas y motociclistas.[6] Además, aproximadamente el 60% de los vehículos del mundo se concentran en los países de ingreso mediano y bajo, el 92% de las defunciones en carreteras se registran en esos países, donde los siniestros de tránsito les llegan a costar hasta el 3% de su PIB.[7]

A la luz de lo anterior, en nuestro país organizaciones de la sociedad civil como la Coalición por la Movilidad Segura; la Coalición de Personas Sordas CoPeSor A.C; Manu Vive A.C; WRI México; ITDP México; El Poder del Consumidor; entre otras abanderaron esta causa logrando incidir y posicionar a nivel nacional la movilidad y la seguridad vial como una nueva generación de derechos que responden a las necesidades de las personas para poder sostener una vida plena, sana y justa.

---

[4]OMS, *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* 2023, 2024. Disponible en: https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517

[5]OMS, *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*, Op. Cit.

[6]OMS, *La salud de los adolescentes y los adultos jóvenes, 2024.* Disponible en: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/adolescents-health-risks-and-solutions

[7]OMS, *Traumatismos causados por el tránsito, 2023.* Disponible en: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Resultado de lo anterior, tras un largo proceso de diálogo y escucha, que incluyó una consulta a personas con discapacidad[8] en diciembre de 2020, el derecho a la movilidad fue incluído en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, estableciendo que todas las personas tenemos derecho a desplazarnos "en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".[9] De la misma manera, fue reformado el inciso XXIX-C del artículo 73 del texto constitucional a través del cual se faculta al Congreso de la Unión a "expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de de movilidad y seguridad vial".[10]

Finalmente, como parte de la misma reforma, se agregó en el artículo transitorio segundo la obligación del "Congreso de la Unión de expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial."[11] en adelante Ley General, misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022.[12]

B. CONTEXTO NACIONAL

[8] Consultar: Audiencias públicas respecto del proyecto de dictamen de las comisiones unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y Estudios Legislativo Segunda con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de derechos de personas con discapacidad.16 de noviembre de 2021. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=dXmCtgqelvQ&ab_channel=SenadodeM%C3%A9xico

[9] Artículo 4, párrafo 21, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 18 de diciembre de 2020. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf

[10] Artículo 73, inciso XXIX-C, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 18 de diciembre de 2020. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf

[11] Segundo Transitorio, DECRETO por el que se declaran reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 18 de diciembre de 2020. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf

[12] Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Diario Oficial de la Federación. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/#gsc.tab=0

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

La reforma constitucional y la Ley General responden, por una parte, a la importancia de la movilidad y la seguridad vial como derechos llave, es decir, que permiten el acceso a otros derechos como la salud, la educación y el trabajo, y por otra, a la enorme crisis de seguridad vial que se vive en México, donde existe de manera objetiva el riesgo permanente de perder la vida o ser víctima de lesiones por un siniestro de tránsito.

De acuerdo con el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STConapra), de la Secretaría de Salud en México cada día fallecen 44 personas a consecuencia de un siniestro de tránsito; de ellas, 40% son personas adultas jóvenes, en edad productiva es decir de 15 a 34 años, iniciando proyectos laborales y educativos.[13]

Lo anterior es aún más preocupante a la luz de los datos que arroja el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), a través del reporte de resultados de las estadísticas de defunciones en el país, se informa que los accidentes, incluidos los siniestros de tránsito, son la principal causa de mortalidad en niñas, niños y adolescentes de 5 - 14 años.[14]

Por otro lado, de acuerdo con la información sobre accidentes de tránsito terrestre del INEGI, durante 2023 se registraron 381 mil 48 siniestros de tránsito a nivel nacional. Los principales tipos fueron: la colisión con vehículo automotor, colisiones con motocicleta, con objeto fijo y atropellamiento. En el 70% de los casos se realizó una prueba de alcoholemia, de las cuales 17 mil 219 resultaron positivas. Esta cifra equivale a alrededor de 47 incidentes diarios asociados al consumo de alcohol. En suma, se estima que estos siniestros de tránsito producen anualmente alrededor de mil 400 muertes relacionadas con el consumo de alcohol.

De la misma manera, la Comisión Nacional contra las Adicciones ha reportado que los siniestros automovilísticos asociados al consumo de alcohol son la primera causa de

[13]Secretaría de Salud, 397. *Exceso de velocidad al conducir, principal factor de siniestros viales: STConapra*, 25/09/2024. Disponible en: https://www.gob.mx/salud/prensa/397-exceso-de-velocidad-al-conducir-principal-factor-de-siniestros-viales-stconapra?idiom=es

[14]INEGI, *Reporte de resultados: Estadísticas de defunciones*, 22 de enero de 2025. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/edr/edr2024_en-jun_RR.pdf

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

fallecimiento en personas de 20 a 39 años.[15] Es decir, que las personas más jóvenes son quienes con mayor frecuencia pierden la vida en siniestros de tránsito y, en la mayoría de los casos, estos están relacionados con la velocidad y el consumo de alcohol u otras sustancias que alteran la capacidad de atención al conducir.

Cuadro 1.

10 principales causas de muerte, según grupos de edad

Fuente: INEGI. Estadísticas de Defunciones Registradas (EDR), enero-junio de 2024.

Además de acuerdo con la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición Continua 2021-2023, aproximadamente 1.6 millones de personas han sufrido lesiones no fatales provocadas por siniestros de tránsito lo que representa 1.31% de la población[16], afectando su salud de por vida.

Con base en lo anterior y considerando la importancia de entender la movilidad de manera integral, es decir, reconociendo que este derecho se relaciona con múltiples dimensiones que reproducen desigualdades, es que se considera urgente actualizar y armonizar la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México.

[15]Comisión Nacional contra las Adicciones (CONADIC), *Comunicado del 24 de noviembre de 2022*. Disponible en: https://www.gob.mx/salud/conadic/prensa/accidentes-automovilisticos-por-alcohol-primera-causa-de-fallecimiento-en-personas-de-20-a-39-anos?idiom=es

[16]Instituto Nacional de Salud Pública, *Encuesta Nacional de Salud y Nutrición Continua 2023*. Disponible en: https://ensanut.insp.mx/encuestas/ensanutcontinua2023/index.php

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

C. CONTEXTO EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (ZMVM)

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) está conformada por las 16 Alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo, es la región urbana más poblada del país y la que concentra la mayor densidad de empleos. En las últimas décadas, su acelerado proceso de expansión ha incrementado las necesidades de movilidad de las personas. Sin embargo, las divisiones político-administrativas a cargo de diferentes autoridades requieren de coordinación interinstitucional para planificar e instrumentar políticas de movilidad con una visión regional.[17]

Del total de viajes diarios en la ZMVM, más de 4.4 millones son de carácter metropolitano, lo que representa una décima parte (12.8%). El principal motivo de estos viajes es por trabajo o por estudios. Los tiempos de los viajes metropolitanos tienden a ser considerablemente más largos que los realizados al interior de la ciudad, ya que los primeros duran en promedio 89 minutos, mientras que los segundos 41 minutos. Por eso, para garantizar el acceso equitativo a la ciudad y a las oportunidades y servicios que ofrece, es importante impulsar políticas que integren los viajes metropolitanos.

El transporte urbano visto desde un enfoque metropolitano es fundamental para el funcionamiento de las ciudades. Con el constante crecimiento poblacional y el aumento de la urbanización, la seguridad, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad se convierten en aspectos trascendentales para atender el problema de la inseguridad vial y otros desafíos pendientes, como son la inequidad en el acceso al transporte público, la falta de inversión en infraestructura vial, la provisión de servicios públicos, la centralización, la contaminación ambiental, entre otros.

La planificación metropolitana requiere además una visión a largo plazo para que la infraestructura desarrollada sea capaz de atender la creciente demanda de

[17] Semovi. *Programa Integral de Movilidad de la CDMX 2019-2024.* Disponible en: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

transporte derivada del crecimiento urbano en los municipios conurbados.[18] En la ZMVM, las desigualdades conllevan una relación directa con los procesos de movilidad, ya que estos han evolucionado al mismo tiempo que las dinámicas sociales, como la densidad demográfica, la creación de asentamientos urbanos en vertical y en las periferias, el reconocimiento del trabajo del hogar y de cuidados (remunerado y no remunerado), la inclusión de las mujeres en la vida laboral y la sostenibilidad ambiental.

Hasta 2017 en la ZMVM los siniestros de tránsito son la segunda causa de muerte para niñas, niños y adolescentes en edad escolar, es decir, de 5 a 14 años, la décima causa para personas en edad productiva, que va de los 15 a 64 años y séptima causa en población general. En ese entonces, el 7.0% de los siniestros de tránsito y el 5.3% de las víctimas por siniestros de tránsito en México, ocurrían en la ZMVM, para 2018 se contabilizaron cerca de 26 mil siniestros de tránsito en la ZMVM que involucraron a 47 mil vehículos y produjeron 4 mil 936 víctimas[19], lo que equivale en promedio a un siniestro de tránsito por cada 800 habitantes y una víctima por cada 6 mil habitantes de la metrópoli.[20]

Cuadro 2.

[18] *Ibid.*

[19] Jorge Alberto Juárez Flores y Kevin Alfonso Hernández Ortiz, *Movilidad urbana y seguridad vial en la Zona Metropolitana del Valle de México. Otra perspectiva en torno al peatón y ciclista, 30 de octubre de 2022.* Disponible en: https://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/path/article/view/339/590

[20] *Ibid.*

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Seguridad vial a nivel nacional y Zonas Metropolitanas del Valle de México, Guadalajara y Monterrey

		Víctimas			Vehículos involucrados		
	Siniestros viales	Total[21]	Peatones	Ciclistas	Total	Motorizados	No motorizados
Nacional	365281	93447	14670	3216	681208	681208	17069
ZMVM	25716	4936	**1477**	**129**	46820	**46820**	**574**
ZMG	18029	4265	397	72	45190	45190	220
AMM	77132	5944	2088	275	142885	142885	1835

Fuente: Retomado de *Movilidad urbana y seguridad vial en la ZMVM. Otra perspectiva en torno al peatón y ciclista*

Los tiempos de viaje en la Ciudad de México y la ZMVM aumentan de manera constante, tanto porque las distancias a cubrir son mayores, como porque los diferentes medios de transporte disponibles ven reducida la velocidad de su marcha.[22] En esta escala es preciso fomentar el modelo de *ciudad compacta*, la cual se caracteriza por concentrar más población en menos espacio y aprovechando el espacio existente, con el objetivo de reducir el uso de automóvil, los tiempos y costos de viaje y servicios.

Los modelos territoriales y urbanos de proximidad además de otorgar proximidad a actividades, servicios, centros de trabajo y de ocio, tienen beneficios económicos porque las zonas comerciales y residenciales no están separadas unas de otras. Como resultado, los lugares donde la gente vive, compra y trabaja son fácilmente accesibles, lo que genera dinamismo entre diversas actividades durante más horas al día.

Con base en lo anterior la conformación de una política pública de movilidad y seguridad vial en la Ciudad de México a través de un enfoque metropolitano, debe

[21] Nota: el total de víctimas incluye muertos y heridos con lesiones permanentes de tipo conductor, pasajero y ciclista.

[22] Semovi. *Plan Estratégico de Movilidad para la Ciudad de México 2019*. Disponible en: https://www.movilidad-integrada.tianguisdigital.cdmx.gob.mx/docs/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

contemplar estrategias enfocadas en la reducción de riesgos y daños y en educación vial que genere conocimientos, habilidades y actitudes para usar las vías públicas de manera segura y responsable, como el uso obligatorio de cinturón de seguridad, casco obligatorio para ciclistas y motociclistas, nulo consumo de alcohol al conducir y programas de alcoholimetría en puntos estratégicos, esto producirá un mayor efecto positivo en reducir las muertes y lesiones a consecuencia de siniestros de tránsito.

Del total de siniestros de tránsito reportados en la ZMVM, el 63.8% de las víctimas no llevaba puesto el cinturón de seguridad, en el 35.6% de los siniestros las víctimas presentaban aliento alcohólico. A esto se sumaba que en 2019 el Índice de Movilidad Urbana elaborado por el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO) advertía que sólo el 13% de la población de la ZMVM, tiene cobertura de operativos para detección de alcoholemia.

La gobernanza metropolitana es también un eje importante para gestionar áreas metropolitanas, las cuales más allá de los límites territoriales, congregan a diversos actores e involucran a niveles de gobierno para abordar los desafíos comunes, el uso de recursos de las entidades locales y las acciones para que la planificación entre municipios sea estratégica.

Un ejemplo concreto en México es el trabajo realizado por el Instituto Metropolitano de Planeación y Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara[23]. El Imeplan propone un modelo de ciudad que, a través de una visión periférica, impulsa el desarrollo *cercano, conectado y compacto, equitativo, sustentable y resiliente* para el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). El modelo surge a partir de la creación del Programa de Desarrollo Metropolitano (PDM) y la actualización del Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano (POTmet), que son **referencia obligada y la base de la política pública.**

El Instituto opera dentro de 5 prioridades metropolitanas: Ordenamiento Territorial, Medio Ambiente, *Movilidad*, Resiliencia y Vinculación Estratégica y Coordinación

[23]Ver: IMEPLAN Disponible en: https://www.imeplan.mx/inicio

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Metropolitana, a partir de estas prioridades, se desarrollan estrategias y líneas de acción concretas que se alinean con objetivos específicos[24].

En lo que respecta al eje prioritario de Movilidad Urbana Sustentable y Seguridad Vial el Imeplan Guadalajara se ha encargado de generar estudios e instrumentos de planeación como el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS)[25], la Encuesta Origen Destino 2023[26], la Encuesta de Satisfacción de Usuarios de Transporte Público, entre otros. El PIMUS está contenido dentro de los alcances de la *Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte (LMSVT*) vigente en el estado de Jalisco, entre sus alcances principales se encuentra el diseño de los instrumentos de planeación integral de la movilidad, incorporando criterios de seguridad vial, perspectiva de género y movilidad del cuidado.

La Ciudad de México podría no estar tan lejos de buenas prácticas si pronto se consolida una agenda metropolitana que entienda la complejidad en la coordinación con municipios y entidades federativas que conforman la ZMVM, con visión social, justa y sostenible que garantice el derecho a la movilidad, la vivienda, el empleo adecuado y servicios. Para ello, el Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva (IPDP) debe ser fortalecido y reconocido como órgano rector y de coordinación para el desarrollo de la ciudad y el encargado de impulsar el Plan General de Desarrollo y el Programa General de Ordenamiento Territorial y de la correcta utilización de información estadística y demográfica.

Finalmente, con el objetivo de reconocer que estamos en una época decisiva para replantear la planeación de las ciudades y para seguir comprendiendo la diversidad en la movilidad a continuación se muestran algunos datos sobre la movilidad estudiantil en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) donde existe una mayor dispersión territorial de los municipios según el origen de estos flujos donde

[24] IMEPLAN AMG (2024). *Programa de Desarrollo Metropolitano y actualización del Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara.* Disponible en: https://drive.google.com/file/d/1opvgGd7VifDFx75pBCZrydbeAD9sriu9/view

[25] IMEPLAN AMG (2024). *Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara (PIMUS).* Disponible en: https://drive.google.com/file/d/1ltjofaebuGgFjHaSGA6ZLNfD-ANo9P13/view

[26] IMEPLAN (2023). *Visualizador Encuesta Origen-Destino 2023.* Disponible en: https://www.imeplan.mx/plataformas-de-informacion/visualizador-eod

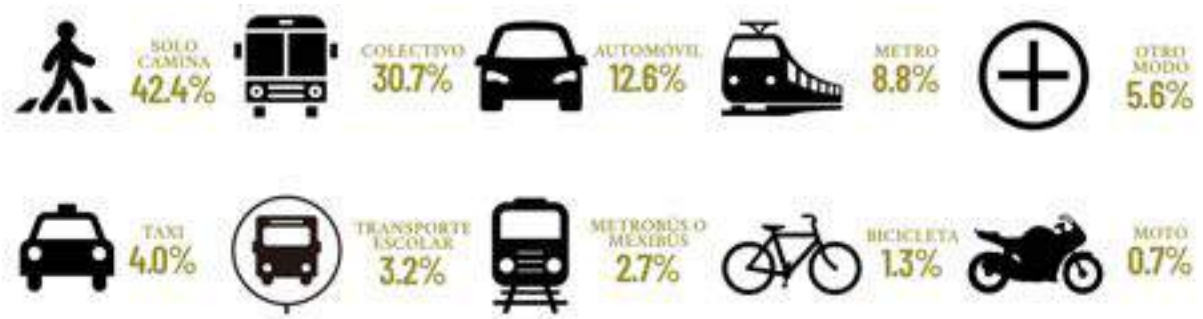
https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

hay presencia de entidades federativas del centro del país: Ciudad de México, Estado de México, Hidalgo, Morelos y Tlaxcala.

De acuerdo, a la Encuesta Origen y Destino la mayoría de las y los estudiantes son peatones o usuarios del transporte público[27]. La distribución del uso de modos de transporte según la encuesta es la siguiente:

Imagen 1.

¿Qué modos de transportes se usan para ir a estudiar?[28]



Fuente: Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado de la República LXV Legislatura

Estos datos no solo ponen en evidencia la importancia de articular la política de vivienda con la política de movilidad, para reducir el tiempo de traslado de los 34.6 millones de viajes diarios, priorizando la vivienda social, sino también la urgencia de no posponer más las bases para un sistema de planeación: la Ley de Ordenamiento Territorial, el rediseño del Sistema de Información y Estadística, la formulación, consulta y aprobación del Plan General de Desarrollo (PGD) y del Programa General de Ordenamiento Territorial (PGOT), la construcción de capacidades y acompañamiento para Programa de Ordenamiento Territorial (POT) de las alcaldías, la participación ciudadana y la coordinación metropolitana. No se puede armonizar una Ley de Movilidad y Seguridad Vial sin tener como eje la planeación de nuestra ciudad y sus efectos en el resto del país.

[27] INEGI (2017) Encuesta Origen y Destino ZMVM 2017, Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

[28] Las cifras rebasan el 100% debido a las personas que utilizan más de un modo de transporte.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

D. CONTEXTO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Como ya se mencionaba, de acuerdo con el Programa Integral de Movilidad 2019-2024, del Gobierno de la Ciudad de México[29], en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se realizan más de 11 millones de viajes peatonales al día, de los cuales 4.5 millones ocurren en la Ciudad de México. Estos trayectos suelen ser cortos (18 minutos en promedio) y facilitan la conexión con otros medios de transporte. Sin embargo, su integración en la planeación urbana sigue siendo insuficiente, particularmente en sistemas masivos que no garantizan accesibilidad universal.[30]

El 61% de estos viajes son realizados por mujeres, principalmente para actividades de cuidado, y un 28% corresponde a personas menores de 15 años, usualmente acompañados por adultos, y aproximadamente la mitad de quienes caminan en la Ciudad pertenecen a sectores económicos medio y bajo.[31]

Además, con base en el *Análisis sobre los retos y pendientes que se enfrentan en la Ciudad de México en materia de Igualdad de Género y Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*, emitido por el Centro de Estudios para la Igualdad de Género del Congreso de la Ciudad de México[32], diariamente las mujeres, niñas y adolescentes se enfrentan a barreras para el ejercicio de su derecho a la movilidad, como puede ser un mayor costo y tiempo de traslado o condiciones poco favorables de seguridad las cuales pueden resultar, entre otros efectos negativos, en una limitante para el acceso a oportunidades laborales, escolares, entre otras.

En suma, incluir la perspectiva de género permite identificar cuáles son estas barreras, tomando en cuenta primordialmente sesgos de género en la planificación de la movilidad y el transporte.

---

[29] Secretaría de Movilidad (SEMOVI), *Programa Integral de Movilidad 2019-2024.* Disponible en: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf

[30] Ibid.

[31] Ibid

[32] Centro de Estudios Legislativos para la Igualdad de Género (CELIG), *Informe de actividades del Plan de Trabajo Anual correspondiente al cuarto trimestre del 2024 del CELIG*, 2024. Disponible en: https://genero.congresocdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2025/01/Informe-Descriptivo-4to-trimestre-2024-1.pdf

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Por otro lado, solo el 40% de la población vive a distancia caminable de una estación del Metro, Metrobús o Tren Ligero. Las zonas periféricas, muchas con topografía accidentada, carecen de acceso a transporte masivo, lo que incrementa los tiempos y costos de traslado. Un 22% de los viajes en CDMX se hacen en automóvil, mayormente por motivos laborales y con baja ocupación (1.4 personas por vehículo), lo que agrava la congestión y afecta la calidad de vida.[33]

Los sistemas de transporte público presentan fallas significativas por décadas de falta de mantenimiento. El Metro opera con menos del 73% de su flota, el Tren Ligero solo con dos tercios de sus unidades, y el Trolebús ha visto reducida su capacidad. En 2019 se realizaron esfuerzos de renovación en RTP y Trolebús, pero persisten los desafíos. El Metrobús mantiene buen estado general por ser un “transporte jóven”, aunque enfrenta saturación en horas pico.[34]

La infraestructura clave, como los patios de encierro y CETRAM, también requiere intervención. Además, RTP y STE comparten vialidades con otros vehículos, lo que compromete su operación. Ahora con la puesta en marcha del Cablebús, la demanda de mantenimiento crece, por lo que esto debe verse reflejado en los planes de trabajo y en el presupuesto.[35]

Cabe destacar que el sector transporte es el mayor consumidor de combustibles fósiles en CDMX y principal fuente de emisiones contaminantes. Además la falta de control y sistematización en el registro de vehículos ha generado inconsistencias y evasión de registros hacia otras entidades, afectando la recaudación y el control vehicular.

Por lo que se refiere a la red vial, esta supera los 13 mil km y enfrenta altos niveles de tráfico por mantenimiento deficiente, mal diseño y planeación inadecuada. Las personas que caminan o usan bicicleta enfrentan riesgos elevados por la falta de

[33] SEMOVI, Op. Cit.
[34] Ibid.
[35] Ibid.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

infraestructura segura. En 2016 se reportaron 11 mil 502 siniestros de tránsito con 659 fallecimientos, casi la mitad de ellos peatones o ciclistas.[36]

Aunque entre 2010 y 2018 las muertes por tránsito disminuyeron 51%, en 2019 se observó un repunte. Destaca el aumento del 35% en muertes de motociclistas, grupo que se ha vuelto prioritario en términos de seguridad vial. Las madrugadas de fines de semana concentran la mayoría de accidentes graves, y cinco alcaldías (Cuauhtémoc, Iztapalapa, GAM, Miguel Hidalgo y Coyoacán) concentran más del 50% de los incidentes.

En 2018, la red ciclista contaba con solo 165 km, mayormente fragmentados y ubicados en zonas centrales. Aunque ha crecido el ciclismo urbano, se han descuidado las ciclopistas en la mayoría de las alcaldías, así como las unidades de ecobicis. Además de que en zonas periféricas como Milpa Alta, Xochimilco y Tláhuac, entre otras, los viajes en bicicleta se realizan sin condiciones seguras.

E. OTRAS CONSIDERACIONES

Vale la pena señalar que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce que la seguridad vial debe siempre comenzar por atender a las personas usuarias más vulnerables de la vía a través de la jerarquía de la movilidad. Plantea un enfoque sistémico[37] donde todos los niveles de gobierno en todas sus capacidades, así como la iniciativa privada, industria, sociedad civil y usuarios en general forman parte de un ecosistema de responsabilidades y está construída a partir de pisos mínimos que surgen de datos comprobados, promoviendo que estos favorezcan a todas las personas a lo largo y ancho del país, ya sea en zonas urbanas, rurales, calles, caminos y carreteras. Además indica que se tendrá que instalar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial el cuál estará a cargo, entre muchas otras cosas, de la estrategia nacional, así como de las variables e indicadores en materia de movilidad

[36] Ibid.

[37] Un sistema es el conjunto articulado de leyes, normas, instancias, políticas intersectoriales, regulaciones, mecanismos, medidas, infraestructura y servicios que concreta una nueva organización, social de los cuidados y asegura el acceso universal, ejercicio y exigibilidad del derecho a la movilidad y a la seguridad vial de todas las personas

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

y seguridad vial que deberán de ser incluídos en el Sistema de Información Territorial Urbano para procurar decisiones basadas en información y datos.

Para materializar lo anterior en todo el país, el artículo transitorio segundo de la Ley General establece que "las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley".[38] Como tal, el Congreso de la Ciudad de México tiene la obligación de armonizar la Ley de Movilidad local.

En la Ciudad de México, la movilidad de las personas, pero sobre todo, el ordenamiento del tránsito, estaba regulado en la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. A raíz de la publicación del Informe especial sobre el derecho a la movilidad de la Comisión de Derechos Humanos de la ciudad en colaboración con la Comisión Interamericana de Derechos Humanos y el ITDP en 2014, se dio un importante impulso a transitar a la primera Ley de Movilidad del Distrito Federal.

Así, y como resultado de un amplio proceso participativo y consultivo con la sociedad civil, en julio de 2014 la entonces Asamblea Legislativa de la Ciudad de México aprobó el primer instrumento para la planeación y desarrollo de las políticas de movilidad en la Ciudad, el cual fue promulgado el 14 de julio de 2014. Finalmente, luego de la reforma política de la Ciudad de México y la promulgación de la Constitución Local la ley modificó su denominación para transitar hacia la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Desde su origen la Ley de Movilidad de la Ciudad de México[39] contemplaba dos importantes pilares para la planeación: el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial[40] que plantearon un nuevo modelo para los desplazamientos humanos en la ciudad, así como una visión cero muertes viales.

---

[38] Diario Oficial de la Federación. *Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.* 17 de mayo de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0

[39] Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Disponible en: https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY_DE_MOVILIDAD_DE_LA_CDMX_3.2.pdf

[40] Semovi (2021). *Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024.* Disponible en: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI-2021-2024_.pdf

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Además incorporó la perspectiva de género, la sostenibilidad y otros elementos para fomentar una nueva cultura de la movilidad en la Ciudad de México.

Con la aprobación de la Ley General en 2021 y su promulgación en 2022, nuestro marco normativo local requiere de una nueva actualización. Dicha armonización debió de haberse dado en los términos y tiempos previamente señalados en los transitorios de la Ley General, es decir, en 2023; sin embargo habiendo culminado la II Legislatura, así como el primer año de la III Legislatura, del Congreso de la Ciudad de México aún tiene pendiente dicha actualización.

Es preciso puntualizar que las leyes generales al establecer la distribución de competencias a los tres órdenes de gobierno sobre una materia en la que cada uno tiene atribuciones y responsabilidades, constituye una base mínima sobre la cual las entidades federativas deben realizar las adecuaciones necesarias que atiendan a la realidad de cada estado. En este sentido, los Congresos locales pueden establecer disposiciones que vayan más allá de la legislación federal, sin que ello represente la posibilidad de contrariar el sentido de la Ley General.

En este contexto, la decisión de la Jefatura de Gobierno de reintroducir la licencia de conducir permanente en la Ciudad de México contraviene lo dispuesto por la Ley General, la cual, con el objetivo de reducir los accidentes de tránsito, establece requisitos y controles para la obtención de licencias, así como una vigencia máxima de cinco años. En consecuencia, homologar la normativa local con la legislación general implicaría eliminar las licencias permanentes e incorporar medidas preventivas adicionales, como la aplicación de exámenes prácticos, entre otras.

En definitiva, el Congreso local actualmente acumula más de dos años en omisión legislativa en relación a su responsabilidad para armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Para ello, esta iniciativa busca reformar y adicionar más de cien artículos de la ley vigente para que, a partir de un enfoque sistémico y de derechos humanos, la movilidad en la Ciudad de México sea segura, sustentable, accesible, inclusiva, interseccional, eficiente y de calidad.

II. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

La movilidad es un componente fundamental para el desarrollo de cualquier sociedad. Hablar de ella con responsabilidad requiere abordarla desde una perspectiva amplia y crítica. En ciudades complejas como la Ciudad de México, es indispensable colocar a las personas en el centro de la política de movilidad, especialmente a aquellas que se encuentran en situación de vulnerabilidad, como mujeres, infancias, personas con discapacidad y personas adultas mayores, entre otras.

Reducir la movilidad urbana a una cuestión meramente técnica de diseño y planificación del transporte, es apostar por simplificar un concepto en suma complejo; por ello en Movimiento Ciudadano consideramos indispensable cuestionar constantemente para quiénes y en qué espacios estamos construyendo la ciudad.

Los datos evidencian con claridad que la falta de movilidad segura en el país tiene consecuencias graves para la vida de millones de mexicanas y mexicanos. Este problema persiste como uno de los principales retos en materia de salud pública, equidad, igualdad de género, movilidad del cuidado, sustentabilidad y accesibilidad. Si bien se han logrado ciertos avances, la situación actual sigue siendo profundamente alarmante.

A continuación, se presentan las principales áreas de preocupación en torno al ejercicio del derecho a la movilidad y a la seguridad vial en la Ciudad de México. Estas preocupaciones hacen indispensable avanzar hacia la armonización legislativa, ya que, como se detalla más adelante, la responsabilidad no se limita al cumplimiento de una obligación legal, sino que está en juego la vida de las personas.

A. SEGURIDAD VIAL

Recientemente, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México dio a conocer los reportes de siniestros de tránsito registrados en el primer trimestre de 2025, donde 54 motociclistas fallecieron, representando el porcentaje más alto de víctimas viales en la ciudad. Lamentablemente, les siguen las personas peatonas, con 33 víctimas; después las y los pasajeros[41] con 16; le siguen las personas conductoras con 6

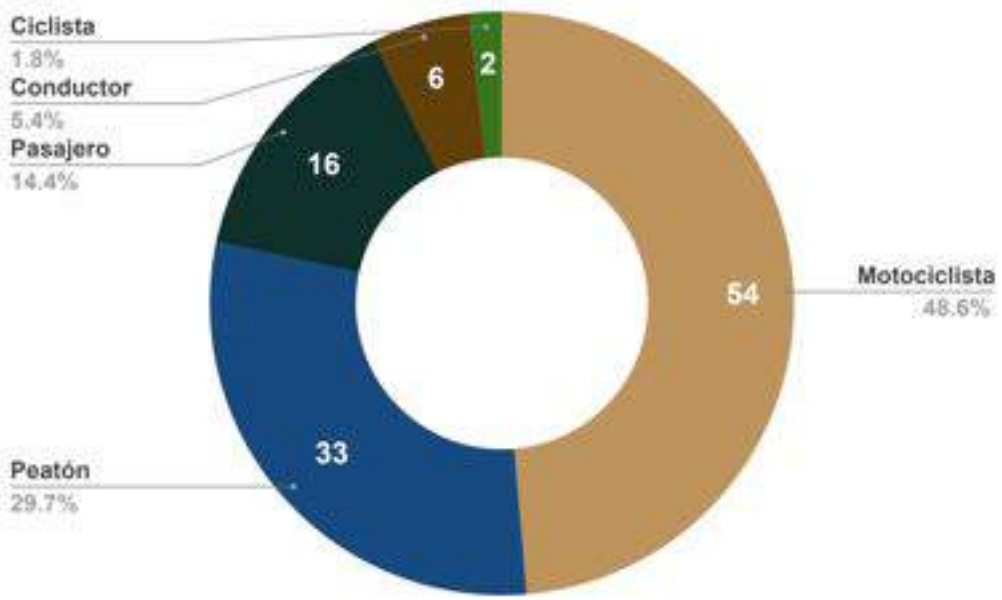
[41] De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

muertes y dos ciclistas, dando un total de 111 personas que perdieron la vida en algún siniestro de tránsito de enero a marzo de 2025.[42]

Gráfica 1.

Personas fallecidas por siniestros de tránsito, según tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2025



Fuente: Retomado del Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito de la Semovi, enero-marzo 2025

Un dato alarmante es que la vulnerabilidad y número ciclistas fallecidos aumentó, pasando de 3 de cada 10 personas fallecidas en el periodo de 2019 a 5 de cada 10 en 2025, **colocando a este sector en el primer lugar de riesgo**. Las alcaldías donde se han recibido más reportes de siniestros viales que involucran a ciclistas son: la alcaldía Cuauhtémoc con 1,618 casos, Iztapalapa con 1,141, Benito Juárez con 797, Miguel Hidalgo con 766, Gustavo A. Madero con 755 y Coyoacán con 721.[43]

---

42 SEMOVI *Reporte trimestral de hechos de tránsito, enero-marzo 2025.* Disponible en: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transparencia/reportes-e-informes/hechos-de-transito

43 Diario Basta, Aumentan accidentes en bicicleta un 232%. 14 de junio de 2025. Disponible en: https://diariobasta.com/2025/06/14/aumentan-accidentes-en-bicicleta-un-232/

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Estas cifras evidencian no solo una cultura limitada en el uso de la bicicleta, sino también la falta de infraestructura segura y de calidad para el desplazamiento de las y los ciclistas en la Ciudad de México. Si bien, como respuesta a los desafíos de movilidad generados por la pandemia de Covid-19, se amplió la red ciclista con la incorporación de una ciclovía de 28.5 kilómetros sobre la avenida de los Insurgentes, conectando la ciudad de norte a sur, una parte significativa del territorio capitalino sigue representando un riesgo constante para la salud y, sobretodo, la vida de quienes optan por este medio de transporte.

Esta situación podría revertirse si se suman esfuerzos institucionales y se destinan recursos suficientes a la expansión de la red ciclista y al desarrollo de infraestructura confinada, segura y de calidad. El contexto actual es favorable y las demandas ciudadanas son urgentes: el uso de la bicicleta ha crecido como una alternativa frente a la crisis del transporte público, las recientes remodelaciones del STC Metro, el aumento de la congestión vial y, sobre todo, la voluntad de miles de personas de transformar su relación con la ciudad mediante el uso de medios de transporte sostenibles.

Recientemente, en el marco del Día Mundial de la Bicicleta, la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, presentó el Plan Ciclista 2025-2030, el cual contiene un listado de propuestas, de las cuales destacan:

1. Construir 300 kilómetros nuevos de ciclovías;
2. Renovar los 553 kilómetros de ciclovías ya existentes;
3. Construir 50 biciestacionamientos masivos y semimasivos;
4. La ampliación del programa Ecobici con 15 mil bicicletas más;
5. Construir 172 cicloestaciones al sur, oriente y norte de la ciudad, e
6. Impulsar la bici escuela itinerante en diferentes planteles educativos de educación básica.[44]

[44] Jefatura de Gobierno. Nota 03 Junio 2025. Disponible en: https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/clara-brugada-presenta-plan-ciclista-2025-2030-que-contempla-construir-300-kilometros-nuevos-de-ciclovias-y-transformar-asi-la-ciudad-de-mexico-en-la-capital-de-la-movilidad-sustentable

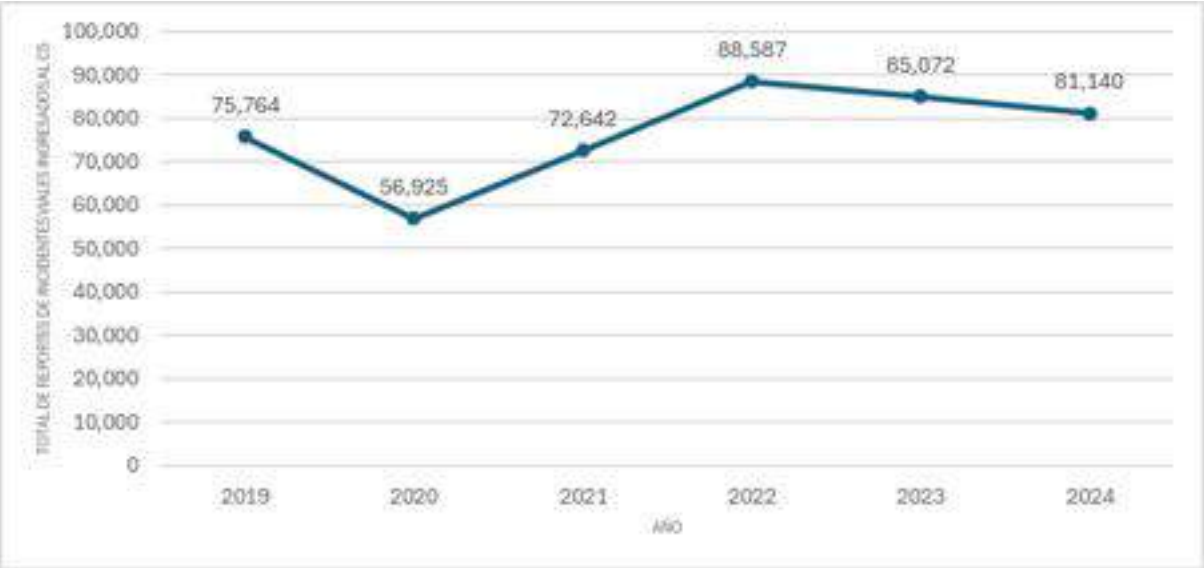
https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Lo anterior representa un compromiso público exigible en los plazos establecidos, con base en una planificación adecuada, equidad territorial y viabilidad técnica sustentada en estudios públicos previos, que incluyan mapas de riesgo, y deriven en la actualización de la Encuesta Origen-Destino; así como campañas de concientización orientadas a transformar comportamientos y actitudes relacionados con la seguridad vial, con el objetivo final de reducir los accidentes y garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía ciclista.

Por otro lado, 2022 fue el año con mayor número de reportes por siniestros de tránsito en la Ciudad de México, con un total de 88,587. **En los dos años siguientes se observó una disminución de casi 7,500 reportes; sin embargo, esta tendencia no se reflejó en una reducción de víctimas fatales o lesionadas.** La correlación entre ambos indicadores es negativa: mientras los incidentes reportados disminuyen, las muertes y lesiones aumentan. Un ejemplo de ello es que, en el primer trimestre de 2025, se registraron 111 personas fallecidas en hechos de tránsito; de ellas, la mitad conducía una motocicleta. De estas muertes, 34 ocurrieron por choques, 2 por atropellamientos y 18 por derrapes.

Gráfica 2.

Total de reportes de siniestros de tránsito ingresados al C5, por año



Fuente: Elaboración propia con datos de la SEMOVI.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

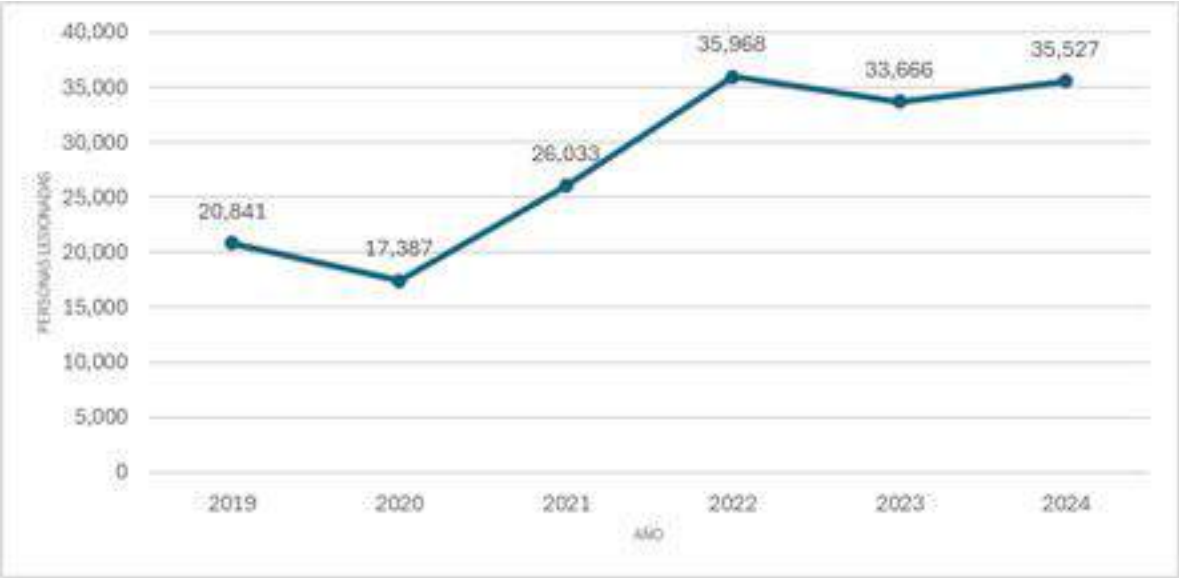
Otro aspecto relevante es que, desde la eliminación del programa de fotocívicas en 2018, implementado como medida para inhibir el exceso de velocidad, se registró un incremento en los reportes de incidentes viales. Esta tendencia sólo se revirtió temporalmente durante el periodo en que se aplicaron las medidas sanitarias por la pandemia de Covid-19, que incluyeron el llamado a permanecer en casa y, en consecuencia, la disminución de la movilidad durante ese tiempo derivó en calles menos transitadas y en una menor siniestralidad.

Aunque la implementación de fotocívicas generaba múltiples debates, la eliminación de esta medida significó la pérdida de una herramienta eficaz para auxiliar a la autoridad en la sanción de automovilistas que incumplen el Reglamento de Tránsito. Además, contribuía a reducir prácticas de extorsión y actos de corrupción relacionados con la aplicación de dichas normas.

En consecuencia, el número de personas lesionadas en siniestros de tránsito ha ido en aumento desde el año 2020. De hecho, en menos de dos años, la cifra se duplicó, superando actualmente las 30,000 personas lesionadas al año.

Gráfica 3.

Personas lesionadas por siniestros de tránsito, por año



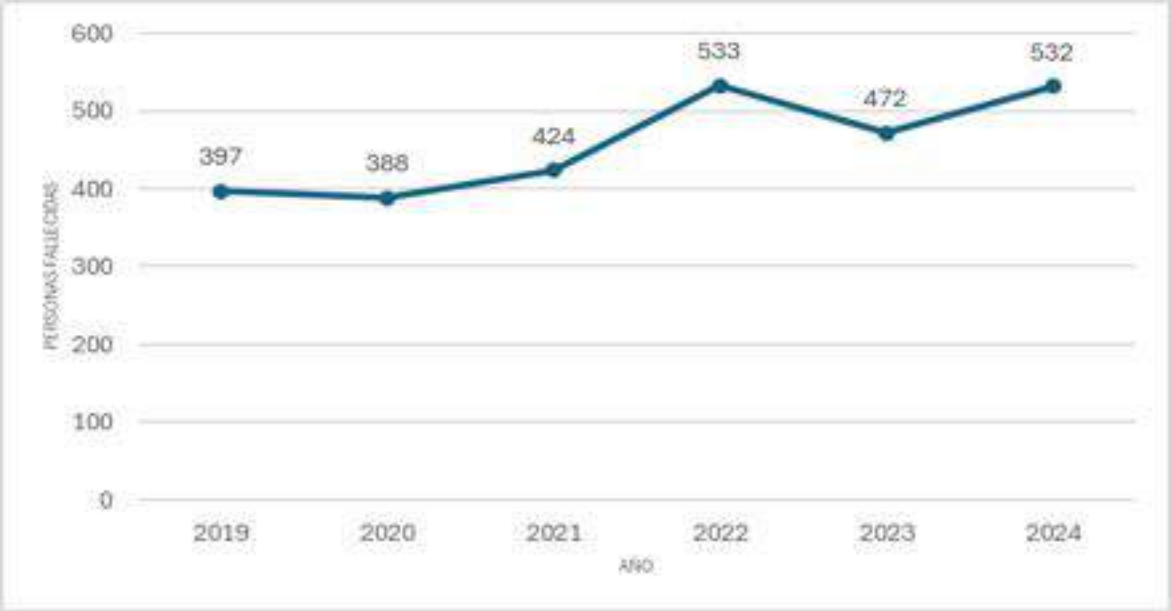
Fuente: Elaboración propia con datos de la SEMOVI.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Por último, **resulta alarmante el incremento en el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito en los últimos años.** Tan solo entre 2023 y 2025, se pasó de 472 a 532 víctimas mortales, lo que representa un aumento de 60 personas en apenas un año. Esta cifra, según el informe más reciente, se posiciona como la tercera más alta registrada en los últimos siete años para el mismo periodo.

Gráfica 4.

Personas fallecidas por siniestros de tránsito, por año



Fuente: Elaboración propia con datos de la SEMOVI.

Considerando lo anterior, replantear las disposiciones sobre la movilidad y la seguridad vial existentes en la Ciudad, podría mejorar la relación entre las personas y la forma de habitar la ciudad teniendo como base la jerarquía de la movilidad y los principios de interseccionalidad, equidad, igualdad de género, sustentabilidad y beneficio social.

De acuerdo con la jerarquía de la movilidad contenida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las personas peatonas ocupan el peldaño más amplio e importante en esta jerarquía ya que es el modo de desplazamiento universal y con menor impacto ambiental; le siguen las personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados

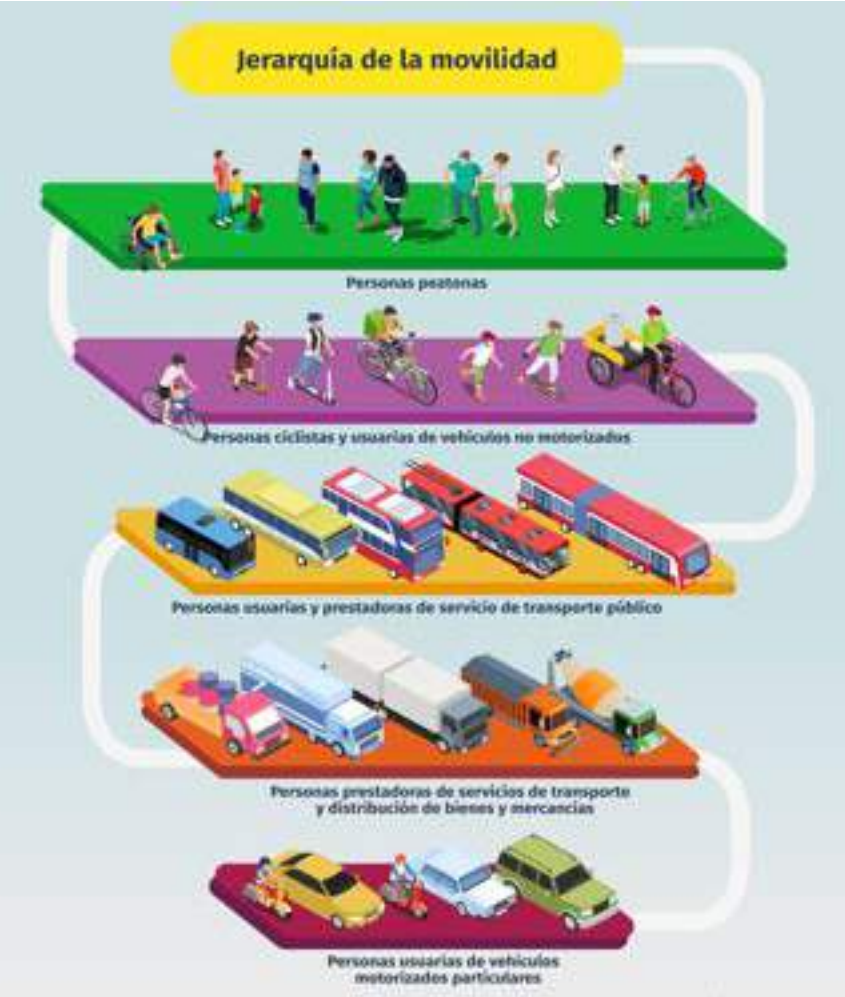
https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

pues se trata de modos de transporte eficientes en costo y en espacio, seguros, saludables, de bajo impacto ambiental. Enseguida, se encuentran las personas usuarias y prestadoras de servicios de transporte público, que resultan eficientes en costo para las personas usuarias y en espacio e impacto ambiental para la generalidad.

Siguen las personas prestadoras de servicios de transporte de bienes y mercancías cuyo acceso, como lo establece la constitución, es parte fundamental del derecho humano a la movilidad. Finalmente, la jerarquía de la movilidad contempla a las personas usuarias de vehículos motorizados particulares, pues resultan los menos eficientes en uso del espacio y los más nocivos para el medio ambiente.

Imagen 2.

Jerarquía de la movilidad



https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Fuente: Retomado de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado de la República LXV Legislatura

B. EQUIDAD

A través del tiempo las autoridades encargadas de la planeación de la Ciudad han priorizado proyectos que han beneficiado la movilidad en vehículos motorizados privados, los cuales representan únicamente tres de cada diez viajes, sin contemplar las necesidades de la jerarquía de la movilidad y sin considerar las externalidades negativas que representan, como la contaminación del aire, generación de ruido, congestión vial, siniestros de tránsito, la distribución de la vivienda y la profundización de las desigualdades urbanas.

> De acuerdo con la organización estadounidense *INRIX* (INRIX, 2018) *la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es la más congestionada de la región, perdiendo 218 horas al año en el tráfico. Por otro lado, Tom-Tom-Index7 reporta que la ZMVM es la novena ciudad más congestionada del mundo, con un tiempo extra por día de 59 minutos, lo que ellos traducen a 227 horas extra perdidas al año por persona.*[45]

Sin una cobertura suficiente de transporte público en la ciudad, las zonas marginadas dependen de alternativas adicionales que implican costos y tiempo, además de las condiciones de rezago social ya existentes de estos territorios. El siguiente mapa

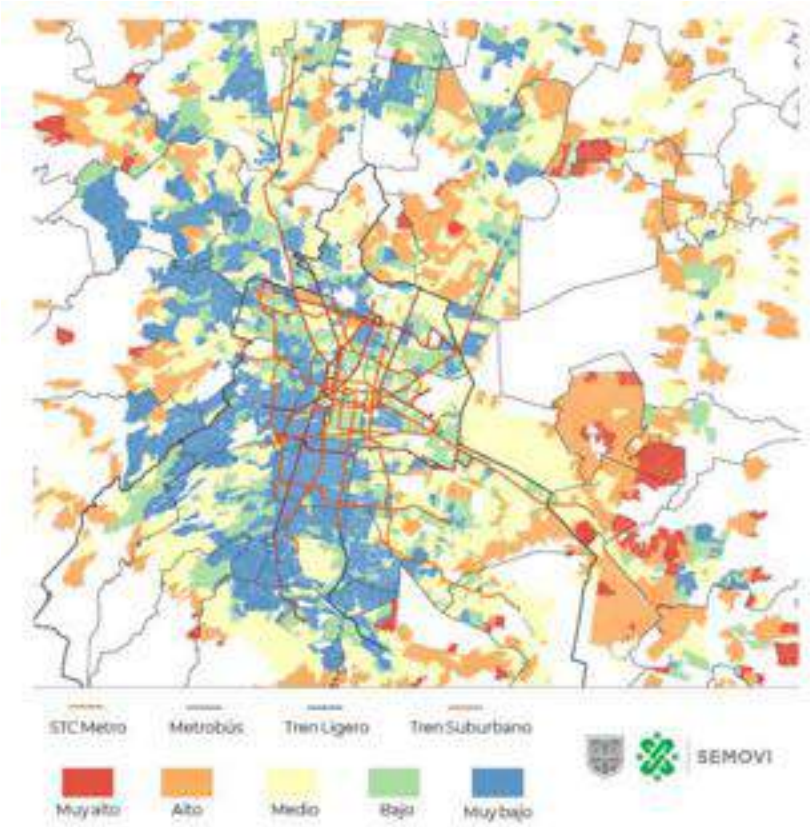
[45] Iniciativa Climática de México (ICM) y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre, 2019. Disponible en: https://mexico.itdp.org/download/externalidades-negativas-asociadas-al-transporte-terrestre-2019/

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

presenta el Grado de Marginación Urbana (GMU) y la insuficiente cobertura del transporte público masivo.

Mapa 1.

Mapa de grados de marginación urbana e infraestructura de Transporte Público Masivo



Fuente: Retomado de SEMOVI, Programa Integral de Movilidad 2020–2024. Diagnóstico técnico. 2020

En la ZMVM la población proveniente de zonas con un alto GMU, deben iniciar sus traslados entre las 4:00 y las 6:00 horas. Además, los desplazamientos con fines laborales desde estas áreas triplican el tiempo de viaje en comparación con quienes parten desde la zona central de la Ciudad. Mientras que el tiempo de traslado en

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

zonas centrales varía entre 37 y 87 minutos, en las zonas periféricas puede alcanzar un mínimo de 122 minutos. Estas condiciones profundizan la brecha de desigualdad territorial y económica entre los habitantes. Se estima que, solo en 2017, se perdieron aproximadamente 5,187 millones de horas debido a la congestión vehicular, lo que representó una pérdida equivalente al 1.2% del Producto Interno Bruto nacional.[46]

El excesivo tiempo de traslado en la Ciudad de México se explica, en gran medida, por la congestión vial, causada principalmente por el crecimiento exponencial del parque vehicular. Según el diagnóstico técnico del Programa Integral de Movilidad 2020–2024, la velocidad promedio en la ciudad es de apenas 25 km/h, y puede reducirse hasta los 11 km/h en zonas con alta demanda de viajes. Estimaciones de 2012 ya advertían que el 85% de las vialidades primarias presentaban velocidades promedio de entre 20 y 21 km/h para vehículos particulares, y de 17 km/h para el transporte público. En vialidades estratégicas como el Anillo Periférico, Calzada de Tlalpan, Circuito Interior y Calzada Ignacio Zaragoza, las velocidades se reducen aún más, alcanzando promedios de apenas 15 km/h, e incluso tan bajos como 6 km/h durante las horas pico.[47]

Aunado a lo anterior es importante mencionar que, en términos económicos, el transporte público posibilita la reproducción de la fuerza laboral a través del desplazamiento masivo de las personas trabajadoras incrementando así a las grandes economías de escala y la productividad general de la ciudad.[48]

Del mismo modo, el transporte público es un medio fundamental para garantizar el acceso a la educación de las y los ciudadanos. Desde una perspectiva urbanística, influye directamente en la configuración y el tamaño de la ciudad, al moldear su dimensión socioespacial. A nivel cultural, facilita interacciones sociales que van más allá de lo estrictamente productivo, y genera espacios donde las personas pueden

---

[46] Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), ICM. Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre en México, 2019. Disponible en: https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Externalidades-negativas-asociadas-al-transporte-terrestre-Reporte-completo.pdf

[47] Retomado de: SEMOVI, Programa Integral de Movilidad 2020–2024. diagnóstico técnico. 2020. Disponible en: https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf

[48] Henrry E. citado en Roa Lozano D., *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*. Repositorio Institucional E-docUR, 2009. Disponible en: https://doi.org/10.48713/10336_1106

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

representarse e imaginar la ciudad y a quienes la habitan, fortaleciendo así el sentido de comunidad y pertenencia.[49]

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 adecuado funcionamiento.

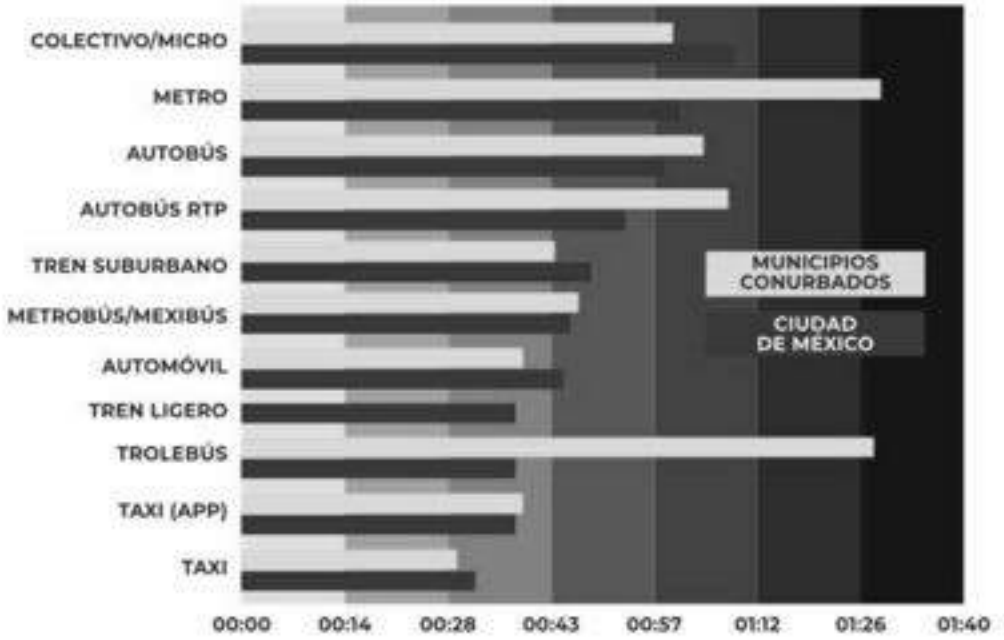
La limitada cobertura y accesibilidad a sistemas de transporte público eficientes y seguros ha incentivado una mayor demanda de automóviles particulares, lo que a su vez contribuye al incremento de la congestión vial. Esta preferencia se entiende al comparar los tiempos de traslado por tipo de transporte. Como se muestra en la siguiente gráfica, a pesar de sus bajas velocidades promedio, el automóvil privado y los servicios de taxi resultan más rápidos que otros modos de transporte, especialmente frente a los camiones o colectivos, que son la principal opción en las zonas marginadas. Cabe destacar que el acceso al automóvil está mayoritariamente restringido a los sectores de mayores ingresos, lo que profundiza aún más las desigualdades sociales y territoriales en la movilidad urbana.

Gráfica 5.

Tiempos de traslado promedio por modo de transporte en la ZMVM

[49] García, Canclini, N. citado en Roa Lozano D *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*. Repositorio Institucional E-docUR, 2009. Disponible en: https://doi.org/10.48713/10336_1106

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5



Fuente: Retomado de García A. *9 datos sobre el transporte público concesionado en la CDMX,* El Economista 03 de septiembre 2019

Garantizar una movilidad equitativa y accesible es una necesidad urgente para reducir las brechas de desigualdad que persisten en gran medida debido a la configuración histórica de la ciudad, la cual ha privilegiado el transporte privado sobre el público. Sin embargo, en los últimos años, la Ciudad de México ha comenzado a incorporar alternativas de micromovilidad, como el uso creciente de bicicletas, patinetas y scooters eléctricos.

Estas opciones se han consolidado como soluciones viables y sostenibles para los trayectos urbanos de corta distancia, al facilitar desplazamientos más rápidos y eficientes. Además, contribuyen significativamente a la reducción del ruido, la congestión vial y la contaminación del aire, al disminuir la huella de carbono y fomentar el uso de tecnologías limpias. En conjunto, estos avances promueven una movilidad más justa y una mejor calidad de vida para quienes habitan la ciudad.

No obstante, el desarrollo de la micro y electromovilidad aún enfrenta desafíos importantes. Entre los principales obstáculos se encuentran la falta de infraestructura adecuada, como carriles exclusivos que no invadan ciclovías, zonas de estacionamiento seguras y puntos de recarga para vehículos eléctricos ligeros.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

También persisten vacíos en la normativa de seguridad vial y en los mecanismos de regulación para los servicios de uso compartido. A esto se suma la necesidad de fortalecer la conciencia y organización de estos modos de transporte.

Por ello, resulta indispensable fomentar su uso responsable, seguro y ordenado mediante campañas de educación vial, emplacamiento, así como acciones coordinadas entre autoridades, empresas y ciudadanía que garanticen su integración efectiva y equitativa en el sistema de movilidad urbana.

C. SUSTENTABILIDAD

La movilidad sustentable o ecomovilidad, es un término que ha logrado insertarse en la agenda nacional como consecuencia del impacto que la paulatina saturación a la que se enfrentan las vías de comunicación de las grandes ciudades tiene en la calidad de vida, salud y economía. Moverse es una actividad que responde a una necesidad de la población, pero también un derecho que debe de ejercerse con responsabilidad, debido a que a diario se consumen recursos naturales a gran escala y se genera contaminación a la atmósfera.

A nivel nacional se ha buscado generar una voluntad colectiva para integrar alternativas que contribuyan a mitigar los efectos negativos del modelo actual de transporte urbano basado en el coche particular y sustituirlo por uno más capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro.

Como ya se señalaba, la Zona Metropolitana del Valle de México el sector transporte es responsable del 50% del consumo de combustibles fósiles y del 58% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Siendo así el principal emisor de contaminantes atmosféricos asociados a procesos de combustión como dióxido de carbono (CO_2) principal gas de efecto invernadero relacionado con el cambio

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

climático, monóxido de carbono (CO), Material particulado (PM_{10}, $PM_{2.5}$) y Óxidos de nitrógeno (NOx). [50]

Para entender el sector transporte capitalino, hay que indicar que el 89.4% del parque vehicular de la ciudad está integrado por autos, camionetas SUV y motocicletas. Estos tres tipos de vehículos motorizados generan el 60.32% de todo el CO del sector, así como el 47% de NOx Y 39.27% de PM_{10}. Se apunta que el promedio de pasajeros de estos vehículos es entre 1 y 1.5 pasajeros por viaje, que implica la emisión de centenas de gramos de CO_2 por pasajero cada kilómetro recorrido, destacando el papel de las camionetas SUV.

Imagen 3.

Emisiones de CO_2 por tipo de vehículo y capacidad transportada

[50] Sedema, Inventario de emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México, 2020. Disponible en: http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/inventario-emisiones-cdmx-2020/inventario-emisiones-cdmx-2020.pdf

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Fuente: Tomado del Inventario de Emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México 2020, Sedema.

Otro factor a considerar es la contaminación auditiva, un fenómeno poco estudiado en la CDMX. Algunos estudios han arrojado que en varias zonas se superan los 63 decibeles límite normativos.[51] En la Ciudad de México la contaminación acústica ocupa el tercer lugar en denuncias ciudadanas, de acuerdo con el Informe Anual de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial.[52]

Una de las principales fuentes emisoras de ruido es el transporte, destacando el transporte pesado y las motocicletas. Este es un problema en la ciudad ya que este tipo de contaminación genera: estrés, ansiedad, depresión, irritabilidad, agresividad, aislamiento, entre otros.[53]

> *Se estima que 4.3 millones de personas que habitan en ciudades mexicanas, están expuestas a niveles inaceptables de ruido a causa del transporte terrestre, y sufren afectaciones por un valor de 1,692 millones de pesos al año. En conjunto, unos 46*

[51] Alfie Cohen, Miriam y Salinas Castillo, Osvaldo. Ruido en la ciudad. Contaminación auditiva y ciudad caminable. Estud. demogr. urbanos [online]. 2017, vol. 32, n.1, pp.65-96. Disponible en: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0186-72102017000100065&script=sci_abstract

[52] Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT), Informe Anual de Actividades 2023. Disponible en: http://centro.paot.org.mx/documentos/paot/informes/InformePAOT2023.pdf

[53] Alfie Cohen, Op. Cit.

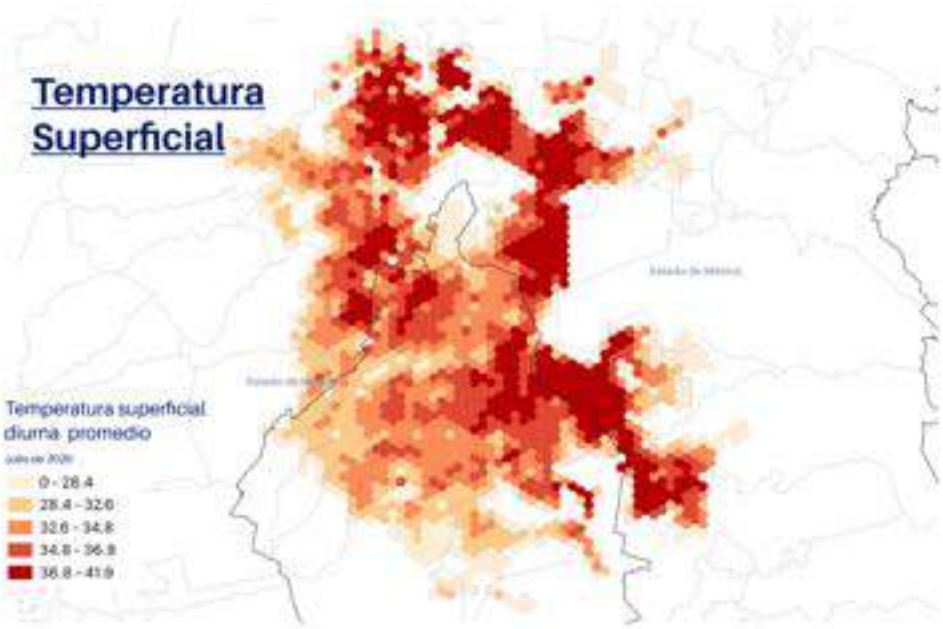
https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

millones de habitantes urbanos en México podrían sufrir impactos del orden de 0.86% del PIB nacional.[54]

Además de que ésta configura la segunda razón con mayor prevalencia identificada por la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana del INEGI como causa de conflicto o enfrentamiento entre las y los ciudadanos.[55]

Otro fenómeno preocupante en la CDMX es la generación de islas de calor, estos microclimas con temperaturas más altas que el promedio de la ciudad por el tipo de materiales que guardan y generan calor, como edificios, pavimento y automóviles. "En la Ciudad de México las islas de calor pueden ser tan extremas que producen diferencias de temperatura de hasta 10 grados centígrados. Así, el mismo día puede haber 20° centígrados en Xochimilco, pero 30 grados en el centro de la ciudad."[56]

Imagen 4.



Fuente: Retomada de Anfibia, Otra Ciudad; Bosques en la Ciudad. Refugios Climáticos, mayo 2024.

[54] Ibid.

[55] INEGI, *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana*, abril 2025. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/ensu/ENSU20205_RR_04.pdf

[56] Nava, A. Isla de calor urbana. Disponible en: http://www.cienciamx.com/index.php/vocabulario/15513-isla-de-calor-urbana

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

En síntesis, el aumento de la temperatura contribuye al cambio climático, intensifica los niveles de CO_2 y la exposición a los rayos UV. Ante este panorama, es fundamental priorizar la movilidad activa y el transporte público, así como incorporar materiales alternativos y sostenibles en la construcción de calles. Estas acciones no solo pueden mejorar integralmente las condiciones ambientales de la Ciudad de México, sino también tener un impacto positivo en el ejercicio del derecho al medio ambiente de las y los chilangos.

D. ACCESIBILIDAD

El concepto de accesibilidad es definido por Miralles-Guasch como la facilidad con que cada persona puede superar la distancia geográfica entre dos lugares y de esta forma ejercer su derecho a la movilidad utilizando la oferta de infraestructura y servicios de transporte.[57] Lo anterior pone al centro a las personas, ya sean éstas automovilistas, usuarias del transporte público, ciclistas o peatones, y no solo de la acción de desplazarse. Sin embargo, organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo han señalado que, para lograr una movilidad verdaderamente inclusiva, es necesario considerar diversas dimensiones. Entre ellas destacan las espaciales, relacionadas con la localización y las características de la oferta y la demanda; las temporales, centradas en los horarios y la disponibilidad del servicio en función de las actividades cotidianas; y las individuales, que abarcan el bienestar, las capacidades físicas, el nivel de ingresos, el género, la escolaridad, entre otros factores que influyen en el acceso y uso del transporte.[58]

La movilidad urbana por mucho tiempo ha discriminado a las personas que viven con alguna discapacidad, que actualmente representan el 16.5% de la población mexicana y a quienes se les ha negado su derecho a desplazarse libremente y con autonomía. De acuerdo con datos recientes de la *Guía práctica para la implementación de los derechos peatonales en ciudades mexicanas* publicada por Liga Peatonal y ONU-Hábitat 31.9% de las PcD consideran las calles, instalaciones

[57] Carme Miralles-Guasch y Àngel Cebollada, Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad, Fundación Alternativas, 2003. Disponible en: https://fundacionalternativas.org/wp-content/uploads/2022/07/xmlimport-GVOoD4.pdf
[58] Ibid.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

y transportes son inadecuados, 78.9% de las manzanas urbanas no tienen rampas de accesibilidad y 12.1% de las calles con semáforos peatonales, disponen de semáforos auditivos, siendo estos datos alarmante en la mayoría de las ciudades por la falta de infraestructura adecuada para caminar o circular con ayudas técnicas que ha dejado de lado las necesidades específicas de grupos vulnerables.[59]

De acuerdo con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en México existe la obligación de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, con ajustes razonables a su disposición para enfrentar en condiciones de igualdad con las demás personas, el entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluídos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Empezando por borrar el paradigma de que las calles son solo para los automóviles, cuando las calles son para todas las personas.[60]

Ahora bien, siguiendo con Martha Gabriela García Álvarez y Yehosua González Velázquez es impostergable impulsar políticas de movilidad verdaderamente inclusivas que reconozcan y amplíen los derechos de las personas con discapacidad o con limitaciones de movilidad. Esto implica avanzar en la adaptación progresiva del espacio urbano, transformando las calles existentes para conformar rutas peatonales accesibles, con cruces seguros y señalética incluyente. Solo mediante una infraestructura peatonal de calidad es posible hacer efectivos los derechos establecidos en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. Banquetas amplias y continuas, bien iluminadas, con rutas podotáctiles y semáforos sonoros deben dejar de ser la excepción y convertirse en la nueva normalidad en nuestras ciudades.[61]

---

[59] ONU-Habitat, Abran paso: Guía práctica para la implementación de los derechos peatonales en ciudades mexicanas, 2025. Disponible en: https://onu-habitat.org/index.php/abran-paso-guia-practica-para-la-implementacion-de-los-derechos-peatonales-en-ciudades-mexicanas

[60] Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Capítulo II. Artículo 4, apartado I, XX. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf

[61] García Álvarez, Martha Gabriela y Yehosua González Velázquez, A una década de los derechos peatonales, ¿qué tan accesibles son nuestras ciudades para las personas con discapacidad?Animal Político, 27 de noviembre de 2024. Disponible en: https://animalpolitico.com/analisis/organizaciones/zoon-peaton/ciudades-accesibles-personas-discapacidad

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Eliminar las barreras, a través de la disponibilidad de ajustes razonables, ayudas técnicas y apoyos humanos, para el desplazamiento de todas las personas y que esto permita vivir una vida de mayor libertad y autonomía es fundamental para transitar hacia una ciudad en la cual el derecho a la movilidad en los términos que indica nuestra Constitución sea una realidad. Por lo tanto, el presupuesto de infraestructura debe ser de la misma proporción, contemplando a los peatones, movilidad activa, transporte público, transporte de carga y transporte privado. En este sentido, es prioritario que la Ley local dé indicaciones claras para el ejercicio de los recursos considerando la interseccionalidad de todas las personas que se mueven en la Ciudad de México.

Garantizar el acceso a la movilidad necesita del establecimiento de criterios técnicos y reglamentarios para la construcción de ciudades con especificaciones de diseño que integren las necesidades de las personas con discapacidad, así como las de otros sectores de la población como adultos mayores, mujeres en periodo de gestación, personas de talla baja, niños, niñas y personas con alguna limitación temporal. Asimismo, resulta imprescindible desarrollar programas que generen un impacto positivo en la sociedad, buscando siempre la inclusión de las personas con discapacidad y creando espacios seguros diseñados y construidos con accesibilidad universal, como lo establece la Norma Oficial Mexicana de Espacios Públicos.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La desigualdad de género también se refleja en la configuración de la movilidad en la Ciudad. Las mujeres, de todas las edades, caminan considerablemente más que los hombres, debido a los roles tradicionales de género que las responsabilizan de tareas relacionadas con el cuidado y las labores domésticas.

Dentro de la Guía de derechos peatonales, el apartado de *Derecho a la movilidad con enfoque de género: un paso hacia la justicia social* menciona que esta realidad genera patrones de movilidad diferenciados: mientras que los hombres tienden a realizar viajes más largos, principalmente al trabajo, las mujeres efectúan recorridos más

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

cortos y frecuentes a lo largo del día, la mayoría de ellos a pie.[62] En cuestiones como acceso a modos de transporte y seguridad, esto se profundiza al entretejer otros motivos de inequidad como la condición económica, la zona urbana y otros como raza, discapacidad y talla.

La última encuesta de Origen-Destino plasma cómo las mujeres se mueven de manera muy diferente a los hombres, sin embargo la planeación urbana no toma esto en cuenta. En cuanto a modos de transporte: las mujeres usan principalmente el transporte colectivo (34%) y caminan (34%), caminan más que los hombres quienes solo lo hacen 21% de sus viajes. Las mujeres usan más el taxi que los hombres (7% vs 4%) y usan menos el automóvil que los hombres (19% vs 33%).[63]

En cuanto a propósitos de viaje, las mujeres son responsables de cerca de la mitad de los viajes laborales (41%), también son responsables de tres cuartas partes de los viajes de cuidado (75 %), éstas tareas se concentran en mujeres de 30 - 44 años y de 60 años o más, y se realiza principalmente caminando (58%). Los desplazamientos de las mujeres son de menor tiempo pero su frecuencia es mayor por el tipo de propósito que siguen, los viajes encadenados sugieren una gran inversión de tiempo de viaje moviéndose.

Ante el tiempo que las mujeres invierten en sus múltiples viajes, las condiciones de seguridad en las que los hacen cobran relevancia. Una encuesta realizada por ONU Mujeres y EPADEQ, resultó con 54.4% de las 3 mil 214 mujeres entrevistadas indicando que se sienten inseguras o muy inseguras en el transporte público de la Ciudad de México. Además, la Secretaría de Mujeres en los Lineamientos de actuación para la atención y seguimiento para casos de violencia sexual en el Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad De México reportó que el 88% de las mujeres han sufrido algún tipo de violencia sexual en la calle o en el sistema integrado de transporte, una o más veces en un periodo de 12 meses.

---

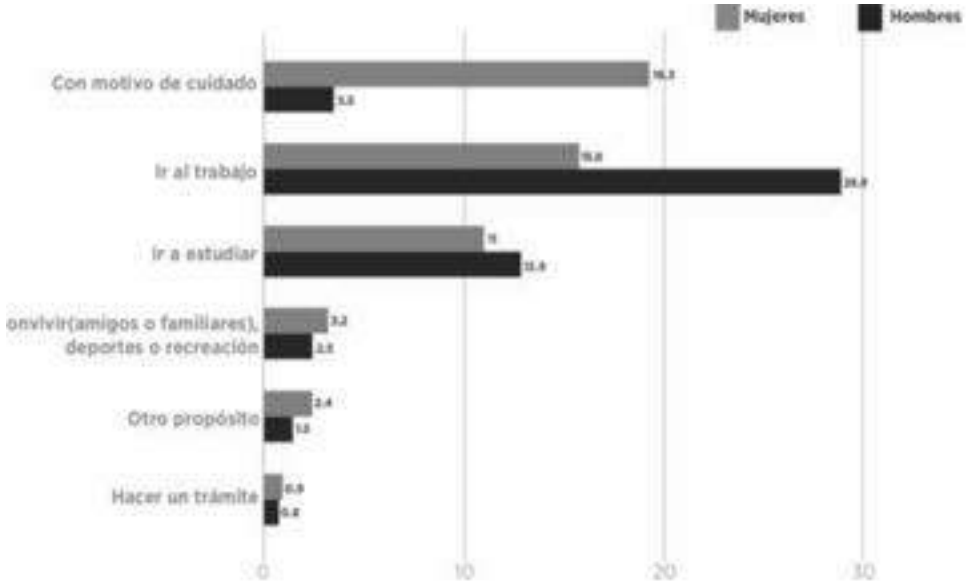
[62] ONU -Habitat, Guía práctica para la implementación de los derechos peatonales en ciudades mexicanas, 2025. Disponible en: https://onu-habitat.org/images/2025/abran-paso/Guia-Abran-paso.pdf

[63] INEGI, Encuesta Origen y Destino ZMVM 2017. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Gráfica 6.

Motivos de viaje por sexo 2019



Fuente: INEGI. Encuesta Origen-Destino 2017

El asunto de la violencia sexual en el transporte público merma la calidad de vida de las capitalinas en su cotidianidad; a 22 de 100 mujeres las persiguieron en unidades del transporte público con intenciones de ataque sexual, a 21 de cada 100 le hicieron propuestas sexuales no deseadas y 9 de cada 100 le tomaron fotos a su cuerpo sin su consentimiento.

Una planificación de la movilidad que empiece a tomar en cuenta las diferencias entre la movilidad de cuidados y la laboral, así como la urgencia para reducir las violencias sexuales en el transporte, son esenciales para mejorar la calidad de vida de las mujeres que se mueven en la CDMX. Al respecto, es importante señalar que de acuerdo con el Convenio 190 de la Organización Internacional del Trabajo, ratificado por México, la violencia y el acoso en el mundo del trabajo también ocurre en los

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

trayectos entre el domicilio y el lugar de trabajo[64], por lo que México tiene además la responsabilidad de proteger a todas las personas trabajadoras asegurando transporte público y calles libres de violencia y acoso.

Además entender la movilidad cómo parte de una sistema que debe ser articulado socialmente requiere, innegablemente, de perspectiva de género pues actualmente son principalmente las mujeres las que realizan esos trabajos y, en ese sentido, los viajes de cuidados, hablar de una movilidad que promueve la igualdad, necesariamente pasa por entender la interconexión de las variables como los viajes de cuidados.

MOVILIDAD DEL CUIDADO

Con la llegada de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se establecieron nuevos principios para nutrir la visión y la Ley de Movilidad actual de la CDMX. En ella se reconoce que la experiencia de la movilidad no es homogénea y que actualmente sigue operando bajo una racionalidad básica según la cual unos, los hombres, efectúan los desplazamientos monofuncionales de largo alcance y otras, las mujeres, los desplazamientos diversificados de corto alcance, es por ello que persiste una disociación entre lugares de trabajo y hogares que implican, principalmente para las mujeres, dobles desplazamientos y hasta triples jornadas para cumplir con sus tareas en el espacio público y privado.[65]

Por lo anterior, incorpora a la movilidad del cuidado como un principio de la movilidad, que, además de ser un paso progresivo, toma en cuenta las dinámicas sociales que son fundamentales para el mantenimiento de la vida.

Al respecto, la Constitución Política de la Ciudad de México establece en su artículo 9, Ciudad solidaria, apartado B que, toda persona tiene derecho al cuidado que sustente su vida y le otorgue los elementos materiales y simbólicos para vivir en sociedad a lo largo de toda su vida. Por lo tanto, garantizar el derecho a la movilidad

[64] OIT, *Convenio sobre la violencia y el acoso*, 2019 (núm. 190). Disponible en: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:3999810

[65] Soto Villagrán, Paula. La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada: Reflexiones teóricas y empíricas. La ventana. Revista de estudios de género, 4(34), 7-38. 2011. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-94362011000200003&lng=es&tlng=es.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

que visibilice como las personas utilizan de forma distinta el espacio exterior según la división sexual del trabajo, que condiciona que sean principalmente las mujeres quienes realicen la mayor parte de las actividades y labores de cuidado como son el proveer acompañamiento a niñas y niños, personas con discapacidad o adultas mayores, ir de compras o realizar viajes con motivos médicos[66], con independencia de que éstas trabajen fuera del hogar o no[67] resulta de especial relevancia.

De acuerdo con el estudio *Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras* elaborado por la Dra. Paula Soto-Villagrán, se obtuvo como resultado de una encuesta realizada a mil 350 mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) en la Ciudad, que casi una tercera parte de los viajes realizados están relacionados a los trabajos de cuidados: 27.6% de los viajes desde Taxqueña, 24% desde Pantitlán y 33% desde Indios Verdes.[68]

Incluso, como se puede ver en la siguiente imagen, las mujeres entrevistadas coinciden en que uno de los viajes más realizan es acompañar a las niñas y niños a la escuela y lo hacen caminando, el caso con el porcentaje más alto es el de Pantitlán con casi 50% de las mujeres participantes.[69]

Imágen 5.

Principales medios de transporte para ir al trabajo o a la escuela, por tipo de localidad

[66] Sanchez de Madariaga, Inés. The Mobility of Care: Introducing Gender-Aware Concepts in Transportation Planning aims at providing a better understanding of travel patterns of women and men, by taking into account the travel implications of daily tasks performed by individuals with care responsibilities. Disponible en: https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga

[67] Soto Villagrán, 2011. Op. Cit.

[68] Soto Villagrán, Paula .Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras. ÍCONOS Revista de Ciencias Sociales, no. 73. 2022. Disponible en: https://revistas.flacsoandes.edu.ec/iconos/article/view/5212/4027

[69] Ibid.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Principal Medio de Transporte a la escuela	Tipo de localidad	
	Urbano	Rural
Caminando	50.3%	51.9%
Bicicleta	1.2%	[illegible]
Metro, tren ligero, tren suburbano	12.7%	4.5%
Trolebús	0.3%	[illegible]
Metrobús (autobús en carril confinado)	4.6%	[illegible]
Camión, autobús, combi, colectivo	31.4%	59.0%
Transporte escolar	2.2%	[illegible]
Taxi (sitio, calle, otro)	1.6%	[illegible]
Taxi (App Internet)	0.7%	[illegible]
Motocicleta o motoneta	1.0%	[illegible]
Automóvil o camioneta	16.4%	9.5%
Otro	0.8%	[illegible]
No especificado	[illegible]	0.0%

Principal Medio de Transporte al trabajo	Tipo de localidad	
	Urbano	Rural
Caminando	50.9%	44.8%
Bicicleta	3.0%	1.8%
Metro, tren ligero, tren suburbano	20.9%	11.6%
Trolebús	0.5%	0.0%
Metrobús (autobús en carril confinado)	7.3%	[illegible]
Camión, autobús, combi, colectivo	39.0%	61.4%
Transporte escolar	1.9%	[illegible]
Taxi (sitio, calle, otro)	2.3%	2.0%
Taxi (App Internet)	1.4%	[illegible]
Motocicleta o motoneta	2.2%	2.7%
Automóvil o camioneta	23.6%	12.7%
Otro	1.4%	1.7%
No especificado	0.1%	0.0%

Fuente: EVALÚA CDMX. Principales medios de transporte para ir al trabajo o a la escuela por tipo de localidad 2020

Por su parte, la última Encuesta Origen-Destino de la Ciudad de México y su Zona Metropolitana revela también la relevancia de entender la movilidad de cuidados e incorporar como una variable central a la hora de desarrollar planes urbanos y de transporte, pues muestra que casi 20 de cien mujeres realizan viajes de cuidados diariamente, mientras que solo 3.5 hombres hacen este tipo de tareas.[70]

En suma, incorporar la movilidad del cuidado representa una aportación clave de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, al establecer la obligación de que las políticas públicas de los tres niveles de gobierno atiendan las condiciones que estas tareas requieren para su adecuado desarrollo. Como se ha señalado, estas labores han recaído históricamente en las mujeres, quienes las han realizado como pueden, desplazándose en condiciones precarias y enfrentando múltiples riesgos. El nuevo paradigma que nos invita a repensar las actividades vinculadas al trabajo doméstico y de cuidados, así como su impacto en la relación entre lo público y lo privado, no puede excluir la forma en que entendemos y diseñamos la movilidad en nuestras ciudades.

IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

[70] Secretaría de Movilidad. Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020 - 2024. Recuperado de: https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

PRIMERO. La Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir en un 50% las muertes y lesiones en el tránsito para el 2030.

SEGUNDO. Los objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de Naciones Unidas, implementan mecanismos, normas y medidas que promueven el derecho a la movilidad, estableciendo una nueva jerarquía entre quienes usan las vías de tránsito, poniendo como variable más importante, la protección de la vida y la integridad de las personas.

ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal

- 3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

ODS 9: Industria, innovación e infraestructura

- 9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

- 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- 11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- 11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

- 11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- 11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

ODS 5: Equidad de género

- 5.4 Reconocer y valorar los cuidados y el trabajo doméstico no remunerados mediante servicios públicos, infraestructuras y políticas de protección social, y promoviendo la responsabilidad compartida en el hogar y la familia, según proceda en cada país.

TERCERO. La Convención Americana de Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos abordan a lo largo de su texto, la obligación de los Estados Partes de realizar un ejercicio de armonización en su legislación nacional.

CUARTO. El artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

QUINTO. El artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos indica que la Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas.

SEXTO. El artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial señala que la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.

SÉPTIMO. El transitorio Segundo de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial indica que el Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

OCTAVO. El transitorio Quinto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las entidades federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

NOVENO. El artículo 16, inciso H, numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México señala que la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

IV. 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

V. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

- **Denominación.** En la propuesta de reforma es de destacar la modificación a la denominación del ordenamiento vigente a efecto de incluir a la ***seguridad vial*** como bien jurídico a tutelar en el ordenamiento. Lo anterior, en razón de la aprobación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tiene como objeto reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, además, da prioridad al desplazamiento de personas, particularmente de grupos en situación de vulnerabilidad. En ese sentido, al ordenamiento vigente se adicionan principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sustentabilidad, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo se establecen las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

- **Generalidades y objeto de la ley.** Se modifica la denominación del Capítulo I del Título Primero, relativo a las Generalidades para llamarse ***Generalidades y Objeto de la Ley***. De esta manera, se da una secuencia lógica jurídica a la ley que va desde su objeto hasta las definiciones.

- **Glosario**. Se reforma y adiciona el Artículo 9 relativo al glosario para modificar o, en su caso, actualizar las definiciones de Auditoría de Movilidad y Seguridad Vial; Diseño universal; Externalidades; Estudio de Impacto de Movilidad; Instituto; Motocicleta; Movilidad; Movilidad Activa No Motorizada; Permiso; Persona Peatona; Reglamento; Seguridad Vial; Servicio de Transporte Público; Sistema de Movilidad: Sistema de Micromovilidad; Vehículo Motorizado; Vehículo No Motorizado y Vía Pública. Asimismo, se adicionan las definiciones Accesibilidad; Acciones firmativas; Ajustes razonables; Atención médica prehospitalaria; Calle completa; Ciclovía; Desplazamientos; Discriminación por motivos de discapacidad; Dispositivos de control del tránsito; Dispositivos de seguridad vehicular; Enfoque sistémico; Examen de valoración integral; Factor de riesgo; Gestión de la demanda de movilidad; Grupo de atención prioritaria; Lengua de Señas Mexicanas; Perro de asistencia; Personas con discapacidad; Persona usuaria; Proximidad; Secretaría de Salud; Sensibilización; Sensibilización de género; Señalización vial; Servicio de transporte; Siniestro

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

de tránsito; Sistema de Información Territorial y Urbano; Sistemas de retención infantil; Sistemas seguros; Transporte; Vehículo; Vehículo eficiente; Velocidad de operación; Vía; y Violencias contra las mujeres.

- **Derecho a la movilidad**. Se modifica el artículo 5, relativo al concepto, contenido y alcances del ***derecho a la movilidad.*** En este mismo sentido, se adicionan los artículos 5 Bis, 5 ter y 5 quáter con la finalidad de establecer los conceptos, contenidos y alcances de la ***seguridad vial, víctimas de hechos viales y condiciones del sistema de vialidad.***

- **Principios**. En lo correspondiente a los principios rectores de las actuaciones de las autoridades en la materia —y en concordancia con la Ley General—, se adicionan los principios de Confiabilidad; Diseño Universal; Equidad; Habitabilidad; Movilidad Activa; Perspectiva de Género; Visión Científica, Analítica y Política; Seguridad Vehícular; Transparencia y Rendición de Cuentas; Transversalidad y Uso Prioritario de la Vía o del Servicio.

- **Jerarquía de la movilidad y enfoque sistémico**. En el Artículo 6 se estableció la jerarquía de la movilidad y se armonizó el lenguaje, pero sobre todo los alcances establecidos en la Ley General. Por otro lado, se adiciona un Artículo 9 Bis sobre el enfoque sistémico de la movilidad, el cual se refiere a la prioridad que dan los preceptos de la Ley a la protección de la vida e integridad física de las personas en sus desplazamientos; el enfoque es primordialmente preventivo de la incidencia de lesiones graves a través de sistemas de movilidad seguros. Estos cambios a la ley vigente resultan trascendentes toda vez que colocan a las personas al centro del sistema de movilidad, de manera que en la implementación de sistemas de transporte e infraestructura de movilidad se reduzcan los factores de riesgo que atenten contra la vida e integridad de las personas, como son: la moderación de la velocidad de los vehículos, la corresponsabilidad de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte en la reducción de riesgos y, lo más importante, el reconocimiento de los derechos de las víctimas en caso de siniestro.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

- **Distribución de competencias**. Con la entrada en vigor de la Ley General se hace necesaria una reconfiguración de las atribuciones de las autoridades a cargo de la movilidad y la seguridad vial en la ciudad. La puesta en marcha del Sistema Nacional y del Sistema de Información a nivel nacional obliga a la revisión y actualización de las responsabilidades de la Jefatura de Gobierno como autoridad rectora de la política de movilidad en la ciudad, en aspectos como la planeación, presupuestación y coordinación metropolitana.

  Por su parte, la Secretaría habrá de fortalecer sus responsabilidades orientadoras de la política de movilidad y seguridad vial, sus capacidades técnicas y de coordinación con otras dependencias y organismos de la administración pública local para el diseño y ordenamiento vial, del transporte, y el espacio con el objeto de reducir las muertes y lesiones graves y con perspectiva de género y derechos humanos. Cabe destacar que se adiciona un artículo 13 bis para que, en concordancia con la Ley General para otorgar atribuciones a la Secretaría de Salud para el registro de lesiones por siniestros viales, así como para la capacitación y elaboración de protocolos para la atención prehospitalaria.

  Por lo que toca a la Secretaría del Medio Ambiente, las reformas y adiciones fortalecen las capacidades de incidencia en la puesta en marcha de acciones a favor de una movilidad sustentable y la reducción de externalidades negativas por los desplazamientos. Las demarcaciones territoriales cobran especial relevancia en la Ley General pues participan de manera activa en la planeación, diseño y gestión de la movilidad y la seguridad vial en sus ámbitos de competencia.

- **Consejo asesor de la movilidad.** En el Artículo 21 de la Ley vigente, relativo al Consejo asesor de la movilidad se plantean modificaciones que dan un ordenamiento lógico jurídico a su integración se agrega la participación de la Secretaría de Salud como consejera permanente y se actualiza la denominación de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad. En lo que se refiere a las Alcaldías, se adiciona un Artículo 21 bis que da robustez a la integración de los Consejos Asesores de las

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

demarcaciones incluyendo un representante de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Congreso, así como algún representante de la Secretaría de Movilidad.

- **Movilidad sustentable.** Entre las varias acciones que se plantean para la promoción de una política de bajo impacto ecológico, destaca que al ***Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público*** encargado, entre otras tareas, de velar por el financiamiento de programas para la renovación del parque vehicular, priorizará la adquisición de vehículos de cero o baja emisión de contaminantes. Asimismo, el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial promoverá modos de movilidad de propulsión humana o eléctrica, el mayor uso del transporte público, energías limpias, alternativas y sustentables, menor dependencia de modos dependientes de combustibles fósiles, además de promover mejoras a la infraestructura para la movilidad, y la seguridad vial. La Ley General faculta a la Ciudad y sus dependencias a través de su artículo 57 y su Sección Quinta para concretar instrumentos financieros que correspondan a las directrices de la jerarquía de la movilidad.

- **Infraestructura ciclista**. En los Artículos 34 bis y 34 ter relativos al Fondo Público de Atención al Ciclista se plantea destinar un porcentaje de lo recaudado de las fotocívicas, a las mejoras a la infraestructura ciclista y, de la mano de las Alcaldías, emprender programas de sensibilización sobre nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos peatonal, ciclista y se promueva una sana convivencia en las calles.

- **Planeación de la movilidad y la seguridad vial**. Uno de los aspectos de mayor relevancia en la Ley General es la unificación de criterios, instrumentos y mecanismos para la planeación de la movilidad y la seguridad vial. En este apartado destacan las modificaciones para incorporar criterios orientadores para las políticas como el de la salud y la protección de la vida e integridad física de las personas usuarias de la vía; las acciones afirmativas, ajustes razonables y diseño universal atendiendo las necesidades de personas con discapacidad, movilidad limitada y personas en situación de vulnerabilidad.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Asimismo, estos instrumentos deberán fomentar el uso del transporte público, vehículos no contaminantes y un enfoque sistémico, accesible, incluyente e igualitario para las personas usuarias de la vía. En ese sentido, se incorporan criterios como la promoción de la capacitación en Lengua de Señas Mexicana y perspectiva de género, especialmente en personas operadoras del transporte público.

- **Perspectiva de género.** Se propone la adición de un Artículo 37 bis que contemple a la ***perspectiva de género*** en la planeación y el diseño de las políticas de movilidad y seguridad vial a través de acciones afirmativas y otros criterios que atiendan a la movilidad del cuidado, estrategias para la prevención y erradicación de las violencias, incluyendo la capacitación, sensibilización de las personas responsables del diseño, operación y evaluación de los sistemas de movilidad.

- **Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial**. Dentro de los principales instrumentos de planeación con que cuenta la ciudad, se alinean criterios planteados por la Ley General en el contexto de la Estrategia Nacional, como la educación vial, el diseño universal y la movilidad sustentable. De igual forma, en materia de seguridad vial, se adicionan criterios como la atención prehospitalaria de hechos de tránsito y el diseño e implementación de las auditorías e informes de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para divulgar sus resultados. En ese sentido, uno de los cambios más sustanciales al esquema de planeación planteado por la Ley General obliga a instrumentar el ***registro de indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial*** contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano. Finalmente, los Artículos 47 y 48 de la Ley vigente se armonizan la información e indicadores que habrán de registrarse a efecto de alimentar los sistemas de información local y nacional.

- **Licencias y permisos de conducir.** En armonía con las disposiciones de la Ley General, se reforman y adicionan los artículos relativos a las licencias y permisos de conducir, particularmente en lo que se refiere a la necesidad de acreditar un examen de valoración integral de aptitud, así como un examen

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

teórico práctico de conocimientos y habilidades necesarias para obtenerlos. Asimismo, se robustece el esquema previsto para la revocación temporal o permanente de licencias y permisos, en concordancia con los artículos 51 y 52 de la Ley General.

- **Reducción de muertes y lesiones graves**. Respecto a las víctimas que se vea afectadas por siniestros de tránsito cuya condición clínica se considere que pone en peligro la vida, un órgano o su función, se reforman y adicionan diversos artículos a efecto de que éstas puedan 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. Se prevé que 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 con el objeto de basar las políticas de seguridad vial con base en información científica.

- **Infraestructura para la movilidad**. Se propone la reforma y adición del artículo 170 con la finalidad de que el diseño de la infraestructura para la movilidad atienda a la jerarquía de la movilidad y los criterios de seguridad vial con un enfoque sistémico que reconozca la posibilidad del error humano, la habitabilidad del espacio, así como la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, con el objeto de evitar muertes o lesiones. Es por ello que la infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, considerando el criterio de calle completa y evitando pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de hacer el cruce peatonal, así como el destinado a la movilidad no motorizada y de tracción humana.

- **Medidas mínimas de tránsito**. Con el objeto de robustecer el ordenamiento de la vía para garantizar la seguridad vial, se adiciona un artículo 178 bis relativo a las medidas mínimas de tránsito en las que se establecen

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

previsiones normativas como el uso de licencia o permiso, la preferencia en el paso para personas peatonas o el establecimiento de velocidades máximas según el tipo de vía que se trate; y otras como el uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos para motociclistas, de conformidad con la Norma Oficial; reglas respecto al uso de dispositivos celulares; la obligatoriedad de la aplicación de pruebas de alcoholemia y otras como la supervisión del peso y dimensiones de vehículos motorizados.

- **Cultura de la movilidad y la seguridad vial**. En lo relativo al Capítulo sobre la cultura de la movilidad, se modifica la denominación para adicionar a la ***seguridad vial.*** Lo anterior con el efecto de que se promueva un enfoque sistémico, de respeto a los derechos humanos, igualdad sustantiva, perspectiva de género, interseccionalidad y equidad entre las y los usuarios de la vía. Se hace énfasis en que los programas sobre cultura vial promuevan la seguridad vial, la inclusión y la movilidad sustentable, como el uso de vehículos no motorizados y/o cero o bajas emisiones contaminantes.

- **Infracciones y sanciones**. En lo relativo al esquema de verificaciones, infracciones y sanciones previstos en la Ley vigente, se actualiza que los vehículos motorizados deberán contar con seguro de amplia cobertura vigente que garantice daños a terceros, atención prehospitalaria y hospitalaria de ser el caso. En este contexto, se establece una sanción consistente en multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente para quienes conduzcan un vehículo motorizado sin contar con el seguro de referencia. Asimismo, se adiciona un Artículo 261 bis a efecto de que la autoridad determine la viabilidad de utilizar los ***mecanismos alternativos de solución de controversias en materia penal*** establecidos en la Ley respectiva, y priorizará su aplicación.

- Finalmente y con el objeto de corregir la técnica legislativa, se realiza una minuciosa revisión a la redacción del articulado para subsanar los errores de redacción, sintaxis y ortografía en la norma vigente contemplando el uso de lenguaje incluyente.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

VI. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	**TEXTO PROPUESTO**
LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD Y **SEGURIDAD VIAL** DE LA CIUDAD DE MÉXICO
TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO I GENERALIDADES	TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO I GENERALIDADES **Y OBJETO DE LA LEY**
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. 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	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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto. 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.	**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, inclusión, económicos, a la salud, y al medio ambiente.**
Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general: I. La prestación de los servicios públicos de transporte en la Ciudad, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones o permisos a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;	Artículo 2.- ... I. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;	II. …
III. La señalización vial y nomenclatura;	III. …
IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;	**IV. La ejecución y** 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 en la prestación del servicio, y	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 a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.	VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas **en un marco de seguridad y equidad conforme a sus necesidades**, a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual, **dentro y fuera de las unidades de transporte público;**
SIN CORRELATIVO.	**VII. La atención en materia de movilidad ante situaciones de**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	emergencia debidas al cambio climático y las situaciones que se desprenden del mismo o caso fortuito y fuerza mayor;
SIN CORRELATIVO.	**VIII. La calidad de vida de las personas en la sociedad y en su relación con el medio ambiente, la cual debe procurarse promoviendo así un desarrollo sustentable;**
SIN CORRELATIVO.	**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**
SIN CORRELATIVO.	**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:~~	Artículo 3.- **La presente Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte,**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia. **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;	I. …
II. Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal;	II. **Ley Ambiental de la Ciudad de México;**
III. Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal;	III. …
IV. Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México;	IV. …
V. ~~Código Penal para el Distrito Federal~~;	V. **Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México;**
VI. ~~Código Civil para el Distrito Federal;~~	**VI. Código Penal para el Distrito Federal.**
VII. ~~Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal;~~	**VII. Código Civil para el Distrito Federal.**
VIII. Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal; y	**VIII. …**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

IX. ~~Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal.~~	**IX. Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México;**
X. ~~Ley de Desarrollo Metropolitano para el Distrito Federal;~~	**X. Ley de Seguridad Privada de la Ciudad de México;**
XI. ~~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 para la integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal;~~	**XII. Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México;**
XIII. ~~Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México; y~~	**XIII. Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en la Ciudad de México;**
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.~~	**XIV. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;**
SIN CORRELATIVO.	**XV. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;**
SIN CORRELATIVO.	**XVI. Ley General de Cambio Climático;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**XVII. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;**
SIN CORRELATIVO.	**XVIII. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;**
SIN CORRELATIVO.	**XIX. Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;**
SIN CORRELATIVO.	**XX. Código Nacional de Procedimientos Penales;**
SIN CORRELATIVO.	**XXI. Reglamento de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, y**
SIN CORRELATIVO.	**XXII. 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 ~~procedimiento~~ 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.	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.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.	Artículo 4.- La Consejería Jurídica, tiene la facultad de interpretar esta Ley para los efectos administrativos, a fin de determinar cuándo 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.**
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. 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.	**...**
La Autoridad que emita una resolución general, deberá publicarla en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.	**...**
Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad ~~a~~	Artículo 5. La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a **trasladarse y a disponer de un sistema**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~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.~~	**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, porlo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.**
~~Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.~~	**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.**
SIN CORRELATIVO.	**El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:**
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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.
SIN CORRELATIVO.	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:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles que favorecen la accesibilidad cognitiva para todas las personas y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, mismos que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores; **II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según 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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.**
SIN CORRELATIVO.	**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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	y en formatos accesibles, 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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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.**
SIN CORRELATIVO.	**Artículo 5 Quáter. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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 a la siguiente jerarquía de movilidad:	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:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

I. ~~Peatones, prioritariamente~~ personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;	**I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género,** personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
II. ~~Ciclistas;~~	**II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;**
III. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros	**III.** Personas usuarias **y prestadoras del servicio** de transporte público de pasajeros, **con un enfoque equitativo pero diferenciado;**
~~IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;~~	**IV. Personas prestadoras de** servicio de transporte **y distribución de bienes mercancías; y**
~~V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y~~	**V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.**
~~VI. Usuarios de transporte particular automotor.~~	**La autoridad establecerá en el Reglamento el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.**
En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y	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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.	y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.
Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes: I. ~~Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos dela población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;~~ II. ~~Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;~~	Artículo 7.- … **I. Accesibilidad**. Garantizar que la movilidad esté al alcance de **todas las personas**, **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, acostos accesibles y con información clara y oportuna, **con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y personas o grupos de atención prioritaria;** **II. Calidad. Garantizar que los componentes de los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones higiénicas y de seguridad para su óptimo funcionamiento con**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas; procurando el menor daño ambiental, ofreciendo un espacio apropiado y confortable para las personas a través del mantenimiento regular.
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~~.	**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. ~~Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a amovilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión~~;	**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. ~~Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las~~	**V. Eficiencia. Promover los desplazamientos ágiles y asequibles**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable páralas personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;~~	**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. ~~Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;~~	**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 de atención prioritaria;**
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 delusor del automóvil particular;~~	**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. ~~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~~	**VIII. Inclusión e Igualdad. La Administración Pública atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;~~	**desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;**
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~~	**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. ~~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 **accesibles, transitables y** 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;
SIN CORRELATIVO.	**XI. Multimodalidad. Garantizar a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**integrado para todas las personas usuarias, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;**
SIN CORRELATIVO.	**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, basados 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 yvalorar 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**XVI.Seguridad. Garantizar las acciones de prevención del delito y siniestros de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger su integridad física y evitando la afectación a los bienes públicos y privados;**
SIN CORRELATIVO.	**XVII. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras, personas usuarias que sean parte delos grupos de atención prioritaria y demás usuarias de la vía,**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**XIX. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a lainformación 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;**
SIN CORRELATIVO.	**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,**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**poniendo especial atención a los grupos de atención prioritaria, 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 usa en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.**
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. ~~Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;~~ SIN CORRELATIVO.	Artículo 9.- ... **I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las 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 de atención prioritaria, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;
SIN CORRELATIVO.	**I Ter.** Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;
SIN CORRELATIVO.	**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. Alcaldía: Los órganos políticos administrativos en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide la Ciudad de México; 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;	**II. a III. ...**
SIN CORRELATIVO.	**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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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: 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;	**IV.** Auditoría de movilidad y seguridad vial: **Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, evaluar, comprobar y corregir** las condiciones de seguridad**, accesibilidad** 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. Las auditorías se podrán realizar en cualquier momento durante la planificación y diseño del proyecto;**
V. Autorregulación: Esquema voluntario que le permite a las empresas llevar a	**V. a XIII …**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

cabo la verificación técnica de los vehículos de carga, previa autorización de la autoridad competente para el cumplimiento de la normatividad vigente; VI. Autorización: Acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos político administrativos, la prestación del servicio público de transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos; VII. Aviso de Inscripción: Acto Administrativo mediante el cual, las Alcaldías registran los elementos, infraestructura y servicios inherentes o incorporados a la vialidad por parte de la Administración Pública y/o particulares; VIII. Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

IX. Banco de proyectos: Plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial; X. Base de Servicio: Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o descarga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación deservicio; XI. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales; XII. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado; XIII. Bloqueo: Es el cierre definido de las vialidades; **SIN CORRELATIVO.**	**XIII Bis. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el acceso y 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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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. a XVI. ...**
XIV. Carril Confinado: Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte; XV. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte; XVI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO. XVII. Ciclo taxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que podrá contar con remolque; XVIII. Ciudad: Ciudad de México; XIX. Complementariedad: Característica del Sistema Integrado de Transporte Público, en el que los diversos servicios de transporte de pasajeros se estructuran para generar una sola red que permita a los usuarios tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo; XX. Concesión: Acto administrativo por virtud del cual la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga,	**XVI Bis. Ciclovía: Infraestructura pública destinada de forma exclusiva para vehículos no motorizados o de movilidad activa;** XVII. a XXII. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

mediante la utilización de bienes del dominio público o privado de la Ciudad; XXI. Concesionario: Persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga; XXII. Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;	
XXIII. Congestionamiento vial: La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda delas vías comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;	**XXIII. Congestionamiento vial: La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;**
XXIV. Consejería Jurídica: La Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México; XXV. Corredor de Transporte: Transporte público de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad,	XXIV. a XVI. …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con personas morales;	
XXVI. Corredor Vial Metropolitano: Vialidad que tiene continuidad, longitud y ancho suficientes para concentrar el tránsito de personas y mercancías, comunica a la ciudad con el resto de la zona metropolitana del Valle de México;	
SIN CORRELATIVO.	**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. Dictamen: Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de asunto sometido a su análisis;	**XXVII. ..**
SIN CORRELATIVO.	**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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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 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 parparte de las personas, independientemente de sus condiciones;	**XVIII.** 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. ~~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~~	**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;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos.~~	
SIN CORRELATIVO.	**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, uso de mecanismos sonoros y táctiles en todo momento;**
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**XXVIII Quintus.** Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyan a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de **personas peatonas, usuarias,** ciclistas, **conductoras** y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	XXIX. **a XXX. ...**
XXIX. Elementos incorporados a la vialidad: Conjunto de objetos adicionados a la vialidad que no forman parte intrínseca de la misma;	
XXX. Elementos inherentes a la vialidad: Conjunto de objetos que forman parte intrínseca de la vialidad;	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**XXXI. a XXXII. ...**
XXXI. Entidades: Organismo descentralizados, empresas de participación estatal mayoritaria y fideicomisos públicos;	
XXXII. Equipamiento auxiliar de transporte: Los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso o autorización parparte de la Secretaría;	
SIN CORRELATIVO.	**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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos de atención prioritaria; XXXIII. – XXXVI. …
XXXIII. Estacionamiento: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado; XXXIV. Estacionamiento en vía pública: Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocuparlos vehículos, cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa; XXXV. Estacionamiento Público: Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en general para el resguardo al público en general, mediante el pago de una tarifa; XXXVI. Estacionamiento Privado: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito; **SIN CORRELATIVO.**	**XXXVI Bis. Estudio de Impacto de Movilidad: Resultado de la evaluación que realizan las autoridades en el**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir las alteraciones y/o los efectos negativos sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías, así como la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial por la realización de obras y actividades privadas o públicas;
SIN CORRELATIVO.	**XXXVI Ter. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación teórica y práctica de conocimientos en materia del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, que la autoridad, en el ámbito de sus funciones prácticas a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;**
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;	**XXXVII.** Externalidades**: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;** los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto **a aquellas personas** que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto; XXXVIII. Externalidades negativas: Efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;	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 hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, 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;
SIN CORRELATIVO.	**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. Funcionalidad de la vía pública: El uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la	XL. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.	
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**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. ~~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.~~	XLI. **Grupo de atención prioritaria: 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, personas con discapacidad, poblaciones callejeras, personas en estado de gestación, personas mayores, comunidad LGBTTTI, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión.**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	LXII. Se deroga.
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;~~	**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;**
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;	XLIV. a XLV …
XLIV. Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana;	
XLV. Infraestructura para la movilidad: Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;	
XLV Bis. ~~Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por~~	**XLV Bis. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;~~	**que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;**
SIN CORRELATIVO.	**XLV Ter.** Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;
SIN CORRELATIVO.	**XLV Quáter. 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 del Distrito Federal;	XLVI. Instituto: Instituto de Verificación Administrativa **de la Ciudad de México**
XLVI Bis. Institución de Seguros: Sociedad anónima autorizada para organizarse y operar conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas, reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos y para los efectos previstos en la legislación aplicable en la materia,	XLVI Bis. a XLVIII. …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

siendo su objeto la realización de operaciones en los términos de dicha Ley; XLVII. Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros; XLVIII. Lanzadera: Espacio físico para el estacionamiento momentáneo de unidades del transporte público, mientras se libera la zona de maniobras de ascenso y descenso en los centros de transferencia modal o bases de servicio; **SIN CORRELATIVO.** XLIX. Licencia de conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás	**XLVIII Bis. Lengua de Señas Mexicana: Lengua que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de la comunidad de personas sordas y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral. Puede tener variantes regionales;** XLIX. a LII. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

ordenamientos jurídicos y administrativos; L. Ley: La Ley de Movilidad de la Ciudad de México; LI. Manifestación: Concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón; LII. Marcha: Cualquier desplazamiento organizado, de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado; LIII. Motocicleta: ~~Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;~~	**LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a cuarenta y nueve centímetros cúbicos, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular. De manera enunciativa, más no limitativa, una**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;
LIV. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;	**LIV. …**
LV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;	**LV.** Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, **bienes y mercancías** que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**LV Ter. Movilidad del cuidado: Conjunto de dinámicas, patrones y comportamientos de desplazamiento relacionados con el trabajo de cuidados y del hogar remunerados y no remunerados, el cual Implica el reconocimiento, la medición, la visibilización, la valoración y la contabilización de estos, así como las**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	necesidades de accesibilidad, adaptabilidad, espacialidad e interdependencia de las personas involucradas. Esto incluye la consideración de ayudas técnicas y apoyos humanos fundamentales para la planificación y formulación de políticas públicas, con el objetivo de asegurar que sean equitativas y se adapten a los intereses y necesidades específicas tanto de quienes cuidan como de quienes requieren cuidados; **LVI. a LVIII. ...**
LVI. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados; LVII. Nomenclatura: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación por parte de las personas; LVIII. Parque vehicular: Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte; LIX. ~~Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de~~	**LIX.** Permiso: Acto **jurídico** administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;~~	de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga;
LX. ~~Permisionario: Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;~~	**LX.** Permiso para conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;
LXI. ~~Permiso: Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga;~~	**LXI. Perro de asistencia: Son aquellos que individualmente son entrenados y certificados por instituciones especializadas legalmente constituidas para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;**
LXII. ~~Permiso para conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;~~	**LXII. Personas con discapacidad: Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;** **LXIII.** Personas con movilidad limitada: **Toda persona** que de forma temporal o

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	permanente, debido a enfermedad, edad, **embarazo,** accidente o alguna otra condición, **que sin ser una discapacidad,** realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;
LXIV. ~~Persona titular de la Jefatura de Gobierno: La Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México;~~	**LXIV. Persona peatona:** Persona que transita por la vía a pie y/o que**, por su condición de discapacidad o de movilidad limitada, utiliza ayudas técnicas para desplazarse,** así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;
~~LXIV Bis. 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~~	**LXIV Bis. Se deroga.**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;~~	
LXV. ~~Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;~~	**LXV. Persona permisionaria:** Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;
	LXV Bis. Se deroga.
~~LXV Bis. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato;~~	**LXVI.** Persona titular de la Jefatura de Gobierno: La Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México;
LXVI. ~~Promoverte: 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 yolas manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;~~	**LXVII. Persona usuaria: La persona que realiza** desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
LXVII. ~~Registro: Acto administrativo mediante el cual la Secretaría inscribe la~~	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, incluyendo la actualización de la transmisión de propiedad y demás actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse;~~	
LXVIII. ~~Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México;~~	**LXVIII. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;**
~~LXVIII Bis. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;~~	**LXVIII Bis. Se deroga.**
LXIX. Reincidencia: La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses;	**LXIX. Perspectiva de Género: Metodología y mecanismos que permiten identificar, cuestionar yvalorar 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;** **LXX**. Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

LXX. ~~Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes;~~	
LXXI. ~~Revista vehicular: Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio;~~	**LXXI**. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato;
LXXII. ~~Secretaría: La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;~~	**LXXII.** Promovente: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización de impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo **y/o** las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;
	LXXIII. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
LXXIII. ~~Secretaría de Desarrollo Urbano: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México;~~	**LXXIV.** Registro: Acto **jurídico** administrativo mediante el cual la Secretaría inscribe la situación jurídica

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

LXXIV. ~~Secretaría de Educación: La Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México;~~	de los vehículos, **las personas** titulares y el transporte local de pasajeros y carga, incluyendo la actualización de la transmisión de propiedad y demás actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse; **LXXV.** Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México;
LXXV. ~~Secretaría de Finanzas: La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México;~~ LXXVI. ~~Secretaría del Medio Ambiente: La Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México;~~ LXXVII. ~~Secretaría de Obras: La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México;~~ LXXVIII. ~~Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;~~	**LXXVI.** Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México; **LXXVII.** Reincidencia: La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses; **LXXVIII.** Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes; **LXXIX.** Revista vehicular: Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

LXXIX. ~~Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;~~	elcumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio; **LXXX.** Secretaría: La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;
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;~~ LXXXI. ~~Servicios Auxiliares o Conexos: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares;~~ LXXXII. ~~Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes, las personas físicas o~~	**LXXXI.** Secretaría de Desarrollo Urbano: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México; **LXXXII.** Secretaría de Educación: La Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público;~~	**LXXXIII.** Secretaría de Finanzas: La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México;
LXXXIII. ~~Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas;~~	**LXXXIV.** Secretaría del Medio Ambiente: La Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México;
LXXXIV. ~~Servicio Particular de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;~~	LXXXV. Secretaría de Obras: La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México;
LXXXV. ~~Servicio Privado de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o~~	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general;~~	**LXXXVI. Secretaría de Salud: La Secretaría de Salud de la Ciudad de México;**
LXXXVI. ~~Servicio Privado de Transporte de Seguridad Privada: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal, satisfacen necesidades de transporte relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas;~~	**LXXXVII.** Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;
LXXXVII. ~~Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por si, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios;~~	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**LXXXVII 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;**
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;~~	**LXXXVIII.** 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;**
LXXXIX. ~~Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública: Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;~~	**LXXXIX. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizar sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;**
XC. ~~Sistema Integrado de Transporte Público: Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física,~~	**XC. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago;~~	**desigualdades e inequidades de género;**
XCI. ~~Tarifa: Es el pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio;~~	**XCI.** Señalización Vial: Conjunto **integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;**
XCII. ~~Tarifa Preferencial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios;~~	**XCII.** Servicios Auxiliares o Conexos: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares;
XCIII. ~~Tarifa especial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor;~~	**XCIII. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Administración Pública, otorga permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;**
XCIV. ~~Tarifa promocional: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte;~~	**XCIV**. Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	correspondientes, las personas físicas o morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público;
XCV. ~~Taxi: Vehículodestinado al serviciode transporte público individual de pasajeros;~~	**XCV**. Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas;
XCVI. ~~Tecnologías sustentables: Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el desempeño y reducción de emisiones contaminantes;~~	**XCVI**. Servicio Particular de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;
XCVII. ~~Transferencia modal: Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;~~	**XCVII.** Servicio Privado de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general;
XCVIII. ~~Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio;~~	**XCVIII.** Servicio Privado de Transporte de Seguridad Privada: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada **de la Ciudad de México**, satisfacen necesidades de transporte relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas;
XCIX. ~~Unidad: Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;~~	**XCIX.** Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte **accesible e incluyente** de **personas pasajeras** o carga **en todas sus modalidades,** por si, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios**, dentro del área de su jurisdicción;**
C. ~~Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente: El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por múltiplos de~~	**C. 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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia, previstos en las normas locales vigentes de la Ciudad de México;~~	**las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;**
CI. ~~Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;~~	**CI. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema de información que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores de movilidad y seguridad vial,considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y de los grupos de atención prioritaria;**
CII. ~~Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;~~	**CII.** 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;
SIN CORRELATIVO.	**CII Bis. Sistema de micromovilidad: Conjunto de elementos para el transporte en vehículos de tracción humana o eléctricos que operan a velocidades menores a 25 Km/h como patinetes eléctricos, monopatines eléctricos, bicicletas compartidas y bicicletas con asistencia;**
CIII. ~~Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de~~	**CIII. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;~~	**disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;**
CIV. ~~Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.~~	**CIV. 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;**
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~~	**CV.** Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública: Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;
CVI. ~~Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;~~	**CVI.** Sistema Integrado de Transporte Público: Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago; **CVII. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Es el mecanismo de**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.** **CVIII.** Tarifa: Es el pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio;
SIN CORRELATIVO.	**CIX.** Tarifa Preferencial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios;
SIN CORRELATIVO.	**CX.** Tarifa especial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor;
SIN CORRELATIVO.	**CXI.** Tarifa promocional: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte;
SIN CORRELATIVO.	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	CXII. Taxi: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros;
SIN CORRELATIVO.	**CXIII.** Tecnologías sustentables: Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el desempeño y reducción de emisiones contaminantes;
SIN CORRELATIVO.	**CXIV.** Transferencia modal: Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;
SIN CORRELATIVO.	**CXV. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;**
SIN CORRELATIVO.	**CXVI.** Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio;
SIN CORRELATIVO.	**CXVII.** Unidad: Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;
SIN CORRELATIVO.	**CXVIII.** Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente: El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	múltiplos de ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia, previstos en las normas locales vigentes de la Ciudad de México;
SIN CORRELATIVO.	**CXIX.** 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;**
SIN CORRELATIVO.	**CXX. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;**
SIN CORRELATIVO.	**CXXI.** Vehículo motorizado: **Vehículo de** transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad **superior a los veinticinco kilómetros por hora;**
SIN CORRELATIVO.	**CXXII.** Vehículo no motorizado**: Vehículo** que utiliza tracción humana, pedaleo asistido **como bicicleta,monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco** kilómetros por

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	hora, **y los que son utilizados por personas con discapacidad;**
SIN CORRELATIVO.	**CXXIII. 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;**
SIN CORRELATIVO.	**CXXIV. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en el reglamento de tránsito;**
SIN CORRELATIVO.	**CXXV. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según dichas condiciones;**
SIN CORRELATIVO.	**CXXVI. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;**
SIN CORRELATIVO.	**CXXVII.** Vía pública: Todo espacio de **dominio público** y uso común destinado al tránsito de **personas peatonas** y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y **la instalación de infraestructura** y mobiliario urbano;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO. **SIN CORRELATIVO.** **SIN CORRELATIVOS.**	**CXXVIII.** Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos; **y** **CXXIX. 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.**
SIN CORRELATIVO.	**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 y/o disfrute de 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:**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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 de atención prioritaria;** **III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley y en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México 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;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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 Ley General de Víctimas, 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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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 de atención prioritaria, 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 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: I. La Secretaría; II. Seguridad Ciudadana; III. Secretaría de Desarrollo Urbano; IV. Secretaría de Medio Ambiente; V. Secretaría de Obras;	**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 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…

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

VI. Secretaría de Educación; VII. ~~Instituto de Verificación Administrativa;~~ VIII. ~~Las Alcaldías, en lo que compete a su demarcación; y~~ IX. ~~Las demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad en la Ciudad.~~ **SIN CORRELATIVO.** 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.	**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, las siguientes:	**Artículo 11.** Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad **y seguridad vial**, las siguientes:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	I. **Formular, aprobar, y aplicar en su caso,** los criterios generales **y las políticas públicas** 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 los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo señalado en el Programa General del Desarrollo en esa materia;	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;
SIN CORRELATIVO.	**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 culturada la movilidad;	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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	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;**
SIN CORRELATIVO.	**IV Bis. 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 y movilidad reducida, aplicando la perspectiva de género;**
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;	**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; **V Bis.** Celebrar convenios o acuerdos de coordinación, **inversión** y concertación

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**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;**
VI. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;	**VI.** 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;
VII. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría, y	**VII.** Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría;
SIN CORRELATIVO.	**VII Bis. 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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	Vial,así como la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
SIN CORRELATIVO.	**VII Ter. 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;**
SIN CORRELATIVO.	**VII Quáter. 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 de atención prioritaria;**
SIN CORRELATIVO.	**VII Quintus. Instrumentar las políticas públicas conducentes, así como las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;**
VIII. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.	**VII.** Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:	Artículo 12.- ...
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;	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. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en la Ciudad, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;	II. ...
SIN CORRELATIVO.	**II Bis. 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. Remitir la propuesta de tarifas para los estacionamientos públicos con base en los estudios correspondientes, a efecto de que las Alcaldías determinen lo que corresponda.	**III. ...**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	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 y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;	**V.** Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas, lineamientos **y programas** para promover, **orientar** y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;
VI. Realizar todas las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y descarga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones;	VI. .. a VII. ...
VII. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

origen - destino dentro del periodo que determine esta Ley y su Reglamento;	
SIN CORRELATIVO.	**VII Bis. Recabar e integrar la información 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 Integradle 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.	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. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades desacuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar	**IX.** Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades, **condiciones de seguridad vial,** y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público; **SIN CORRELATIVO.** X. En coordinación con las entidades federativas colindantes, establecer e implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser complementario y bajo las directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial; XI. Presentar a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, los programas de inversiones en materia de movilidad, transporte y vialidad; XII. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, en coordinación con Seguridad Ciudadana evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público	discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público; **IX Bis. Diseñar e Implementar en las vialidades, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares de la Cludad, las obras de construcción, reconstrucción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;** **X. … a XV. …**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

sustentable y el transporte no motorizado, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental; XIII. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto serialicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental; XIV. Instaurar, sustanciar, resolver y ejecutar los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la movilidad y establecidas en esta Ley y su Reglamento; XV. Aplicar en el ámbito de sus facultades, las sanciones previstas en la presente Ley, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente; **SIN CORRELATIVO.**	**XV Bis. Desarrollar y actualizar un registro de las personas profesionales capacitadas para el desarrollo de auditorías e inspecciones en materia de movilidad y seguridad vial;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**XV Ter. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, en coordinación con Seguridad Ciudadana evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público sustentable y el transporte no motorizado, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;**
SIN CORRELATIVO.	**XV Quáter. Establecer y promover planes, programas y acciones para eliminar las interferencias y obstáculos en las vialidades para brindar seguridad a los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;**
SIN CORRELATIVO.	**XV Quintus. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto se realicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental;**
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	**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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	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, no motorizadas y motorizadas no contaminantes;	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. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes en la Ciudad, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;	**XVIII. a XIX. ...**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XIX. Promover en coordinación con la Secretaría de Finanzas, en el ámbito de sus respectivas competencias, un programa de financiamiento para aquéllos que adquieran tecnologías sustentables o accesorios que favorezcan la reducción de emisiones contaminantes de sus unidades de transporte;	
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;	XX. Establecer, **fomentar, 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, 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;	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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XXII. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y descarga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública, dando prioridad a aquellos vehículos de cero o bajas emisiones contaminantes;	**XXII. a XXIII...**
XXIII. Otorgar permisos temporales para la prestación del servicio de transporte público, a personas físicas y morales, aún cuando no sean concesionarias, en casos de suspensión total o parcial del servicio, por causas de caso fortuito, fuerza mayor o por necesidades de interés público;	
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 medidas de seguridad vial;	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**;**
SIN CORRELATIVO.	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	XXIV Bis. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial que promuevan la inclusión e incorporen la perspectiva de género para promover una experiencia de movilidad más accesible, segura, incluyente y eficiente para las mujeres, la movilidad de cuidado y la infancia;
XXV. Establecer y promover políticas públicas para proponer mejoras e impulsar que los servicios públicos de transporte de pasajeros, sean incluyentes para personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, así como instrumentar los programas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades, coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin;	XXV. Establecer y promover políticas públicas para proponer mejoras e impulsar que los servicios públicos de transporte de pasajeros, sean incluyentes para personas con discapacidad**, personas usuarias de perros guía o de asistencia** y personas con movilidad limitada, así como instrumentar los programas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades, coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin;
XXVI. Realizar o aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación deservicio 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;	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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad;	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;	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 las movilidades activas o no motorizadas y de cuidado;**
XXVIII. Determinar las características y especificaciones técnicas de las unidades, parque vehicular e infraestructura delos servicios de transporte de pasajeros y carga;	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. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado ala prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;	**XXIX. a XXXII. …**
XXX. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos enlosa casos que correspondan;	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XXXI. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley y sus reglamentos, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte público, a excepción de aquellas que deriven de un procedimiento de verificación administrativa cuya atribución corresponde exclusivamente al Instituto; XXXII. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte y planeación de vialidades, cuya integración y funcionamiento se establecerá en el reglamento respectivo;	
SIN CORRELATIVO.	**XXXII Bis. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley reglamentos respectivos, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte público, a excepción de aquellas que deriven de un procedimiento de verificación**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	administrativa cuya atribución corresponde exclusivamente al Instituto;
SIN CORRELATIVO.	**XXXII Ter. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte y planeación de vialidades, cuya integración y funcionamiento se establecerá en el reglamento respectivo;**
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 éntrelos distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias;	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. Promover en coordinación con las autoridades locales y federales, los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y, en su caso, ampliar o restringir el tránsito en la Ciudad del transporte de pasajeros y descarga del servicio público federal y metropolitano, tomando en cuenta el impacto de movilidad, el impacto ambiental, el uso del suelo, las	XXXIV. …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

condiciones de operación de los modos de transporte de la Ciudad, el orden público y el interés general;	
SIN CORRELATIVO.	**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. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos de todas las modalidades del transporte en la Ciudad; concesiones; los actos relativos a la transmisión de la propiedad; permisos; licencias y permisos para conducir; infracciones, sanciones y delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, relacionados con las concesiones de transporte y los demás registros que sean necesarios a juicio de la Secretaría;	**XXXV. a XLV. ...**
XXXVI. Regular y autorizar la publicidad en los vehículos de transporte público, privado y mercantil, de pasajeros y descarga de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XXXVII. Realizar la supervisión, vigilancia y control de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad; imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia Substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, revocación, caducidad, cancelación, rescisión y extinción de los permisos concesiones, cuando proceda conforme a lo estipulado en la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias de la materia que sean de su competencia; XXXVIII. Calificar y determinar en los casos en que exista controversia, respecto a la representatividad de los concesionarios y/o permisionarios y la titularidad de los derechos derivados de las concesiones, permisos y autorizaciones, a fin de que el servicio de transporte público de pasajeros o de carga no se vea afectado en su prestación regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida; XXXIX. Establecer en el Programa Integral de Movilidad, la política de estacionamiento; así como emitir los manuales y lineamientos técnicos para su regulación;	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XL. Denunciar ante la autoridad correspondiente, cuando se presuma la comisión de un delito en materia de servicio de transporte público de pasajeros o de carga y en su caso constituirse en coadyuvante del Ministerio Público; XLI. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, eficiente y regular el transporte de pasajeros y de carga y, en su caso, coordinarse con las dependencias y entidades de la Administración Pública para este propósito; XLII. Registrar peritos en materia de transporte, tránsito y vialidad, acreditados ante las instancias correspondientes; XLIII. Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito; XLIV. Coadyuvar con las instancias de la Administración Pública Local y Federal, para utilizar los servicios de transporte público de personas y de carga en caso de emergencia, desastres naturales y seguridad nacional;	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XLV. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis; elaborar o aprobar los estudios técnicos y de necesidades de esta modalidad de servicio; expedir el manual técnico del vehículo tipo autorizado para la Ciudad; otorgar los permisos correspondientes a los prestadores deservicio; así como, mantener un padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente;	
XLVI. Llevar un registro de la capacitación impartida por la Secretaría a las personas involucradas o relacionadas con los 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;	**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 el transporte escolar y programas que fomenten el uso racional del automóvil particular para el traslado de los estudiantes;	**XLVII.** Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente **y particulares,** el transporte escolar y programas que fomenten el

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XLVIII. Otorgar permisos y autorizaciones para el establecimiento de prórrogas de recorridos, bases, lanzaderas, sitios de transporte y demás áreas de transferencia para el transporte, de acuerdo a los estudios técnicos necesarios; XLIX. Otorgar las autorizaciones y las concesiones necesarias para la prestación de servicio de transporte de pasajeros enlosa Corredores del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad; autorizar el uso de los carriles exclusivos, mecanismos y elementos de confinamiento; L. Establecer un programa que fomente la cultura de donación de órganos y tejidos en la expedición o renovación dela 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. Desarrollar conjuntamente con el Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México, políticas para el control y operación en los Centros de Transferencia Modal;	uso racional del automóvil particular para el traslado de **las y** los estudiantes; **XLVIII. a LIII. ...**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

LII. Sugerir a las instancias competentes, mecanismos de simplificación de trámites y procedimientos, para la aplicación de esta Ley y su Reglamento; LIII. Evaluar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, de conformidad con esta ley, el Reglamento y demás normativa aplicable. **SIN CORRELATIVO.**	
LIV. Otorgar y revocar los permisos, licencias, autorizaciones y certificaciones establecidas en la presente Ley; LV. Otorgar licencias y permisos para conducir en todas las modalidades de transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como la documentación para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes;	**LIII Bis. Practicar exámenes teóricos, prácticos, de aptitud y capacidad a los solicitantes de licencias y permisos de conducir, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y demás disposiciones aplicables;** **LIV. a LV. ...**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

LVI. Desarrollar, en coordinación con Seguridad Ciudadana, políticas en materia de control y operación vial, para contribuir a la movilidad de las personas en la Ciudad;	**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;
SIN CORRELATIVO.	**LVI Bis. Establecer mecanismos de coordinación y colaboración con la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Secretaría de Salud de la Ciudad de México, que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;**
LVII. Asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en la Ciudad, de acuerdo a la tipología que corresponda; LVIII. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, que considere el impacto ambiental;	**LVII. a 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 los peatones y	**LIX.** Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

coadyuvar al cuidado del medio ambiente; LX. Coadyuvar con el Instituto de Verificación Administrativa para iniciar procedimientos administrativos por posibles incumplimientos a las resoluciones administrativas emitidas en materia de impacto de movilidad; 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; 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 LXIII. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros; LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el	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. a LXIII. ...**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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	**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 e intrahospitalaria** oportuna de **siniestros** de tránsito**;**
SIN CORRELATIVO.	**LXIV Bis. Informar anualmente al Congreso de la Ciudad de México, sobre los avances, logros, alcances, áreas de oportunidad y mejoras, así como todos los aspectos inherentes a la movilidad y seguridad vial; y**
LXV. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables	**LXV. …**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Artículo 13.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, Seguridad Ciudadana tendrá las siguientes atribuciones:	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 quemita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;	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. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad;	**II. ...**
SIN CORRELATIVO.	**II Bis. En el ámbito de sus atribuciones y competencias, así como en coordinación con la Secretaría de Salud de la Ciudad de México, 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 de Movilidad y Seguridad Vial;**
III. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan,	**III a V. ...**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada; IV. Garantizar la seguridad de las personas que utilicen la vialidad a fin de manifestar sus ideas y/o demandas ante la autoridad competente; 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	
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.	VI. Aplicar las sanciones procedentes a **las personas conductoras** de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito. Conforme a lo dispuesto en la **presente Ley, 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;
SIN CORRELATIVO.	**VII. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de sistemas de información de fácil**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	compresión en materia de movilidad y seguridad vial;
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**X. Prestar servicios de emergencia en siniestros de tránsito en coordinación con la Secretaría y la Secretaría de Salud, y**
SIN CORRELATIVO.	**XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.**
SIN CORRELATIVO.	**Artículo 13 bis. Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Salud tendrá, las siguientes atribuciones:** **I. Elaborar las guías de práctica clínica y protocolos que permitan la mejora en la calidad de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	II. Capacitar al personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito; **III. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, realizar campañas de prevención de siniestros de tránsito, sobre los riesgos de conducir bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas o estupefacientes, y** **IV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.**
Artículo 14.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría del Medioambiente tendrá, las siguientes atribuciones: 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; 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,	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: I. ... II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, **los particulares y el sector empresarial,** en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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	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.	III. Establecer y aprobar, en coordinación con la Secretaría y las demás autoridades competentes, los Programas de Ordenamiento Vial y transporte escolar**;**
SIN CORRELATIVO.	**III Bis. En coordinación con la Seguridad Ciudadana operar el programa de Patrullas Ambientales;**
SIN CORRELATIVO.	**IV. Brindar a la Secretaría la asesoría para la implementación de obras de infraestructura para la movilidad que procuren los menores impactos negativos a la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, en particular cuando se trate de los efectos negativos de la congestión vehicular, la contaminación del aire y las emisiones de gases; y**
SIN CORRELATIVO.	**VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.**
Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:	Artículo 15. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 transito 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;	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;
SIN CORRELATIVO.	**I Bis. Auxiliar a la Secretaría, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la formulación y aplicación del Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial, cuando afecte su ámbito territorial;**
II. Mantener, dentro del ámbito de su competencia, la vialidad libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;	**II. a X. ...**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

III. Autorizar el uso de las vías secundarias para otros fines distintos a su naturaleza o destino, cuando sea procedente, en los términos y condiciones previstos en las normas jurídicas y administrativas aplicables; IV. Conformar y mantener actualizado un registro de las autorizaciones y avisos de inscripción para el uso de la vialidad, cuando conforme a la normatividad sea procedente; V. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, vigilando que en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto; VI. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad desuso demarcaciones territoriales; VII. Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia. Asimismo, como instancia de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas; VIII. Mantener una coordinación eficiente con la Secretaría para coadyuvar en el cumplimiento oportuno del Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial; IX. Emitir visto bueno para la autorización que expida la Secretaría, respecto a las bases, sitios y lanzaderas de transporte público, en las vías secundarias de su demarcación; X. Remitir en forma mensual a la Secretaría las actualizaciones para la integración del padrón de estacionamientos públicos; XI. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen amovilidad integral; XII. Fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles,	XI. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen **la accesibilidad,** movilidad integral **y protección a la vida;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

organizaciones sociales, empresas, comités ciudadanos, padres de familias, escuela y habitantes de su demarcación; XIII. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente; y XIV. ~~Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.~~	XII. **Fomentar la movilidad no motorizada, la micromovilidad sin anclaje 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. ...**
SIN CORRELATIVO.	**XIV. Normar y vigilar la operación de sistemas de micromovilidad y micromovilidad sin anclaje**
SIN CORRELATIVO.	**XV. En coordinación con la Secretaría y otras dependencias, capacitar a las personas a cargo de la atención a víctimas de siniestros de tránsito;**
SIN CORRELATIVO.	**XVI. Autorizar ubicación, características y demás elementos que integren la infraestructura de movilidad a través de los planes y programas de desarrollo urbano que le corresponda aplicar, procurando la adecuada utilización de la infraestructura de movilidad, en coordinación con la Secretaría;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**XVII. Crear e impulsar programas de educación vial y movilidad, que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas, su patrimonio, así como la socialización de la presente Ley; y** **XVIII. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.**
Artículo 16.- En la vía pública las alcaldías tendrán, dentro del ámbito se sus atribuciones, las siguientes facultades: I. Remitir a los depósitos vehiculares, los vehículos que se encuentren abandonados, deteriorados, inservibles, destruidos e inutilizados; II. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vialidades, sin la autorización correspondiente, en términos de la normativa aplicable y quemo cuenten con el permiso correspondiente de la Secretaría; y	Artículo 16. En la vía pública las alcaldías tendrán, dentro del ámbito **de** sus atribuciones, las siguientes facultades: I. a III. …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

III. Retirar todo tipo de elementos que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de estas vías y que hayan sido colocados sin documento que acredite su legal instalación o colocación. Los objetos retirados se reputaran como mostrencos su destino quedará al arbitrio de la Alcaldía que los retiró.	
SIN CORRELATIVO.	**IV. Colocar señalización para la utilización adecuada de la infraestructura destinada a la movilidad y seguridad vial;**
SIN CORRELATIVO.	**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, y**
SIN CORRELATIVO.	**VI. Asegurarse que el transporte público concesionado no utilice la vía pública como estacionamiento o taller y en su caso remitirlos a los depósitos vehiculares;**
SIN CORRELATIVO.	**VII. Aplicar programas de recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal, la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la Ley de la materia; y**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO. Para el cumplimiento de las facultades anteriores, las Alcaldías establecerán mecanismos de coordinación con Seguridad Ciudadana.	**VIII. Diseñar, ordenar y operar los sistemas de micromovilidad y micromovilidad sin anclaje en la vía pública;** 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 desestimular la participación ciudadana en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, se crea el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad. 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, a efecto de contar con su opinión al respecto, las acciones que la Administración Pública emprenda en materia de movilidad. De igual manera podrá plantear, para su consideración, acciones o bien	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. … …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

modificaciones en las que ya realice la Administración Pública.	
Artículo 20.- Son facultades del Consejo Asesor: I. Proponer políticas públicas, acciones y programas prioritarios que en su caso ejecute la Secretaría para cumplir con el objeto de esta Ley; 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; 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~~ 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	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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. **SIN CORRELATIVO.**	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 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 de consejeros~~	Artículo 21.- **El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por:** **I. La persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá dicho Consejo;** **II. La persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia;** **III. Las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios, Seguridad Ciudadana, Secretaría de Salud; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~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.~~ ~~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.~~	**IV. Las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes;** **V. Cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes;** **VI. Cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes;** **VII. Las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático y Protección Ecológica del Congreso de la Ciudad de México;** **VIII. Una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes; y** **IX. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes.** **El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**Artículo 21 bis.** En cada Alcaldía se instalará un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial será integrado por: **I. La persona titular de la Alcaldía quien lo presidirá;** **II. Un mínimo de tres y hasta cinco Concejales, preferentemente quienes tengan conocimiento en la materia, en calidad de consejeros permanentes;** **III. Una persona representante de las unidades administrativas de la Alcaldía que tengan injerencia en los programas de movilidad, seguridad vial, infraestructura, aprovechamiento, desarrollo urbano y obras, entre otros; en términos del artículo 71 de la Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México, en calidad de consejeros permanentes;** **IV. Una persona representante de la Secretaría, en calidad de consejero permanente;** **V. La persona titular de la Presidencia de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México, en calidad de invitado permanente; y** **VI. Tres representantes en calidad de invitados permanentes según como se indica a continuación:**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	a) Un representante de la participación de la sociedad, pueblos, barrios y comunidades indígenas; **b) Un representante de instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley; y** **c) Un representante de las organizaciones de la sociedad civil y gobierno.** **El Consejo deberá reunirse en sesiones trimestrales, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.**
Artículo 24.- Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público: 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 Trasporte Público; II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada	Artículo 24. ... I. Establecer programas, procesos y lineamientos para implementar la integración de los servicios detransporte público de pasajeros proporcionado por la Administración Pública y los servicios de transporte concesionado, al Sistema Integrado de **Transporte** Público**,** II. a III. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

de las tarifas de pago, cámara de compensación e ingresos no tarifarios que determine el propio Comité; y III. Evaluar el Sistema Integrado de Transporte Público y presentar informes anuales a la persona titular de la Jefatura de Gobierno.	
Artículo 25.- El Comité del Sistema Integrado de Trasporte Público, estará integrado por la persona titular de la Secretaria 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 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 28.- La Comisión de Clasificación de Vialidades estará integrada, por la persona titular de la Secretaría, quien la presidirá;la persona titular de la Dirección General de Planeación y Políticas, quien será su Secretario; por las y los representantes de la Secretaria de Gobierno, de la	**Artículo 28.** La Comisión de Clasificación de Vialidades estará integrada, por la persona titular de la Secretaría, quien la presidirá; **la** persona titular de la Dirección General de Planeación y Políticas, quien será su Secretario; por las y los representantes de la **Secretaría** de Gobierno, de la Secretaría de Desarrollo Urbano, de

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Secretaría de Desarrollo Urbano, de Seguridad Ciudadana, de la Secretaría de Obras; de la Secretaría de Finanzas, y de las Alcaldías.	Seguridad Ciudadana, de la Secretaría de Obras; de la Secretaría de Finanzas, y de las Alcaldías.
Artículo 29.- El Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, tiene como propósito buscar los mecanismos y ejecutar las acciones necesarias para eficiente el servicio de transporte público, renovar periódicamente el parque vehicular e infraestructura del servicio y no poner en riesgo su prestación.	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 de cero y bajas emisiones**; **así como aquellos que sean más seguros para ocupantes y personas usuarias vulnerables de la vía.**
Artículo 30.-Son funciones del Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público: I. Crear a través de la figura del fideicomiso, un Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público; el cual deberá ser publicado en el portal oficial de la Secretaría conteniendo un informe detallado, de los conceptos y montos que para tal efecto se asignen. II. Proponer y aplicar conjuntamente con la Secretaría, en coordinación con otras	Artículo 30. ... I. ... II. Proponer y aplicar conjuntamente con la Secretaría, en coordinación con

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

dependencias, programas ~~desfinanciamiento~~ 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; 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 y productividad; IV. Proponer a la Secretaría la autorización de gravámenes de las concesiones de transporte público, para que los concesionarios puedan acceder a financiamientos para la renovación, mejora del parque vehicular o infraestructura de dicho servicio; y V. Supervisar y prevenir que en el caso de incumplimiento de pago por parte del concesionario acreditado, la Secretaría transmita los derechos y obligaciones derivados de la concesión a un tercero, con el propósito de evitar la suspensión	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 bajas emisiones 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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

o deterioro del servicio de transporte público en perjuicio de los usuarios. La Secretaría deberá prever en su anteproyecto de presupuesto, los recursos que aportará al Fondo, que no excederán desmonto recaudado por concepto del pago de derechos de revista vehicular.	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.
Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial: I. Promover alternativas de movilidad a 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; II. Implementar acciones para la integración y mejora del servicio de transporte público; III. Proponer mejoras a la infraestructura para la movilidad y servicios auxiliares; IV. Realizar estudios para la innovación, mejora tecnológica e informática del sector movilidad;	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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad;	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 y de transporte;	VI. Elaborar iniciativas que promuevan el diseño universal en la infraestructura para la movilidad**, seguridad vial** y de transporte;
VII. Desarrollar acciones para reducir hechos de tránsito en los puntos conflictivos de la Ciudad;	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; y	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.	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.	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.**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Artículo 34 Bis. Los recursos del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, estarán integrados por: I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México; II. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos; III. ~~Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.~~ **SIN CORRELATIVO.**	**Artículo 34 bis**. … I. Los recursos **suficientes** destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México; II. … **III. El porcentaje que la Secretaría destine de la recaudación de las fotocívicas, el cual deberá corresponder por lo menos al treinta y cinco por ciento de lo recaudado anualmente; y** **IV. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.**
Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón: I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal; II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas. **SIN CORRELATIVO.**	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, **y**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	III.- Dotar de recursos e implementar en conjunto con las Alcaldías programas de sensibilización sobre nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos peatonal, ciclista y se promueva una sana convivencia en las calles.
TITULO SEGUNDO DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD	**TITULO SEGUNDO** DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD **Y SEGURIDAD VIAL**
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. El objetivo de la planeación de la movilidad y la seguridad vial es	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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

garantizar la movilidad de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referente y fin último.	
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. 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.	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.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios: I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales,	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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	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 con discapacidad y/o movilidad limitada;	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 **que conforman los grupos de atención prioritaria,** con discapacidad y/o movilidad limitada;
SIN CORRELATIVO.	**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 que conforman los grupos de atención prioritaria, con discapacidad y/o movilidad limitada;**
III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención	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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

aros requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada; IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;	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;**
SIN CORRELATIVO.	**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. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;	V. …
VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública,	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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	**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. …
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;	
VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;	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. 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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO.	**en Lengua de Señas Mexicana, así como la concientización sobre la accesibilidad y no discriminación de usuarios con perros guía o de perros de asistencia;**
SIN CORRELATIVO.	**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 de atención prioritaria con perspectiva de seguridad ciudadana;**
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;	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;
SIN CORRELATIVO.	**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. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos, y	XI. …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.	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 dentrodel sistema de transporte público integrado y concesionado.
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**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 de atención prioritaria;**
SIN CORRELATIVO.	**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**
SIN CORRELATIVO.	**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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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.
SIN CORRELATIVO.	**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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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 38.- Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad en todas sus modalidades, se prestarán desacuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.	**Artículo 38.** Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad en todas sus modalidades, se prestarán **de acuerdo** a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.
Artículo 39.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará a través de los siguientes instrumentos: I. Programa Integral de Movilidad; II. Programa Integral de Seguridad Vial; y III. Programas específicos. 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	Artículo 39.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará **acorde con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y** a través de los siguientes instrumentos: **I. a. III. ...** Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen **el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y** los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.	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.- El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley. ~~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.	Artículo 40. ... 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 yacciones 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.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo: I. El diagnóstico;	Artículo 41. ... I. El diagnóstico**, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad, en**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	situación de vulnerabilidad y de género;
II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;	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. 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:	III. ...
a) Ordenación del tránsito de vehículos;	a) **Criterios para el diseño vial y la ordenación** del tránsito de vehículos;
b) Promoción e integración del transporte público de pasajeros;	b) ...
c) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;	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) Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;	d) ...
e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad; f) Infraestructura para la movilidad; g) Gestión del estacionamiento; h) Transporte y distribución de mercancías; i) Gestión del transporte metropolitano; j) Medidas para promover la circulación de personas y vehículos con prudencia y cortesía, así como la promoción den cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sustentable; y k) Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito. IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación; V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;	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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; y VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.	
Artículo 42.- El Programa Integral de Seguridad Vial deberá considerar todas las medidas administrativas, operativas y ~~descoordinación~~ que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, anteponiendo la jerarquía de movilidad. Corresponde a la Secretaría, en coordinación con Seguridad Ciudadana, Secretaria 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.	**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. 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:	Artículo 43. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

I. El diagnóstico; II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad; 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: a) Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito; b) Condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía; c) Intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias; d) Actividades de prevención de hechos de tránsito; y e) ~~Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta. IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;~~ **SIN CORRELATIVO.**	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; y** f) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

V. Las responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución; VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; y VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa. **SIN CORRELATIVO.**	IV. … a VII. …. **VIII. El diseño e implementación de las auditorías e informes de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para divulgar sus resultados.**
Artículo 44.- La formulación y aprobación de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial será de acuerdo a la establecido en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.	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, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.	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.- El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y	Artículo 46. …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las siguientes herramientas: I. Sistema de información y seguimiento de movilidad; II. Sistema de información y seguimiento de seguridad vial; III. Anuario de movilidad; IV. Auditorías de movilidad y seguridad vial; V. Banco de proyectos de infraestructura para la movilidad; y VI. Encuesta ciudadana. VII. Consulta ciudadana. **SIN CORRELATIVO.**	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.- El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y	Artículo 47. …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información sobre la Ciudad en materia de movilidad. La información que alimente al sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse.	
SIN CORRELATIVO.	**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 de atención prioritaria.**
Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.	Este sistema estará compuesto por información georreferenciada **por** estadística **organizada y estandarizada, a través de** 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, podrá incluir componentes de datos abiertos y.se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de	La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, incluir componentes de datos abiertos **y se** regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos personales en Posesión de

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Datos personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.	Sujetos Obligados de la Ciudad de México.
SIN CORRELATIVO.	**El Sistema de información y seguimiento de movilidad contendrá como mínimo lo siguiente:**
SIN CORRELATIVO.	**I. La información contenida en el Registro Público Vehicular;**
SIN CORRELATIVO.	**II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;**
SIN CORRELATIVO.	**III. Operadores de servicio de transporte público de pasajeros;**
SIN CORRELATIVO.	**IV. Conductores de los servicios de transporte público y de carga;**
SIN CORRELATIVO.	**V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de sanciones respectivas;**
SIN CORRELATIVO.	**VI. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular;**
SIN CORRELATIVO.	**VII. Información sobre encuestas origen - destino, con atención a la movilidad del cuidado;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO. **SIN CORRELATIVO.** **SIN CORRELATIVO.** **SIN CORRELATIVO.**	**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 reconformará con información geo estadística e indicadores sobre seguridad vial, infracciones y hechos de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas.	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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.	
La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.	...
SIN CORRELATIVO.	**El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial contendrá como mínimo lo siguiente:**
SIN CORRELATIVO.	**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;**
SIN CORRELATIVO.	**II. Información sobre los resultados de auditorías e inspecciones de seguridad vial;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO. **SIN CORRELATIVO.**	**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 e intrahospitalaria 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 más tardar el 30 de noviembre de cada año.	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 de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por la Secretaría y se podrán aplicar a todos los proyectos viales y de transporte:	Artículo 51. Las auditorías **e inspecciones** de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por la Secretaría

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 II. Como instrumentos para evaluar proyectos y obras relacionadas con movilidad, transporte y vialidad, que deberán ser remitidas a la Secretaría para su aprobación. Dichos proyectos y obras deberán ajustarse a los objetivos de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial. 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.	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.
CAPITULO III DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD	**CAPÍTULO** III DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 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.	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 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.
El procedimiento se inicia al presentar ante la Secretaría la solicitud de evaluación del estudio de impacto de movilidad, en sus diferentes modalidades y concluye con la resolución que ésta emita, de conformidad a los tiempos que para el efecto se establezcan en el Reglamento, los cuales no podrán ser mayores a cuarenta días hábiles.	...
La elaboración del estudio de impacto de movilidad se sujetará a lo que establece	...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

la presente Ley, el Reglamento y al pago de derechos ante la autoridad competente, conforme a lo dispuesto en el Código Fiscal de la Ciudad.	
TITULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD CAPÍTULO I DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE	TITULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD CAPÍTULO I DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE
Artículo 55.- El Servicio de Transporten en la Ciudad, para los efectos de esta Ley, se clasifica en: I. Servicio de Transporte de Pasajeros, y II. Servicio de Transporte de Carga.	**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 60.- El servicio de transporte en todas sus modalidades se ajustará al Programa Integral de Movilidad de la Ciudad. A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios	**Artículo 60.** … A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que reencuentren mal comunicadas.	del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que **se encuentren** mal comunicadas.
Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad y normas oficiales mexicanas de la materia. La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de los concesionarios, ésta permanecerá	**Artículo 61.** ... La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de los concesionarios, ésta permanecerá

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se emítanlos lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.	vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se **emitan los** lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.
CAPÍTULO II DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR	CAPÍTULO II DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR
Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio. La Secretaría otorgará permisos para conducir vehículos motorizados de uso	Artículo 64. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio. **De conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las licencias de forma general no podrán tener una vigencia mayor a cinco años y, tratándose de licencias para vehículos de emergencia no podrán tener una vigencia mayor a dos años de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65 Bis de esta Ley.** …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

particular a personas físicas menores de dieciocho y mayores de quince años de edad.	
SIN CORRELATIVO	**Los permisos para conducir no podrán otorgarse cuando se trate de vehículos de uso comercial o de transporte público.**
SIN CORRELATIVO	**Los permisos otorgados para uso particular no serán válidos en caso de que la persona titular del permiso, lo utilice para conducir vehículos de uso comercial o de transporte público.**
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 está Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.	Artículo 65. **Todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso** para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar **el examen de valoración integral de aptitud, así como el examen teórico-práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso que se trate, además de cumplir con los demás requisitos y disposiciones jurídicas y administrativas aplicables que señala esta Ley.**
SIN CORRELATIVO	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO	**Artículo 65 Bis . Las licencias tendrán las siguientes vigencias:** **I. Licencia para conducir vehículos particulares o motocicletas: cinco años;** **II. Licencia para conducir vehículos de transporte público: tres años;** **III. Licencia para conducir vehículos de transporte de carga: tres años;** **IV. Licencia para conducir vehículos de emergencia y transporte escolar: dos años;** **V. Permiso temporal para personas conductoras noveles: seis meses.** **Una vez cumplida su vigencia, las licencias podrán renovarse por un nuevo periodo, para lo cual deberán aprobar previamente el examen de valoración psicofísica integral para acreditar que goza de salud óptima. En el caso de que hayan existido modificaciones a las normas de tránsito, se requerirá un examen teórico y/o curso de actualización, en términos de lo que disponga la Secretaría.**
SIN CORRELATIVO	**Artículo 65 Ter. La Secretaría diseñará e implementará cursos y manuales de educación vial y manejo seguro.**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	Los cursos y manuales deberán incluir al menos el conocimiento de los factores de riesgo prioritarios, así como la regulación enfocada a la protección y seguridad de todas las personas usuarias de la vía. Los cursos podrán ser requisitos para la obtención de licencias, y podrán ser realizados directamente por la Secretaría por una autoescuela certificada.
Artículo 67.- La Secretaría deberá cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas: I. Cuando el titular sea sancionado 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; **SIN CORRELATIVO** 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;	Artículo 67. ... I. Cuando **la persona** titular sea **sancionada** por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; **I Bis. Cuando la persona titular cause daños y/o 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

III. Cuando el titular cometa alguna infracción a la presente Ley o sus reglamentos, bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas;	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 al titular se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir;	IV. Cuando **a la persona** titular se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir;
SIN CORRELATIVO	**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; ~~y~~	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 ~~del titular~~ y éste tenga como consecuencia la perdida de la vida o cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y	VI. Cuando una autoridad jurisdiccional o ministerial determine en definitiva que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad **de la persona** titular y éste tenga como consecuencia la pérdida de la vida o cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.	VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando **la persona** titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. **Las personas conductoras** de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucradas en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.
Artículo 68.- 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: I. Si ~~el conductor~~ acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año; II. Cuando el titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus	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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;	terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;
III. Por un año, cuando la persona titular sea ~~sancionado~~ 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~~	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 ~~sancionado~~ 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.	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 titular de la licencia o permiso cancelado, quedará impedido para conducir vehículos motorizados en el territorio de la Ciudad con licencia o permiso para conducir expedido en otra entidad federativa o país.	…

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

~~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. **SIN CORRELATIVO**	**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.- A ninguna persona se le reexpedirá un permiso o licencia para conducir en los siguientes casos: I. Si el permiso o licencia para conducir está suspendida o cancelada; II. Cuando presente documentación falsa o alterada o proporcione informes falsos, en la solicitud correspondiente; III. Cuando le haya sido cancelado un permiso o concesión por causas imputables a su persona; y **SIN CORRELATIVO**	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. ...**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

IV. Cuando así lo ordene la autoridad judicial o administrativa.	
CAPÍTULO III DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	CAPÍTULO III DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO
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. El Sistema Integrado de Transporte está compuesto por: el transporte público masivo, colectivo e individual de pasajeros que cumpla con los requisitos de integración establecidos por el Comité para el Sistema Integrado de Transporte.	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.- Con el objeto de facilitar y promover la ~~intermodal dad~~ en el transporte público la Secretaría, en	**Artículo 79.** Con el objeto de facilitar y promover la **intermodalidad** en el transporte público la Secretaría, en

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.	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.
SIN CORRELATIVO	**Las políticas públicas 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.**
SIN CORRELATIVO.	**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,	Artículo 80. La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme,

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.	permanente y en las mejores condiciones de seguridad, **accesibilidad**, comodidad, higiene y eficiencia. Se deberá garantizar la prestación del servicio público de transporte en vías de mayor accesibilidad durante las 24 horas del día.
La Administración Pública debe realizar las acciones necesarias que permitan que en los sistemas de transporte público existan las condiciones de diseño universal y se eviten actos de discriminación.	La Administración Pública debe realizar las acciones necesarias que permitan que en los sistemas de transporte público existan las condiciones de diseño universal y se eviten actos de discriminación.
SIN CORRELATIVO	**Asimismo, deberá establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.**
SIN CORRELATIVO	**En aquellas demarcaciones territoriales que cuenten con áreas rurales se deberá proveer el servicio de 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.**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, evitando cualquier tipo de acto o conducta discriminatoria. Únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento. En los casos en que las autoridades competentes emitan la declaratoria de emergencia y/o contingencia, la Administración Pública, ordenará la implementación de medidas preventivas y emergentes en el servicio de transporte público, a efecto de garantizar la prestación del servicio.	Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, evitando cualquier tipo de acto o conducta discriminatoria. Únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento. En los casos en que las autoridades competentes emitan la declaratoria de emergencia y/o contingencia, la Administración Pública, ordenará la implementación de medidas preventivas y emergentes en el servicio de transporte público, a efecto de garantizar la prestación del servicio.
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. Asimismo, deberán emitir y actualizar ~~constantemente~~ los lineamientos que	Artículo 81. La Secretaría **en el ámbito de su competencia y** 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 y los grupos de atención prioritaria.** Asimismo, deberán emitir y actualizar **frecuentemente** los lineamientos que

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos y de seguridad, ~~obligatorios~~ con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.	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 matricula~~ 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.	Artículo 82. **Las personas usuarias** que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre **de la persona conductora** y **matrícula** de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia**, debiendo contar con una versión en formato accesible;** así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.
CAPITULO IV DE LAS CONCESIONES	**CAPÍTULO** IV DE LAS CONCESIONES
Artículo 84.- En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, la Secretaría otorgará concesiones para la prestación ~~delos~~ servicios de transporte público de pasajeros y de carga. En el otorgamiento de concesiones, la Secretaría evitará prácticas monopólicas.	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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

En el servicio de transporte colectivo de pasajeros, sólo se otorgarán concesiones a personas morales. 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 competentes.	… 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, seguridad, oportunidad y permanencia. La persona interesada en obtener una concesión para este tipo de servicio deberá acreditar su capacidad financiera con la documentación que garantice su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuentes ~~desfinanciamiento~~ para prestar el servicio.	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. La persona interesada en obtener una concesión para este tipo de servicio deberá acreditar su capacidad financiera con la documentación que garantice su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuentes **de financiamiento** para prestar el servicio.
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	Artículo 90.- …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. 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. Las unidades relacionadas en ~~hechos~~ de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por parte de Seguridad Ciudadana, conforme a lo establecido en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, inmediatamente después de ocurrido el ~~hecho~~.	... 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 ~~delos~~ intereses del público usuario, o se cause perjuicio al ~~interés público.~~	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 **orden público e interés social.**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Se considera que existe competencia ruinosa, cuando se sobrepasen rutas en itinerarios con el mismo sentido de circulación, siempre que de acuerdo con los estudios técnicos realizados se haya llegado a la conclusión, de que la densidad demográfica usuaria encuentre satisfecha sus exigencias con el servicio prestado por la o las rutas establecidas previamente; en la inteligencia que la Secretaría, teniendo en cuenta la necesidad de la comunidad podrá modificar los itinerarios o rutas correspondientes a fin de mejorar el servicio y la implementación de nuevas rutas.	...
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. En el caso de personas morales la concesión incluirá el número de unidades que sean necesarias para la explotación deservicio en forma adecuada, lo cual deberá estar previa y claramente definido en el documento que ampara la concesión. Ninguna persona física o moral puede ser titular de más de cinco concesiones, para efecto de evitar prácticas monopólicas. **SIN CORRELATIVO**	Artículo 95. ... ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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 de los particulares. En este sentido, deberá 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 96.- Las concesiones otorgadas por la Secretaría para la prestación del servicio de transporte público, no crean derechos reales, ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorga el derecho al uso, aprovechamiento y explotación ~~deservicio~~ de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y podrán cederse en términos de lo dispuesto por el artículo 104 de esta Ley.	**Artículo 96.** Las concesiones otorgadas por la Secretaría para la prestación del servicio de transporte público, no crean derechos reales, ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorga el derecho al uso, aprovechamiento y explotación **del servicio** de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y podrán cederse en términos de lo dispuesto por el artículo 104 de esta Ley.
Artículo 100.- La Declaratoria de Necesidad que se emita para el otorgamiento de concesiones para la prestación ~~deservicio~~ de transporte público de pasajeros y de carga, deberá contener:	**Artículo 100.** La Declaratoria de Necesidad que se emita para el otorgamiento de concesiones para la prestación **del servicio** de transporte público de pasajeros y de carga, deberá contener:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

I. Exposición de las circunstancias que sustenten el incremento de concesiones, así como los resultados de los estudios técnicos que justifiquen su otorgamiento; II. La modalidad y número de concesiones a expedir; III. Datos estadísticos obtenidos por la Secretaría en relación a la oferta y demanda del servicio, a efecto de sustentar la necesidad de incrementar el número de concesionarios; IV. La periodicidad con que serán publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, los balances generales respecto del número de concesiones otorgadas al amparo de la declaratoria respectiva; V. El tipo y características de los vehículos que se requerirán; VI. Las condiciones generales para la prestación del servicio; y VII. Las demás que la persona titular de la Jefatura de Gobierno estime pertinentes para la mejor prestación del servicio, así como las que se prevean en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.	I. … a VII. … …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

La persona titular de la Jefatura de Gobierno tomando como base los resultados del último balance realizado, determinará si subsiste la necesidad de otorgar más concesiones, o bien, si la vigencia de la declaratoria emitida ha concluido.	
CAPÍTULO V DE LA VIGENCIA DE LAS CONCESIONES	CAPÍTULO V DE LA VIGENCIA DE LAS CONCESIONES
Artículo 101.- Las concesiones que otorgue la Secretaría de conformidad con esta Ley, señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las inversiones que deban hacerse para la prestación ~~deservicio~~, sin que pueda exceder de veinte años.	**Artículo 101.** Las concesiones que otorgue la Secretaría de conformidad con esta Ley, señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las inversiones que deban hacerse para la prestación **del servicio**, sin que pueda exceder de veinte años.
Artículo 109.- La Secretaría resolverá la solicitud de cesión o transmisión de los derechos derivados de una concesión, en un término que en ningún caso excederá de cuarenta días hábiles a partir de que los interesados hayan cumplido todos los requisitos. Si agotado el ~~plazomencionado~~ no se ha resuelto la petición respectiva, se entenderá que opera la afirmativa ficta y el interesado deberá presentar dentro de los cinco días siguientes, los comprobantes de pago de derechos y la documentación e información	**Artículo 109.** ... Si agotado el **plazo mencionado** no se ha resuelto la petición respectiva, se entenderá que opera la afirmativa ficta y el interesado deberá presentar dentro de los cinco días siguientes, los comprobantes de pago de derechos y la documentación e información

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

respectiva, para que dentro de los quince días posteriores le sea otorgado el documento correspondiente.	respectiva, para que dentro de los quince días posteriores le sea otorgado el documento correspondiente
CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS	CAPÍTULO **VI** DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS
Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios: I. Prestar el servicio de transporte público en los términos y condiciones señalados en la concesión otorgada; II. No interrumpir la prestación del servicio, salvo por las causas establecidas en esta Ley; III. Cumplir con todas las disposiciones legales y administrativas en materia de movilidad, así como con las políticas y programas de la Secretaría; IV. Construir, ampliar y adecuar, con sus propios recursos, el equipamiento auxiliar de transporte, para la debida prestación del servicio de transporte público; V. Proporcionar a la Secretaría, cuando lo requiera, todos los informes, datos y documentos necesarios, así como los reportes de operación, constancia de no adeudo de las obligaciones obrero-patronales, estados financieros de	Artículo 110.- … **I. a XXIII. …**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

acuerdo a aperiodicidad que establezca el reglamento para conocer y evaluar la prestación del servicio público encomendado; VI. Prestar el servicio de transporte público de manera gratuita, cuando por causas de caso fortuito, fuerza mayor, movimientos sociales, cuestiones de seguridad pública o seguridad nacional así lo requieran y en cuyas situaciones la Secretaría informará a los concesionarios; VII. En caso de personas morales, presentar a más tardar el diez de noviembre de cada año, el programa anual recapacitación para su aprobación ante la Secretaría, la cual antes del treinta de noviembre, emitirá su respuesta, comentarios/o modificaciones; VIII. En caso de personas morales, capacitar a sus operadores y demás personas que tengan relación con el servicio proporcionado, de acuerdo a los lineamientos de contenidos mínimos que establezca la Secretaría y en los términos de esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; IX. Las personas referidas en el párrafo anterior, deberán cursar y acreditar de acuerdo a lo que la Secretaría determine, un curso de actualización, así como un	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

curso de primeros auxilios y sensibilización para la prestación del servicio apersonas con discapacidad y/o movilidad limitada; X. Cumplir con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia ambiental y a las prioridades que determine la Secretaría; XI. Vigilar que los conductores de sus vehículos, cuenten con la licencia exigida por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables para operar unidades de transporte público y con los requisitos y documentos necesarios para desempeñar esta actividad; e informar por escrito a la Secretaría los datos de identificación y localización de sus conductores; XII. Contar con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a las personas usuarias, conductoras o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley, según el tipo de vehículo que corresponda; XIII. Para el caso de las personas morales, contar con al menos el veinte por ciento del total de unidades en operación destinadas a la prestación del servicio de transporte público colectivo y	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

al menos el cinco por ciento para el servicio de transporte público individual de pasajeros, acondicionadas con ayudas técnicas, conforme a la normatividad aplicable y las condiciones de operación adecuadas que permitan el óptimo servicio para que las personas con discapacidad puedan hace ruso del servicio de transporte público en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. XIV. Asegurarse que las unidades de nueva adquisición destinadas a la prestación del servicio de transporte público colectivo y el servicio de transporte público individual de pasajeros se ajusten a las condiciones que se establezcan en la concesión correspondiente, así como al Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, con especial atención a las condiciones de diseño universal que permitan satisfacer las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada. XV. Mantener actualizados sus registros ante la Secretaría, respecto a su representatividad y personalidad jurídica, parque vehicular existente y en operación, conductores, y demás datos relacionados con la concesión otorgada, debiendo utilizar los lineamientos que al efecto autorice la Secretaría;	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XVI. Realizar el pago de los derechos correspondientes a todos y cada uno de los trámites administrativos, concesiones otorgadas por la Administración Pública, para la explotación del servicio; XVII. Ejercer el control, guarda, custodia y responsabilidad de los documentos e infraestructura para la prestación deservicio concesionado; XVIII. No encomendar la realización de trámites, gestiones o procedimientos relacionados con la concesión y equipamiento auxiliar de transporte, a personas que no estén debidamente acreditadas y reconocidas ante la Secretaría; XIX. Constituir en tiempo y forma, las garantías que de acuerdo con la naturaleza de la concesión y el término de vigencia de la misma, determine la Secretaría; XX. Vigilar que las bases, lanzaderas, centros de transferencia modal y demás lugares destinados a la prestación deservicio, se conserven permanentemente en condiciones higiénicas y con la calidad que el servicio requiere; XXI. Mantener los vehículos en buen estado general mecánico, eléctrico y de pintura, que para cada caso fije la Secretaría. El concesionario será	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

responsable además, de la correcta presentación y aseo del vehículo; XXII. Contar con un sistema de localización vía satelital que pueda ser monitoreado desde el Centro de Gestión de Movilidad, en cada uno de los vehículos sujetos a la concesión. La Secretaría establecerá los lineamientos que deben cubrir dichos dispositivos; XXIII. Disponer de un centro de atención al usuario que se encuentre en funcionamiento las veinticuatro horas del día párala recepción de denuncias y solicitudes de información. Dicho centro de atención podrá prestar servicio a varios concesionarios; XXIV. Instalar en las unidades un equipo de radio comunicación que permita informar al centro de atención al usuario lauta y destino del vehículo concesionado, así como para poder ser asistido en caso de que ocurra un hecho de tránsito; y XXV. En general, cumplir con los preceptos de esta Ley y las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia.	XXIV. Instalar en las unidades un equipo de radiocomunicación que permita informar al centro de atención al usuario lauta y destino del vehículo concesionado, así como para poder ser asistido en caso de que ocurra un **siniestro** de tránsito; y **XXV. ...**
CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS	CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones: I. La enajenación, arrendamiento o gravamen de la concesión, del equipamiento auxiliar, de bienes o derechos relacionados con el servicio de transporte público, sin autorización expresa de la Secretaría; II. Cuando la garantía exhibida por el concesionario para el otorgamiento de la concesión, deje de ser satisfactoria y suficiente, previa notificación que le realice la Secretaría; III. La omisión del pago de derechos, productos o aprovechamientos, relacionados con las concesiones, permisos, licencias y demás actos jurídicos relacionados con el servicio de transporte público; IV. No contar con póliza de seguro vigente que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a las personas usuarias, conductoras o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley. V. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen a la Administración Pública, a los usuarios o terceros, con motivo de la prestación del servicio de transporte público;	Artículo 115.- ... I. a XII. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

VI. La alteración del orden público o la vialidad, en forma tal, que se deje de prestar el servicio de transporte público de manera regular, permanente, continua, uniforme. VII. Que el concesionario por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio público encomendado, se haga acreedor a infracciones calificadas como graves por la Secretaría, por incumplir con las obligaciones o condiciones establecidas en la presente Ley, y en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; VIII. Modificar o alterar las tarifas, horarios y demás condiciones en que fue originalmente entregada la concesión o permiso, sin aprobación previa y por escrito de la Secretaría, en lo que se aplique a cada tipo de servicio; IX. No acatar en tiempo y forma, las disposiciones de la Secretaría relacionadas con la renovación, mantenimiento o reacondicionamiento del parque vehicular; y demás disposiciones relacionadas con las especificaciones, condiciones y modalidades del servicio; X. Alterar o modificar en cualquier forma sin aprobación expresa y por escrito de la Secretaría, el diseño, estructura o	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

construcción original de las unidades afectas al servicio; XI. Exhibir documentación apócrifa, alterada o proporcionar informes o datos falsos a la Secretaría; XII. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el vehículo sujeto a concesión ha sido instrumento para la comisión de algún delito, por el concesionario, algún miembro operador o partícipe de la concesión y que el concesionario tenga conocimiento; y 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;~~ XIV. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio que de acuerdo a la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor; y XV. Las demás causas reguladas en la presente Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.	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 **a la persona conductora**; XIV. a XV....

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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:	Artículo 116.- ...
I. La Secretaría notificará por escrito al concesionario los motivos de extinción en que a su juicio haya incurrido y fijará un plazo de diez días para que presente pruebas, alegatos y manifieste lo que a su derecho convenga;	I. a IV. ...
II. Transcurrido dicho plazo, la Secretaría emitirá acuerdo señalando fecha y hora dentro de los diez días siguientes para el desahogo de las pruebas que así lo ameriten;	
III. Concluido el periodo probatorio, la Secretaría tendrá quince días hábiles para dictar resolución, la cual deberá notificarse personalmente al concesionario o a su representante legal; En el caso de que no sea posible notificar al concesionario después de buscarle en tres ocasiones en el domicilio que señoleo bien se niegue a recibir y firmar la cedula correspondiente, se procederá a su notificación tanto por correo certificado como por estrados.	
IV. Declarada la extinción de la concesión, la Secretaría llevará a cabo	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

las gestiones necesarias para otorgar la concesión a otra persona. 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 ~~hechos~~ que no revisten gravedad, no constituyen delito y no se afecta la prestación del servicio. En este caso, la Secretaría tomando en cuenta los antecedentes y condiciones del concesionario, el daño causado y las circunstancias de ejecución de la conducta infractora, aplicará una suspensión de la concesión por un término de tres meses un año.	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 119.- El procedimiento y forma en que se lleve a cabo la revista vehicular, serán determinados por la Secretaría atendiendo a los principios de transparencia, simplificación administrativa y combate a la corrupción; misma que establecerá un calendario conforme a la terminación de la placa de matrícula, el cual iniciará durante el segundo trimestre del año. El incumplimiento al procedimiento y condiciones que establezca la Secretaría será sancionada de conformidad ~~cola~~ Ley de Responsabilidades Administrativas de la Ciudad de México,	**Artículo 119.** ... El incumplimiento al procedimiento y condiciones que establezca la Secretaría será sancionada de conformidad **con la** Ley de Responsabilidades Administrativas de la Ciudad de México,

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que pudieran surgir de otras disposiciones.	sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que pudieran surgir de otras disposiciones.
CAPÍTULO VIII DE LOS PERMISOS DEL TRANSPORTE	CAPÍTULO VIII DE LOS PERMISOS DEL TRANSPORTE
Artículo 121.- La Secretaría en el momento que se presente suspensión total o parcial del servicio por causas de caso fortuito o fuerza mayor, podrá otorgar permisos temporales para la prestación de los servicios de transporte públicos ~~entadas~~ sus modalidades, a personas físicas y morales, aún y cuando no sean concesionarias; estos permisos duraran el tiempo que dure el evento de que se trate sin que los mismos puedan exceder de ciento ochenta días naturales; en los casos de que este plazo se exceda y aún los efectos del evento sigan ocasionando la suspensión del servicio, la Secretaría ampliará dicho plazo por sesenta días naturales más, sin que ello genere derechos sobre la prestación del servicio y/o derechos adquiridos.	**Artículo 121.** La Secretaría en el momento que se presente suspensión total o parcial del servicio por causas de caso fortuito o fuerza mayor, podrá otorgar permisos temporales para la prestación de los servicios de transporte públicos **en todas** sus modalidades, a personas físicas y morales, aún y cuando no sean concesionarias; estos permisos duraran el tiempo que dure el evento de que se trate sin que los mismos puedan exceder de ciento ochenta días naturales; en los casos de que este plazo se exceda y aún los efectos del evento sigan ocasionando la suspensión del servicio, la Secretaría ampliará dicho plazo por sesenta días naturales más, sin que ello genere derechos sobre la prestación del servicio y/o derechos adquiridos.
Artículo 122.- La Secretaría en los casos de que se llegase a suspender total o parcialmente el servicio de transporte público, por causas de caso fortuito, fuerza mayor, cuestiones de seguridad pública o de seguridad nacional, a través de los organismos descentralizados y de los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte público,	Artículo 122. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

proporcionarán a la población el servicio de transporte, desde el inicio de la suspensión hasta el momento en que la propia Secretaría lo determine. **SIN CORRELATIVO**	**En los casos referidos en el párrafo anterior, la Secretaría deberá garantizar condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia.**
Artículo 125.- Para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como para el establecimiento de sitios, bases, lanzaderas y su equipamiento auxiliar en la Ciudad, los interesados deberán ~~contaron~~ un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y del pago de los derechos correspondientes.	Artículo 125. Para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como para el establecimiento de sitios, bases, lanzaderas y su equipamiento auxiliar en la Ciudad, los interesados deberán **contar con** un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y del pago de los derechos correspondientes.
Artículo 129.- Los permisos que otorgue la Secretaría señalarán con precisión el tiempo de su vigencia, sin que puedan exceder de seis años prorrogables. El permisionario contará con treinta días de anticipación al vencimiento de la vigencia, para presentar la solicitud de prórroga. La falta de presentación de la solicitud de prórroga en el término señalado, implicará la extinción automática del permiso sin necesidad de resolución alguna.	**Artículo 129.** … …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Presentada la solicitud de prórroga en tiempo y forma, la Secretaría resolverá en un plazo máximo de un mes; si ~~transcurrid oeste~~ plazo la Secretaría no da respuesta, operará la afirmativa ficta de conformidad a lo establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el permisionario deberá presentar, dentro de los cinco días siguientes los comprobantes de pago de derechos y los documentos e información necesaria, para que dentro de los quince días posteriores, le sea otorgado el documento correspondiente.	Presentada la solicitud de prórroga en tiempo y forma, la Secretaría resolverá en un plazo máximo de un mes; si **transcurrido este** plazo la Secretaría no da respuesta, operará la afirmativa ficta de conformidad a lo establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el permisionario deberá presentar, dentro de los cinco días siguientes los comprobantes de pago de derechos y los documentos e información necesaria, para que dentro de los quince días posteriores, le sea otorgado el documento correspondiente.
Artículo 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: I. El incumplimiento por parte del permisionario de cualquiera de las obligaciones que se establezcan en el mismo; II. Enajenar en cualquier forma los derechos en ellos conferidos; III. No contar con póliza de seguro vigente de conformidad con lo dispuesto en la presente ley, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a usuarios o terceros en su persona y/o propiedad;	**Artículo 131.-** I. a V. …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

IV. No cubrir las indemnizaciones por daños causados a usuarios y terceros, con motivo de la prestación del servicio; V. Cuando se exhiba documentación apócrifa, alterada o se proporcionen informes o datos falsos a la Secretaría; y VI. Hacerse acreedor a infracciones calificadas como graves por la Secretaría, por incumplir con las obligaciones acondiciones establecidas en la presente Ley, en el permiso o en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, ya sea por sí mismo o a través de sus conductores o personas relacionadas con la prestación de los servicios de transporte. 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 conductora; y VIII. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio, que de acuerdo con la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable a la persona conductor.	VI. Hacerse acreedor a infracciones calificadas como graves por la Secretaría, por incumplir con las obligaciones **y/o** condiciones establecidas en la presente Ley, en el permiso o en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, ya sea por sí mismo o a través de sus conductores o personas relacionadas con la prestación de los servicios de transporte. 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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

CAPITULO IX DE LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	**CAPÍTULO** IX DE LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
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.	**Artículo 132.** ....
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.	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 **a la persona conductora** el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.
SIN CORRELATIVO	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO	**Las víctimas que resultasen 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.**
CAPITULO X DEL REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE	**CAPÍTULO** X DEL REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE
Artículo 141.- El ~~registró~~ para realizar transporte particular de pasajeros o de carga en la Ciudad, se ~~otorgarán~~ a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:	**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.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

I. Presentar solicitud por escrito a la Secretaría especificando la modalidad para la cual requiere registro; II. En el caso de personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante legal coapoderado; III. Proporcionar todos los datos de identificación, del o los vehículos materia registro; IV. Acreditar el pago de los derechos correspondientes; y V. Cumplir con los demás requisitos establecidos en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Los reglamentos de la presente Ley establecerán el procedimiento, términos, condiciones, vigencia, causas de extinción ~~delos~~ registros, así como los casos en que se necesite autorización específica para realizar transporte particular de pasajeros ~~oda~~ carga. **SIN CORRELATIVO**	II. En el caso de personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante legal **o apoderado**; III - 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 145.** El Registro Público del Transporte además de los supuestos

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

artículo anterior, proporcionará los datos ~~queso~~ le requieran por Ley; o bien, a solicitud formal y por escrito de autoridad competente que funde y motive la necesidad ~~dela~~ información.	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.
CAPITULO XII DE LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	**CAPÍTULO** XII DE LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO
CAPÍTULO XIV **DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO**	**CAPÍTULO XIV** **DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO**
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: I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así ~~cómela~~ salvaguarda del orden público y serán planeados, diseñados y regulados bajo los principios establecidos en la presente Ley;	**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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 vehículos y objetos que limiten o impidan su uso adecuado;	**error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes y/o lesiones,** así como 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 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;	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. ~~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;~~	**IV. La infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, considerando el criterio de calle completa y evitando pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de hacer el cruce peatonal, así como el destinado a la <u>movilidad activa</u> y de tracción humana como son:**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO	**a) Aceras pavimentadas, que cumplan con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable, reservadas para el tránsito de personas peatonas, garantizando la accesibilidad a personas con discapacidad y movilidad limitada;**
SIN CORRELATIVO	**b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;**
SIN CORRELATIVO	**c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y**
SIN CORRELATIVO	**d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas.**
SIN CORRELATIVO	**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. 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	**V. El diseño de la infraestructura vial, sentidos y operación vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares para dar lugar al transporte público, la movilidad activa, no motorizada y de tracción humana. El diseño geométrico, de secciones de carriles. pavimentos y**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

deberá preservar bajo su control, una red vial estratégica que garantice la movilidad en dichas situaciones.	**señales considerará una velocidad de 30 km/hr para calles secundarias y terciarias.**
SIN CORRELATIVO	**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;**
SIN CORRELATIVO	**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;**
SIN CORRELATIVO	**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**
SIN CORRELATIVO	**Lo anterior se realizará priorizando el espacio público destinado al transporte público, la movilidad activa, no motorizada y de tracción humana;**
SIN CORRELATIVO	**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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO	**caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público. Para ello la Secretaría deberá preservar bajo su control, una red vial estratégica que garantice la movilidad en dichas situaciones; y** **X. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial se garantizará un esquema de participación social de las personas usuarias de la vía.**
Artículo 171.- Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de tod~~os los usuarios.~~ SIN CORRELATIVO SIN CORRELATIVO La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la	**Artículo 171.** Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de **todas las personas usuarias.** **Son elementos inherentes a la infraestructura vial: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento.** **Son elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.** La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad **deberá considerar criterio de**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

vialidad se sujetará a las siguientes prioridades: I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población; II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura; III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado; IV. Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno; y V. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.	**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.	**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 **la aprobación** 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.**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.	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 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 **S**ecretaría.
Artículo 177.- Las alcaldías informará semestralmente a la Secretaría y a la Agencia de las autorizaciones y avisos reinscripción, extinciones y revocaciones de incorporación de infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, así como del retiro de estos.	**Artículo 177.** Las alcaldías **informarán** semestralmente a la Secretaría y a la Agencia de las autorizaciones y avisos **de** reinscripción, extinciones y revocaciones de incorporación de infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, así como del retiro de estos.
SIN CORRELATIVO	**Artículo 178 bis. Serán medidas mínimas de tránsito:** I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, adecuado al tipo de vehículo que se pretenda operar; **II. Otorgar preferencia del paso a personas peatonas en el cruce de vías públicas de conformidad con la jerarquía de la movilidad;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	III. Las velocidades máximas por tipo de vía no deberán rebasar los límites establecidos en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México; **IV.** La utilización **del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todas las personas pasajeras de vehículos motorizados** de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable; V. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable; VI. **El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones;** **VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;** VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable; **IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	motocicletas de acuerdo con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia; **X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;** XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir; **XII. La obligación de aplicación de pruebas de alcoholemia de manera permanente** con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto Seguridad Ciudadana emitirá a través del Reglamento de Tránsito los límites de alcoholemia, tomando en cuenta las siguientes consideraciones: **a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre; y **b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.** La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal; **XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables; y** **XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.**
Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con: 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;	**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;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 III. Superficie de rodadura: Espacio destinado a la circulación de vehículos, incluyendo la circulación de vehículos no motorizados. Las vialidades secundarías deberán contar con los mismos componentes mínimos, excepto cuando sean vías exclusivas peatonales o ciclistas. Las subcategorías de las diferentes vialidades se establecerá en el Reglamento correspondiente y la Comisión desclasificación de Vialidades definirá su tipo.	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. ... ... Las subcategorías de las diferentes vialidades se establecerá**n** en el Reglamento correspondiente y la Comisión **de clasificación** de Vialidades definirá su tipo.
Artículo 181.- La regulación de la red vial de la Ciudad estará a cargo de la Secretaría, el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción que se ejecute requerirá de su autorización. La Secretaría deberá notificar a la Secretaría de Obras sobre los proyectos de construcción en la red vial que autorice, para efecto duque la Agencia lleve a cabo la programación de obra en la vía pública	**Artículo 181.** La regulación de la red vial de la Ciudad estará a cargo de la Secretaría, **en** el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción que se ejecute requerirá de su autorización. La Secretaría deberá notificar a la Secretaría de Obras sobre los proyectos de construcción en la red vial que autorice, para efecto **de que** la Agencia

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Se deberá notificar a la Secretaría y a la Secretaría de Obras sobre labores de mantenimiento, y se deberán seguir los lineamientos técnicos establecidos por la Secretaría. La construcción y conservación de las vialidades primarias queda reservada a la Administración Pública centralizada. Las vialidades secundarias corresponden a las Alcaldías. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en las que se ubiquen.	lleve a cabo la programación de obra en la vía pública. … …
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 ~~ella~~ materia.	**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 grupos de atención prioritaria 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 185.- La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación ~~cola~~ Secretaría de Obras y las Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor	**Artículo 185.** La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación **con la** Secretaría de Obras y las Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular. La nomenclatura y la señalización vial en todas las áreas de circulación peatonal y vehicular se ajustarán a lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad, que deberá publicar y mantener actualizado la Secretaría.	mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular. ...
Artículo 187.- La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular. La Administración Pública instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios; para local la Secretaría emitirá el Manual de diseño y operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en la Ciudad, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios. La clasificación de las áreas de transferencia; los lineamientos para el uso y sanciones a los usuarios de estos espacios se establecerá en el reglamento correspondiente.	**Artículo 187.** ... La Administración Pública instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios; para **lo cual** la Secretaría emitirá el Manual de diseño y operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en la Ciudad, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Artículo 188.- Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar: I. Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad; 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; III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente; IV. Áreas que permitan la intermodal dad del transporte público con modos no motorizados; V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos; VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y VII. Tiempos de transferencia mínimos.	**Artículo 188.** ... **I.** Condiciones de diseño universal y **accesibilidad para personas con discapacidad, movilidad limitada o grupos de atención prioritaria;** 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. Áreas que permitan la **intermodalidad** del transporte público con modos no motorizados; 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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. 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.	**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 198.-La persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, ~~que~~ será quien coordine con el resto de la Administración Pública las propuestas, establecerá en el Reglamento de Tránsito, las normas para la circulación de peatones y vehículos ellas vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley. En dicho reglamento se determinarán los requisitos legales y administrativos que deben cubrir los conductores y las características de seguridad con las que deberán contar los vehículos y conductores para circular en el territorio de la Ciudad.	**Artículo 198.** La persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría será quien coordine con el resto de la Administración Pública las propuestas, establecerá en el Reglamento de Tránsito, las normas para la circulación de peatones y vehículos **en las** vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Es facultad de Seguridad Ciudadana vigilar el cumplimiento de las reglas de tránsito y aplicar las sanciones establecidas ~~endicho~~ ordenamiento.	Es facultad de Seguridad Ciudadana vigilar el cumplimiento de las reglas de tránsito y aplicar las sanciones establecidas **en dicho** ordenamiento.
Artículo 199.- Los conductores de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o per misionadas, están obligados a realizar el pago correspondiente por la circulación en dichas vías de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la Administración Pública. Los vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, cuyas rutas incluyan tramos en estas vialidades, así como los vehículos de emergencia estarán exentos de pago.	**Artículo 199.** Los conductores de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o **permisionadas**, están obligados a realizar el pago correspondiente por la circulación en dichas vías de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la Administración Pública. ...
Artículo 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 del Distrito Federal.	**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 207.- La Secretaría determinará las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, y en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano, determinará las zonas propensas a la	**Artículo 207.** ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública, a fin de ser publicados en los instrumentos regulatorios correspondientes. La Secretaría establecerá los lineamientos de señalamiento horizontal y vertical para el estacionamiento de vehículos en ~~lava~~ pública mediante el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad de México.	La Secretaría establecerá los lineamientos de señalamiento horizontal y vertical para el estacionamiento de vehículos en **la vía** pública mediante el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad de México.
Artículo 212.- Seguridad Ciudadana tendrá la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, delos grupos o individuos den aviso. Para la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración ~~humanada~~ carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea perfectamente ~~licita~~ y que pueda perturbar el tránsito en las vialidades, la paz y tranquilidad de la población de la ciudad, es necesario que se dé aviso por escrito a Seguridad Ciudadana, con por lo menos 48 horas de anticipación a la realización de la misma. La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá informar a la población a través de los medios masivos de comunicación y medios	**Artículo 212.** Seguridad Ciudadana tendrá la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, **de los** grupos o individuos **que** den aviso. Para la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración **humana de** carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea perfectamente **lícita** y que pueda perturbar el tránsito en las vialidades, la paz y tranquilidad de la población de la ciudad, es necesario que se dé aviso por escrito a Seguridad Ciudadana, con por lo menos 48 horas de anticipación a la realización de la misma. La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá informar a la población a través de los medios masivos de comunicación y medios

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

electrónicos, sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren de forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Asimismo, deberá proponer alternativas para el tránsito de las ~~personas/o~~ vehículos.	electrónicos, sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren de forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Asimismo, deberá proponer alternativas para el tránsito de las **personas o** vehículos.
CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD	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 encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los 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.	**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, **con el fin de** 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 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	**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**. L**as autoridades en el ámbito de su competencia deberán

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	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. La circulación en la vía pública será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y prestadoras y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;	II. ...
III. Dar prioridad del uso del espacio a las y los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;	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 y los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela, y	IV. Las **personas** conductor**a**s de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela, **respetando en todo momento los lineamientos del Reglamento de Tránsito**; y
V. Promover la utilización del transporte público y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.	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.- Los usuarios del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus	**Artículo 226.** L**as personas** usuari**a**s del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

servicios, así como la obligación de cumplir con lo establecido en esta Ley y demás disposiciones que se establezcan para iluso de los sistemas de transporte público.	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 vial y campañas de comunicación para difundir: I. La cortesía entre los usuarios de la vía; II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario; III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente; IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;	**Artículo 227.** La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación **y seguridad vial, además de** campañas de comunicación y acciones de sensibilización para difundir: I. La cortesía entre los usuarios de la vía; así como el respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros; II. a IV. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;	V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplad**a**s en **la presente Ley, el** Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;
VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;	VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados **y no motorizados** en la incidencia de siniestros de tránsito;
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;	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 de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;	VIII. La preferencia **en todo momento~~s~~ a las personas** peaton**a**s y ciclistas; en razón de su **condición**;
IX. El significado y preservación de la señalización vial; y	IX. a X....
X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.	
XI. La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.	XI. La importancia de la incorporación de la perspectiva de género, **así como del trato digno y no discriminación hacia grupos de atención prioritaria y vulnerables,** en la cultura vial.
Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán	Las campañas de comunicación en materia de educación **y seguridad vial**,

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.	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 y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana. **SIN CORRELATIVO.**	**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 tod**a**s 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 de atención prioritaria.
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.	**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.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.	...
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.	**Artículo 230.** La Secretaría emitirá los lineamientos correspondientes que permitan la uniformidad para la certificación de escuelas de personas conductoras, 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 aros planes de estudio de cursos, talleres o materias que	**Artículo 231.** La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación **a los** planes de estudio de cursos, talleres o materias que

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

contengan temas de seguridad vial, educación vial y movilidad urbana, en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior.	contengan temas de seguridad vial, educación vial, movilidad urbana **y limitada**, 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.~~	**Se deroga.**
	Las políticas, programas, campañas y acciones de educación vial deberán observar los siguientes criterios: I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial; II. Concientizar, especialmente a las personas conductoras de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía; III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley; IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública,

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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 232.- Con el fin de hacer efectivas la capacitación y difundir la cultura de la movilidad en la Ciudad, la Secretaría contará con un cuerpo especializado de información, orientación, auxilio, seguridad vial y apoyo a la movilidad, que proporcione estos servicios a la población en general.	**Artículo 232.** Con el fin de hacer efectiva~~s~~ la capacitación y difundir la cultura de la movilidad **y la seguridad vial** en la Ciudad, la Secretaría contará con un cuerpo especializado de información, orientación, auxilio, seguridad vial y apoyo a la movilidad, que proporcione estos servicios a la población en general.
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 tengan como propósito	**Artículo 233.** En materia de seguridad vial, la Secretaría **y la Secretaría de Salud** coordinará**n** el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes **a las personas a cargo de**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.	**la atención a víctimas de siniestros y** prevención de siniestros de tránsito, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.
Artículo 234.- Con la finalidad de incentivar, reconocer y distinguir públicamente a los concesionarios del transporte público de pasajeros, la Administración Pública otorgará un reconocimiento a las personas morales y concesionarios del transporte público individual de pasajeros que hayan destacado en cualquiera de los siguientes casos: a) Desarrollo y calidad de los servicios prestados a los ciudadanos o instituciones públicas; b) Profesionalización de los prestadores del servicio; c) Contribución a la mejora de la cultura de movilidad; y, d) La adopción de tecnologías sustentables en la prestación del servicio. Las características, condiciones y requisitos para el otorgamiento de dicho reconocimiento se establecerán en el Reglamento.	**Artículo 234.** ... a) Desarrollo y calidad de los servicios prestados a **las personas usuarias** o instituciones públicas; b) Profesionalización de **las personas** prestador**a**s 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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 delas empresas, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones descontaminantes 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 sus empleados.	**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 ~~ala~~ 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.	**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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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 ~~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 uso del transporte escolar.	**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 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 educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México; II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de	**Artículo 238.** Para fomentar la cultura de la movilidad **y de seguridad vial** entre los habitantes **de la 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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

educación vial y movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas. 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 transporte particular en la Ciudad.	**movilidad**, educación **y seguridad** vial, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas; y III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre **temas de movilidad, educación y seguridad vial**, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas **las personas** peatonas, el uso de la bicicleta, **vehículos no motorizados, vehículos cero o baja emisión de contaminantes** y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables, **el respeto a los derechos humanos** y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.
Artículo 239.- Las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y clases de manejo, deberán obtener ante la Secretaría el permiso correspondiente, previo al cumplimiento de los requisitos establecidos por ésta, el pagoda derechos, contar con una póliza de seguros de cobertura amplia, así como cumplir con las disposiciones establecidas en el Reglamento. **SIN CORRELATIVO**	**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;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

SIN CORRELATIVO **SIN CORRELATIVO** **SIN CORRELATIVO** **SIN CORRELATIVO** Asimismo, deberán acreditar que en el contenido de su programa de enseñanza, se incluyen clases teóricas de educación vial.	**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. Fomentar el uso de vehículos cero o bajas 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.
SIN CORRELATIVO	**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.
TÍTULO CUARTO DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES CAPÍTULO I DE LA VERIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, LA INFRAESTRUCTURA E IMPACTO DE MOVILIDAD	TÍTULO CUARTO DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES CAPÍTULO I DE LA VERIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, LA INFRAESTRUCTURA E IMPACTO DE MOVILIDAD

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. Además de las solicitudes que realice la Secretaría, el Instituto podrá practicar visitas de verificación solicitadas por diversas autoridades administrativas o jurisdiccionales, así como las que solicite la ciudadanía en general en términos del Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal. De igual forma se podrá comprobar que las personas físicas o morales cumplan con las resoluciones administrativas derivadas de los estudios de impacto de	**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. … …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

movilidad por lo que el Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México podrá realizar visitas de inspección o verificación en términos del párrafo anterior y artículos aplicables de esta Ley. 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 secretaria.	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 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.	**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	**Artículo 242.** A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad cumplan con las disposiciones jurídicas y

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

administrativas aplicables en la materia, las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, podrán llevar a cabo la verificación de los mismos. 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 trate.	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 243.- Las visitas de verificación practicadas por la Administración Pública deberán sujetarse a las formalidades y procedimientos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Ninguna visita de verificación podrá realizarse sin orden de inspección o verificación de la autoridad competente.	**Artículo 243**. ... Ninguna visita de verificación podrá realizarse sin orden de inspección o verificación **emitido y signado por** la autoridad competente.
Artículo 244.- El Instituto para la emisión de las órdenes de visita de verificación, ejecución del acta de visita de verificación, así como la	**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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.	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 los usuarios en términos de lo dispuesto en esta ley y los demás ordenamientos 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 l**as personas** usuari**a**s 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 y su Reglamento.	**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.- Los titulares de autorizaciones, así como los prestadores de los servicios público, mercantil y privado de transporte, están obligados a proporcionar la documentación, datos, información y demás elementos que sean inherentes a la naturaleza de la concesión o permiso otorgados, y en el supuesto de negativa o desobediencia,	**Artículo 247.** ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

el Instituto y la Secretaría podrán imponer las sanciones y medidas previstas en esta Ley conforme a los procedimientos señalados por la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México. 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 competente, afín de que proceda por desobediencia a mandato legítimo de autoridad competente.	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 248.- Si de las visitas de verificación, se desprendiera la posible comisión de un delito, ~~lasautoridades~~ de la Administración Pública deberán querellarse y/o entablar las denuncias correspondientes en términos de la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.	**Artículo 248.** Si de las visitas de verificación, se desprendiera la posible comisión de un delito, **las autoridades** de la Administración Pública deberán querellarse y/o entablar las denuncias correspondientes en términos de la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.
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.	**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.
CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES	**CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. ~~Para el caso de propietario del vehículo particular tendrá cuarenta y cinco días naturales para la contratación de la póliza de seguro, misma que al presentarla ante la Secretaría de Seguridad Ciudadana durante el término anterior, le será cancelada la multa;~~	**Artículo 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. **Se deroga.**
Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas 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	**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. a IV. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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; II. Cuando se compruebe fehacientemente el cobro de tarifas distintas a las autorizadas por la Secretaría para el servicio de transporte público de pasajeros, se sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente; III. A quien en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, modifique o altere los itinerarios o rutas, horarios, equipos para determinar la tarifa o las condiciones de prestación del servicio en los términos de esta Ley, de la propia concesión y de las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, se sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente; 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	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga;	
V. Negar, impedir u obstaculizar el uso del servicio de transporte a las personas con discapacidad, se sancionará con multa equivalente de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;	V. Negar, impedir u obstaculizar el uso del servicio de transporte a las personas con discapacidad **y/o movilidad reducida por su condición**, se sancionará con multa equivalente de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;
VI. Transportar materiales, sustancias o residuos peligrosos sin contar con los permisos correspondientes, se sancionará con multa de quinientos a mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;	VI. ...
VII. Realizar servicios de transporte privado o mercantil de pasajeros o de carga, sin contar con el permiso correspondiente, se impondrá multa deciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;	VII. Realizar servicios de transporte privado o mercantil de pasajeros o de carga, sin contar con el permiso correspondiente, se impondrá multa **de ciento** sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;
VIII. Conducir una unidad afecta a concesión o permiso sin contar con licencia para conducir o se encuentre vencida, se sancionará al propietario y al conductor de la unidad, con multa de ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de	VIII. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

México vigente, tratándose de unidades de pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de carga, así mismo se retirarán las unidades de la circulación;	
IX. Conducir las unidades bajo los efectos del alcohol, drogas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica, se impondrá multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de servicio de pasajeros y de doscientos cincuenta a trescientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga, sin perjuicio de la detención de la unidad y las demás responsabilidades en que se pueda incurrir;	IX. Conducir las unidades bajo los efectos del alcohol, drogas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica **o psicoactiva**, se impondrá multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de servicio de pasajeros y de doscientos cincuenta a trescientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga, sin perjuicio de la detención de la unidad y las demás responsabilidades en que se pueda incurrir;
X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de 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;	X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de l**as 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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XI. A los concesionarios o permisionarios que se nieguen a proporcionar la documentación, datos, información y demás elementos inherentes a la naturaleza de las concesiones o permisos otorgados, que se les haya solicitado, se les sancionará con multa de ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;	Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga; XI. ...
XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a las personas usuarias, conductoras o terceros en su persona o patrimonio. En el caso de las concesiones, la cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley;	XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro **acorde a su servicio** vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a las personas usuarias, conductoras **peatones, ciclistas** o terceros en su persona **y/**o patrimonio. En el caso de las concesiones, la cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley **y la Ley de Instituciones de seguros y fianzas;**
XIII. A 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	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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	causen a l**as 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;	XIV. a XVI. …
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;	
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	

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;	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. Las personas que no retiren los elementos incorporados a la vialidad en el plazo otorgado por la Administración Pública, se les impondrá una multa de dieciséis a treinta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y el pago de los gastos de ejecución;	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;	XIX. Las personas que utilicen inadecuadamente, obstruyan, limiten, dañen, deterioren, destruyan **o sustraiga** la nomenclatura o señalización vial, se les impondrá una

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	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. A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en ciclotaxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta 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	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 **siniestro** de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría; y
XXII. A los concesionarios o permisionarios que no cumplan con las medidas determinadas por las autoridades correspondientes debido a la declaración de emergencia y/o	XXII. …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

contingencia se les sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México Vigente.	
Artículo 252.- En la comisión de las infracciones establecidas en esta Ley, se considera solidariamente responsable al titulare la concesión, permiso o autorización de que se trate.	**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, porras siguientes causas: I. No contar con la concesión o permiso para realizar el servicio de transporte, según corresponda; 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; III. No haber acreditado la revista vehicular en el término fijado por la Secretaría, o no portar la póliza de seguro vigente; **SIN CORRELATIVO**	**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;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

IV. Prestar el servicio público fuera de la ruta concesionada o hacer base y/o lanzadera en lugar no autorizado; V. Alterar las tarifas vigentes, carecer de taxímetro, no usarlo o traerlo en mal estado; VI. Cuando el conductor no porte licencia, no sea la que corresponda al tipo de vehículo o se encuentre vencida; VII. Alterar en cualquier forma el diseño, estructura y construcción original de las unidades destinadas al servicio, sin aprobación expresa y por escrito de la Secretaría; VIII. No haber respetado las restricciones a la circulación; y IX. Cuando el conductor se encuentre bajo los efectos de bebidas alcohólicas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica.	IV. … a IX. …
Artículo 255.- Para la aplicación de sanciones a las normas de circulación contenidas en el presente capítulo y en el reglamento de tránsito, seguridad 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	**Artículo 255.-** …

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

se deberá procederá la notificación al infractor y/o propietario del vehículo. **SIN CORRELATIVO**	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.
Artículo 256.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a lo contenido en la resolución administrativa en materia de impacto de movilidad, así como de operación de estacionamientos públicos, se sancionarán conforme a lo dispuesto en el Reglamento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Las sanciones que resulten por la violación a la presente Ley, serán aplicadas por la autoridad competente tomando en cuenta: I. La gravedad de la infracción; II. La reincidencia **SIN CORRELATIVO** **SIN CORRELATIVO**	**Artículo 256.** Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a lo contenido en la resolución administrativa en materia de impacto de movilidad **y seguridad vial**, así como de operación de estacionamientos públicos, se sancionarán conforme a lo dispuesto en el Reglamento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Las sanciones que resulten por la violación a la presente Ley, serán aplicadas por la autoridad competente tomando en cuenta: I. La gravedad de la infracción; II. La reincidencia; **III. Las circunstancias de ejecución; y** **IV. Las condiciones del infractor.**
CAPÍTULO IV DE LOS DELITOS	CAPÍTULO IV DE LOS DELITOS
SIN CORRELATIVO	**Artículo 261 bis. Las autoridades competentes determinarán la viabilidad de utilizar los mecanismos**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

	alternativos de solución de controversias en materia penal establecidos en la Ley respectiva, y priorizará su aplicación.

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

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

DECRETO

ÚNICO. Se REFORMA la denominación del Capítulo I del Título Primero; el Artículo 1; 4; 6; 19; 21; 25; 28; 29; 30; 34; la denominación del Título Segundo; 35; 36; 38; 39; 40; 41; 42; 44; 45; 50; 51; la denominación del Capítulo III del Título Segundo; 53; 55; 60; 61; 74; 81; 82; la denominación del capítulo IV del Título Tercero; 84; 87; 90; 93; 96; 100; 101; 109; de la denominación del Capítulo VI del Título Tercero; 110; 115; 116; 119; 121; 125; 129; 131; de la denominación del Capítulo IX del Título Tercero; de la denominación del Capítulo X del Título Tercero; 145; de la denominación del Capítulo XII del Título Tercero; 172; 173; 177; 179; 181; 184; 185; 187; 188; 189; 198; 199; 206; 207; 212; de la denominación del Capítulo XV del Título Tercero; 224; 225; 226; 227; 229; 230; 232; 233; 234; 235; 236; 237; 238; 240; 241; 242; 243; 244; 245; 246; 247; 248; 249; 250; 251; 252; Se REFORMAN y ADICIONAN al Artículo 2 las fracciones VII, VIII, IX y X; el artículo 3 adiciona las fracciones XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, XXI y XXII; 5 adiciona un párrafo tercero y fracciones fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII y VIII; 7 adiciona las fracciones XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX y XXI; el artículo 9 adiciona las fracciones I bis, I ter, I quáter, III bis, XIII bis, XVI bis, XXVI bis, XXVII bis, XXVII ter, XVIII quáter, XXVII quintus, XXX bis, XXXII bis, XXXVI bis, XXXVI ter, XXXIX bis, XL bis, XL ter, XLV quáter, XLVI bis, XLVIII bis, LV bis, LV ter, LXXXVII bis, CII bis, CVII, CVIII, CIX, CX, CXI, CXII, CXIII, CXIV, CXV, CXVI, CXVII, CXVIII, CXIX, CXX, CXXI, CXXII, CXXIII, CXXIV, CXXV, CXXVI, CXXVII, CXXVIII, CXXIX, el artículo 11 adiciona las fracciones II bis, IV bis, V bis, VII bis, VII ter, VII quáter y VII quintus; el artículo 12 adiciona las fracciones II bis, VII bis, IX bis, XV bis, XV ter, XV quáter, XV quintus, XXIV bis, XXXII

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

bis, XXXII ter, XXXIV bis, LII bis, LVI bis y LXIV bis; el artículo 13 adiciona las fracciones II bis, VII, VIII, IX, X, XI, el artículo 14 adiciona las fracciones III bis, IV y V; el artículo 15 adiciona las fracciones I bis, XV, XVI, XVII y XVIII; el artículo 16 adiciona las fracciones IV, V, VI, VII y VIII; el artículo 20 adiciona la fracción V; el artículo 21 adiciona las fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX y segundo párrafo; el artículo 34 bis adiciona la fracción IV; el artículo 34 ter adiciona la fracción III; el artículo 37 adiciona las fracciones II bis, IV bis, IX bis, IX ter, X bis, XIII, XIV, XV y XVI; el artículo 43 adiciona el inciso f) y fracción VIII; el artículo 46 adiciona la fracción VIII; el artículo 47adiciona los párrafos segundo y quinto y las fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI; el artículo 48 adiciona el párrafo cuarto y las fracciones I, II, III y IV; el artículo 64 adiciona los párrafos tercero y cuarto; el artículo 65 adiciona el párrafo segundo y las fracciones I, II, III y IV; el artículo 67 adiciona las fracciones I bis y IV bis; el artículo 68 adiciona los párrafos segundo y tercero; el artículo 69 adiciona la fracción III bis; el artículo 79 adiciona los párrafos segundo y tercero; el artículo 80 adiciona el tercer y cuarto párrafo; el artículo 95 adiciona un cuarto párrafo; el artículo 122 adiciona el segundo párrafo; el artículo 132 adiciona el párrafo tercero y cuarto; el artículo 141 adiciona el segundo párrafo; el artículo 170 adiciona los incisos a), b), c), d) y las fracciones VI, VII, VIII, IX y X; el artículo 171 adiciona segundo y tercer párrafo; el artículo 228 adiciona un segundo párrafo; el artículo 231 adiciona las fracciones I, II, III, IV, V, VI y VII; el artículo 239 adiciona las fracciones I, II, III, IV y V; el artículo 254 adiciona la fracción III bis; el artículo 255 adiciona un párrafo segundo; el artículo 256 adiciona las fracciones III y IV; Se ADICIONAN los Artículos 5 bis; 5 ter y 5 quáter; 9 bis; 13 bis; 21 Bis; 37 bis; 65 bis; 65 ter; 178 bis; 239 bis 1; 261 bis; se DEROGAN del artículo 5 las fracciones LXII; LXIV bis; LXV bis; LXVIII bis; del artículo 10 deroga la fracción X y el párrafo segundo; del artículo 231 el párrafo segundo; del artículo 250 el segundo párrafo, para quedar como sigue:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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, inclusión, económicos, a la salud, y al medio ambiente.**

Artículo 2.- …

I. a III. …

IV. La ejecución y utilización de infraestructura de movilidad, **de equipamiento auxiliar,** servicios y demás elementos inherentes **al desplazamiento de personas y bienes** o incorporados a la vialidad;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 equidad conforme a sus necesidades**, a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual, **dentro y fuera de las unidades de transporte público;**

VII. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas al cambio climático y las situaciones que se desprenden del mismo o caso fortuito y fuerza mayor;

VIII. La calidad de vida de las personas en la sociedad y en su relación con el medio ambiente, la cual debe procurarse promoviendo así un desarrollo sustentable;

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.- La presente Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

I. ...

II. **Ley Ambiental de la Ciudad de México;**

III. a IV. ...

V. **Ley de Obras Públicas de la Ciudad de México;**

VI. Código Penal para el Distrito Federal.

VII. Código Civil para el Distrito Federal.

VIII. ...

IX. Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México;

X. Ley de Seguridad Privada de la Ciudad de México;

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 Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en la Ciudad de México;

XIV. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XV. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;

XVI. Ley General de Cambio Climático;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XVII. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

XVIII. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;

XIX. Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;

XX. Código Nacional de Procedimientos Penales;

XXI. Reglamento de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, y

XXII. 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 cuándo 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.**

...

...

...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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, porlo 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.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 5 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 y en formatos accesibles, 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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias **y prestadoras del servicio** de transporte público de pasajeros, **con un enfoque equitativo pero diferenciado;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

IV. Personas prestadoras de servicio de transporte **y distribución de bienes mercancías; y**

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

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

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

Artículo 7.- …

I. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de **todas las personas**, **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, acostos accesibles y con información clara y oportuna, **con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y personas o grupos de atención prioritaria;**

II. Calidad. Garantizar que los componentes de los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones higiénicas y de seguridad para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas; procurando el menor daño ambiental, ofreciendo un espacio apropiado y confortable para las personas a través del mantenimiento regular.

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 de atención prioritaria;

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 **accesibles, transitables y** 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, basados 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 yvalorar 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

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

XVII. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras, personas usuarias que sean parte delos grupos de atención prioritaria 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 lainformación 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 de atención prioritaria, y

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 usa 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 las 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 de atención prioritaria, 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. a 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: **Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, evaluar, comprobar y corregir** las condiciones de seguridad**, accesibilidad** 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. Las auditorías se podrán realizar en cualquier momento durante la planificación y diseño del proyecto;**

V. a XIII ...

XIII Bis. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el acceso y 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. a XVI. ...

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

XVII. a XXII. ...

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

XXIV. a XVI. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;

XVIII. 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, uso de mecanismos sonoros y táctiles 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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

XXVIII Quintus. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyan a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de **personas peatonas, usuarias,** ciclistas, **conductoras** y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos;

XXIX. a 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. a 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 de atención prioritaria;

XXXIII. a XXXVI. ...

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

XXXVI Ter. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación teórica y práctica de conocimientos en materia del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, que la autoridad, en el ámbito

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

de sus funciones prácticas 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;** los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto **a aquellas personas** que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;

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

XXXIX. 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XLI. **Grupo de atención prioritaria: 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, personas con discapacidad, poblaciones callejeras, personas en estado de gestación, personas mayores, comunidad LGBTTTI, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión.**

LXII. 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. a XLV ...

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

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

XLV Quáter. 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. a XLVIII. ...

XLVIII Bis. Lengua de Señas Mexicana: Lengua que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de la comunidad de personas sordas y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral. Puede tener variantes regionales;

XLIX. a LII. ...

LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a cuarenta y nueve centímetros cúbicos, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular. De manera enunciativa, más no limitativa, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

LIV. ...

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

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: Conjunto de dinámicas, patrones y comportamientos de desplazamiento relacionados con el trabajo de cuidados y del hogar remunerados y no remunerados, el cual Implica el reconocimiento, la medición, la visibilización, la valoración y la contabilización de estos, así como las necesidades de accesibilidad, adaptabilidad, espacialidad e interdependencia de las personas involucradas. Esto incluye la consideración de

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

ayudas técnicas y apoyos humanos fundamentales para la planificación y formulación de políticas públicas, con el objetivo de asegurar que sean equitativas y se adapten a los intereses y necesidades específicas tanto de quienes cuidan como de quienes requieren cuidados;

LVI. a LVIII. ...

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

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

LXI. Perro de asistencia: Son aquellos que individualmente son entrenados y certificados por instituciones especializadas legalmente constituidas para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

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

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

LXIV Bis. Se deroga.

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

LXV Bis. Se deroga.

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

LXVII. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

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

LXVIII Bis. Se deroga.

LXIX. Perspectiva de Género: Metodología y mecanismos que permiten identificar, cuestionar yvalorar 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;

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

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

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

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

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

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

LXXXVII 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;

LXXXVIII. 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;**

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

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

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

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

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

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

XCIX. Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte **accesible e incluyente** de **personas pasajeras** o carga **en todas sus modalidades,** por si, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios**, dentro del área de su jurisdicción;**

C. 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;

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

CII. 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;

CII Bis. Sistema de micromovilidad: Conjunto de elementos para el transporte en vehículos de tracción humana o eléctricos que operan a velocidades menores a 25 Km/h como patinetes eléctricos, monopatines eléctricos, bicicletas compartidas y bicicletas con asistencia;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

CIII. 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;

CIV. 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;

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

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

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

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CXIX. 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;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

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

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

CXXIII. 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;

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

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

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

CXXIX. 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 y/o disfrute de 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 de atención prioritaria;

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley y en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 Ley General de Víctimas, 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 de atención prioritaria, 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 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:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 públicas** 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;**

IV Bis. 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 y movilidad reducida, aplicando la perspectiva de género;

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;

V Bis. 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;**

VI. 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

VII Bis. 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;

VII Ter. 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;

VII Quáter. 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 de atención prioritaria;

VII Quintus. Instrumentar las políticas públicas conducentes, así como las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

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

Artículo 12.- …

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 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. a VII. ...

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

IX Bis. Diseñar e Implementar en las vialidades, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares de la Cludad, las obras de construcción, reconstrucción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

X. a XV. ...

XV Bis. Desarrollar y actualizar un registro de las personas profesionales capacitadas para el desarrollo de auditorías e inspecciones en materia de movilidad y seguridad vial;

XV Ter. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, en coordinación con Seguridad Ciudadana evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público sustentable y el transporte no motorizado, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

XV Quáter. Establecer y promover planes, programas y acciones para eliminar las interferencias y obstáculos en las vialidades para brindar seguridad a los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;

XV Quintus. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto se realicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas**, multimodal, movilidad activa** y motorizadas no contaminantes;

XVIII. a XIX. ...

XX. Establecer, **fomentar, 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. a 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 e incorporen la perspectiva de género para promover una experiencia de movilidad más accesible, segura, incluyente y eficiente para las mujeres, la movilidad de cuidado y la infancia;

XXV. Establecer y promover políticas públicas para proponer mejoras e impulsar que los servicios públicos de transporte de pasajeros, sean incluyentes para personas con discapacidad**, personas usuarias de perros de asistencia** y personas con movilidad limitada, así como instrumentar los programas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades,

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin;

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 las movilidades activas o no motorizadas y de cuidado;**

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

XXIX. a XXXII. ...

XXXII Bis. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley reglamentos respectivos, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte público, a excepción de aquellas que deriven de un procedimiento de verificación administrativa cuya atribución corresponde exclusivamente al Instituto;

XXXII Ter. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte y planeación de vialidades, cuya integración y funcionamiento se establecerá en el reglamento respectivo;

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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. a 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 **las y** los estudiantes;

XLVIII. a LIII. ...

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

LIV. a LV. ...

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

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

LVII. a LVIII. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. a 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 e intrahospitalaria** oportuna de **siniestros** de tránsito**;**

LXIV Bis. Informar anualmente al Congreso de la Ciudad de México, sobre los avances, logros, alcances, áreas de oportunidad y mejoras, así como todos los aspectos inherentes a la movilidad y seguridad vial; 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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

II Bis. En el ámbito de sus atribuciones y competencias, así como en coordinación con la Secretaría de Salud de la Ciudad de México, 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 de Movilidad y Seguridad Vial;

III a V. ...

VI. Aplicar las sanciones procedentes a **las personas conductoras** de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito. Conforme a lo dispuesto en la **presente Ley, 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 compresión en materia de movilidad y seguridad vial;

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

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

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

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

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

III. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, realizar campañas de prevención de siniestros de tránsito, sobre los riesgos de conducir bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas o estupefacientes, y

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

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:

I. ...

II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, **los particulares y el sector empresarial,** 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**;**

III Bis. En coordinación con la Seguridad Ciudadana operar el programa de Patrullas Ambientales;

IV. Brindar a la Secretaría la asesoría para la implementación de obras de infraestructura para la movilidad que procuren los menores impactos negativos a la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, en particular cuando se trate de los efectos negativos de la congestión vehicular, la contaminación del aire y las emisiones de gases; y

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

Artículo 15. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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;

I Bis. Auxiliar a la Secretaría, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la formulación y aplicación del Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial, cuando afecte su ámbito territorial;

II. a 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 no motorizada, la micromovilidad sin anclaje 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. Normar y vigilar la operación de sistemas de micromovilidad y micromovilidad sin anclaje

XV. En coordinación con la Secretaría y otras dependencias, capacitar a las personas a cargo de la atención a víctimas de siniestros de tránsito;

XVI. Autorizar ubicación, características y demás elementos que integren la infraestructura de movilidad a través de los planes y programas de desarrollo urbano que le corresponda aplicar, procurando la adecuada utilización de la infraestructura de movilidad, en coordinación con la Secretaría;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

XVII. Crear e impulsar programas de educación vial y movilidad, que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas, su patrimonio, así como la socialización de la presente Ley; y

XVIII. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

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

I. a III. ...

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

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, y

VI. Asegurarse que el transporte público concesionado no utilice la vía pública como estacionamiento o taller y en su caso remitirlos a los depósitos vehiculares;

VII. Aplicar programas de recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal, la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la Ley de la materia; y

VIII. Diseñar, ordenar y operar los sistemas de micromovilidad y micromovilidad sin anclaje en la vía pública;

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.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

...

...

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:

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

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

III. Las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Servicios, Seguridad Ciudadana, Secretaría de Salud; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. Una persona representante de las unidades administrativas de la Alcaldía que tengan injerencia en los programas de movilidad, seguridad vial,

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

infraestructura, aprovechamiento, desarrollo urbano y obras, entre otros; en términos del artículo 71 de la Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México, en calidad de consejeros permanentes;

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 24. ...

I. Establecer programas, procesos y lineamientos para implementar la integración de los servicios detransporte 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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 28. La Comisión de Clasificación de Vialidades estará integrada, por la persona titular de la Secretaría, quien la presidirá; **la** persona titular de la Dirección General de Planeación y Políticas, quien será su Secretario; por las y los representantes de la **Secretaría** de Gobierno, de la Secretaría de Desarrollo Urbano, de Seguridad Ciudadana, de la Secretaría de Obras; de la Secretaría de Finanzas, y de las Alcaldías.

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 de 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 bajas emisiones 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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.

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**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

vial, con apoyo de las entidades y dependencias de la administración pública, así como Alcaldías.

Artículo 34 bis. …

I. Los recursos **suficientes** destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México;

II. …

III. El porcentaje que la Secretaría destine de la recaudación de las fotocívicas, el cual deberá corresponder por lo menos al treinta y cinco por ciento de lo recaudado anualmente; y

IV. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.

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, **y**

III. Dotar de recursos e implementar en conjunto con las Alcaldías programas de sensibilización sobre nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos peatonal, ciclista y se promueva una sana convivencia en las calles.

TITULO SEGUNDO

DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD **Y SEGURIDAD VIAL**

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 **que conforman los grupos de atención prioritaria,** 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 que conforman los grupos de atención prioritaria, con discapacidad y/o movilidad limitada;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. ...

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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, así como la concientización sobre la accesibilidad y no discriminación de usuarios con perros guía o de perros de asistencia;

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 de atención prioritaria 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 dentrodel 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 de atención prioritaria;

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 38. Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad en todas sus modalidades, se prestarán **de acuerdo** a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

I. a. III. ...

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen **el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y** los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Artículo 40. ...

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 yacciones 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) ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. 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.

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. ...

I. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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; y

f) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.

IV. a VII. ....

VIII. El diseño e implementación de las auditorías e informes de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para divulgar sus resultados.

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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 de atención prioritaria.

Este sistema estará compuesto por información georreferenciada **por** estadística **organizada y estandarizada, a través de** 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, 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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 e intrahospitalaria 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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 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.

...

...

TITULO TERCERO

DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Artículo 55. El Servicio de **Transporte público y privado en** la Ciudad **se desarrollará en un sistema integrado, permitiendo la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y medios de pago.**

Para los efectos de esta Ley, se clasifica en:

I. a II. ...

Artículo 60. ...

A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que **se encuentren** mal comunicadas.

Artículo 61. ...

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

CAPÍTULO II

DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR

Artículo 64. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio. **De conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las licencias de forma general no podrán tener una vigencia mayor a cinco años y, tratándose de**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

licencias para vehículos de emergencia no podrán tener una vigencia mayor a dos años de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65 Bis de esta Ley.

…

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

Los permisos otorgados para uso particular no serán válidos en caso de que la persona titular del permiso, lo utilice para conducir vehículos de uso comercial o de transporte público.

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

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

I. El contenido del examen teórico-práctico de conocimientos y habilidades para cada una de las licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación, los cuales deberá hacer públicos para su consulta por parte de las y los interesados;

II. El protocolo para la aplicación de los exámenes teórico prácticos;

III. Los requisitos que garanticen que las personas con discapacidad, mediante formatos accesibles, puedan obtener su licencia o permisos en igualdad de condiciones, y

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

IV. Las medidas para la expedición de licencias por parte de la Secretaría, ya sea impresas en material plástico o en forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en el territorio nacional.

Artículo 65 Bis . Las licencias tendrán las siguientes vigencias:

I. Licencia para conducir vehículos particulares o motocicletas: cinco años;

II. Licencia para conducir vehículos de transporte público: tres años;

III. Licencia para conducir vehículos de transporte de carga: tres años;

IV. Licencia para conducir vehículos de emergencia y transporte escolar: dos años;

V. Permiso temporal para personas conductoras noveles: seis meses.

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

Artículo 65 Ter. La Secretaría diseñará e implementará cursos y manuales de educación vial y manejo seguro.

Los cursos y manuales deberán incluir al menos el conocimiento de los factores de riesgo prioritarios, así como la regulación enfocada a la protección y seguridad de todas las personas usuarias de la vía. Los cursos podrán ser requisitos para la obtención de licencias, y podrán ser realizados directamente por la Secretaría por una autoescuela certificada.

Artículo 67. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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/o 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; y

VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando **la persona** titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. **Las personas conductoras** de vehículos destinados al servicio de transporte privado o

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucradas en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 68. ...

I. Si **la persona conductora** acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año **y haya agotado en dos periodos consecutivos la mitad de los puntos de su matrícula y los puntos de la licencia;**

II. Cuando **la persona titular** de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;

III. Por un año, cuando la persona titular sea **sancionada** por primera ocasión por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligada la persona infractora a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; ~~y~~

IV. Por tres años, cuando la persona titular sea **sancionada** por segunda ocasión en un periodo menor a tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligada la persona infractora a someterse, a su costa,a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.

...

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. ...

CAPÍTULO III

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

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. 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.

Las políticas públicas y programas de movilidad y seguridad vial promoverán la intermodalidad con una visión científica en coordinación con las instancias

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. Se deberá garantizar la prestación del servicio público de transporte en vías de mayor accesibilidad durante las 24 horas del día.

La Administración Pública debe realizar las acciones necesarias que permitan que en los sistemas de transporte público existan las condiciones de diseño universal y se eviten actos de discriminación.

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

En aquellas demarcaciones territoriales que cuenten con áreas rurales se deberá proveer el servicio de transporte público gratuito, 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.

Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, evitando cualquier tipo de acto o conducta discriminatoria. Únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

En los casos en que las autoridades competentes emitan la declaratoria de emergencia y/o contingencia, la Administración Pública, ordenará la

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

implementación de medidas preventivas y emergentes en el servicio de transporte público, a efecto de garantizar la prestación del servicio.

Artículo 81. La Secretaría **en el ámbito de su competencia y** 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 y los grupos de atención prioritaria.**

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

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.

...

...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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.

La persona interesada en obtener una concesión para este tipo de servicio deberá acreditar su capacidad financiera con la documentación que garantice su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuentes **de financiamiento** para prestar el servicio.

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 **orden público e interés social.**

…

Artículo 95. …

…

…

Las personas físicas o morales concesionarias deberán implementar mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 de los particulares. En este sentido, deberá 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 96. Las concesiones otorgadas por la Secretaría para la prestación del servicio de transporte público, no crean derechos reales, ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorga el derecho al uso, aprovechamiento y explotación **del servicio** de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y podrán cederse en términos de lo dispuesto por el artículo 104 de esta Ley.

Artículo 100. La Declaratoria de Necesidad que se emita para el otorgamiento de concesiones para la prestación **del servicio** de transporte público de pasajeros y de carga, deberá contener:

I. a VII. ...

...

CAPÍTULO V

DE LA VIGENCIA DE LAS CONCESIONES

Artículo 101. Las concesiones que otorgue la Secretaría de conformidad con esta Ley, señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las inversiones que deban hacerse para la prestación **del servicio**, sin que pueda exceder de veinte años.

Artículo 109. ...

Si agotado el **plazo mencionado** no se ha resuelto la petición respectiva, se entenderá que opera la afirmativa ficta y el interesado deberá presentar dentro de los cinco días siguientes, los comprobantes de pago de derechos y la documentación e información respectiva, para que dentro de los quince días posteriores le sea otorgado el documento correspondiente

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

CAPÍTULO VII

DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS

Artículo 110. ...

I. a XXIII. ...

XXIV. Instalar en las unidades un equipo de radiocomunicación que permita informar al centro de atención al usuario lauta y destino del vehículo concesionado, así como para poder ser asistido en caso de que ocurra un **siniestro** de tránsito; y

XXV. ...

CAPÍTULO VII
DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS

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 **a la persona conductora**;

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.

...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Artículo 119. …

El incumplimiento al procedimiento y condiciones que establezca la Secretaría será sancionada de conformidad **con la** Ley de Responsabilidades Administrativas de la Ciudad de México, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que pudieran surgir de otras disposiciones.

CAPÍTULO VIII

DE LOS PERMISOS DEL TRANSPORTE

Artículo 121. La Secretaría en el momento que se presente suspensión total o parcial del servicio por causas de caso fortuito o fuerza mayor, podrá otorgar permisos temporales para la prestación de los servicios de transporte públicos **en todas** sus modalidades, a personas físicas y morales, aún y cuando no sean concesionarias; estos permisos duraran el tiempo que dure el evento de que se trate sin que los mismos puedan exceder de ciento ochenta días naturales; en los casos de que este plazo se exceda y aún los efectos del evento sigan ocasionando la suspensión del servicio, la Secretaría ampliará dicho plazo por sesenta días naturales más, sin que ello genere derechos sobre la prestación del servicio y/o derechos adquiridos.

Artículo 122. …

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

Artículo 125. Para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como para el establecimiento de sitios, bases, lanzaderas y su equipamiento auxiliar en la Ciudad, los interesados deberán **contar con** un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y del pago de los derechos correspondientes.

Artículo 129. …

…

Presentada la solicitud de prórroga en tiempo y forma, la Secretaría resolverá en un plazo máximo de un mes; si **transcurrido este** plazo la Secretaría no da

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

respuesta, operará la afirmativa ficta de conformidad a lo establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el permisionario deberá presentar, dentro de los cinco días siguientes los comprobantes de pago de derechos y los documentos e información necesaria, para que dentro de los quince días posteriores, le sea otorgado el documento correspondiente.

Artículo 131.

I. a V. ...

VI. Hacerse acreedor a infracciones calificadas como graves por la Secretaría, por incumplir con las obligaciones **y/o** condiciones establecidas en la presente Ley, en el permiso o en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, ya sea por sí mismo o a través de sus conductores o personas relacionadas con la prestación de los servicios de transporte.

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 **a la persona conductora**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

Las víctimas que resultasen 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. ...

II. En el caso de personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante legal **o apoderado**;

III. a 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.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

CAPÍTULO XIV
DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO

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,** así como 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;**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

IV. La infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, considerando el criterio de calle completa y evitando pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de hacer el cruce peatonal, así como el destinado a la movilidad activa y de tracción humana como son:

a) Aceras pavimentadas, que cumplan con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable, reservadas para el tránsito de personas peatonas, garantizando la accesibilidad a personas con discapacidad y movilidad limitada;

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 deberán priorizar 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 30 km/hr para calles secundarias y terciarias.

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

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

Lo anterior se realizará priorizando el espacio público destinado al transporte público, la movilidad activa, no motorizada y de tracción humana;

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

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

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

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

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

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

I. a V. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 **la aprobación** 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 **S**ecretaría.

Artículo 177. Las alcaldías **informarán** semestralmente a la Secretaría y a la Agencia de las autorizaciones y avisos **de** reinscripción, extinciones y revocaciones de incorporación de infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, así como del retiro de estos.

Artículo 178 bis. Serán medidas mínimas de tránsito:

I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, adecuado al tipo de vehículo que se pretenda operar;

II. Otorgar preferencia del paso a personas peatonas en el cruce de vías públicas de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. Las velocidades máximas por tipo de vía no deberán rebasar los límites establecidos en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México~~;~~

IV. La utilización **del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todas las personas pasajeras de vehículos motorizados** de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

V. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

VI. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones;

VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;

VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas de acuerdo con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

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

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

XII. La obligación de aplicación de pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto Seguridad Ciudadana emitirá a través del Reglamento de Tránsito los límites de alcoholemia, tomando en cuenta las siguientes consideraciones:

a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre; y

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;

XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables; y

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

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. ...

...

Las subcategorías de las diferentes vialidades se establecerá**n** en el Reglamento correspondiente y la Comisión **de clasificación** de Vialidades definirá su tipo.

Artículo 181. La regulación de la red vial de la Ciudad estará a cargo de la Secretaría, **en** el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción que se ejecute requerirá de su autorización.

La Secretaría deberá notificar a la Secretaría de Obras sobre los proyectos de construcción en la red vial que autorice, para efecto **de que** la Agencia lleve a cabo la programación de obra en la vía pública.

...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

...

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 grupos de atención prioritaria 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 185. La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación **con la** Secretaría de Obras y las Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

...

Artículo 187. ...

La Administración Pública instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios; para **lo cual** la Secretaría emitirá el Manual de diseño y operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en la Ciudad, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios.

...

Artículo 188. ...

I. Condiciones de diseño universal y **accesibilidad para personas con discapacidad, movilidad limitada o grupos de atención prioritaria;**

II. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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. Áreas que permitan la **intermodalidad** del transporte público con modos no motorizados;

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

...

Es facultad de Seguridad Ciudadana vigilar el cumplimiento de las reglas de tránsito y aplicar las sanciones establecidas **en dicho** ordenamiento.

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

…

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 207. …

La Secretaría establecerá los lineamientos de señalamiento horizontal y vertical para el estacionamiento de vehículos en **la vía** pública mediante el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad de México.

Artículo 212. Seguridad Ciudadana tendrá la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, **de los** grupos o individuos **que** den aviso.

Para la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración **humana de** carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea perfectamente **lícita** y que pueda perturbar el tránsito en las vialidades, la paz y tranquilidad de la población de la ciudad, es necesario que se dé aviso por escrito a Seguridad Ciudadana, con por lo menos 48 horas de anticipación a la realización de la misma.

La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá informar a la población a través de los medios masivos de comunicación y medios electrónicos, sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren de forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Asimismo, deberá proponer alternativas para el tránsito de las **personas o** vehículos.

CAPÍTULO XV

DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD **Y LA SEGURIDAD VIAL**

Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad **activa además de la seguridad vial con un enfoque sistémico** encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, **con el fin de** lograr una sana convivencia en las calles, prevenir

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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**. L**as 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** conductor**a**s de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela, **respetando en todo momento los lineamientos del Reglamento de Tránsito**; 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. L**as personas** usuari**a**s 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:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

II. a IV. ...

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

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

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

VIII. La preferencia **en todo momento~~s~~ a las personas** peaton**a**s y ciclistas; en razón de su **condición**;

IX. a X....

XI. La importancia de la incorporación de la perspectiva de género, **así como del trato digno y no discriminación hacia grupos de atención prioritaria y vulnerables,** 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 tod**a**s 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.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 de atención prioritaria.

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 personas conductoras, 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, movilidad urbana **y limitada**, en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior.

Se deroga.

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;

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

II. Concientizar, especialmente a las personas conductoras de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;

III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;

IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;

V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;

VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada, y

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

Artículo 232. Con el fin de hacer efectiva~~s~~ la capacitación y difundir la cultura de la movilidad **y la seguridad vial** en la Ciudad, la Secretaría contará con un cuerpo especializado de información, orientación, auxilio, seguridad vial y apoyo a la movilidad, que proporcione estos servicios a la población en general.

Artículo 233. En materia de seguridad vial, la Secretaría **y la Secretaría de Salud** coordinará**n** 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. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

a) Desarrollo y calidad de los servicios prestados a **las personas usuarias** o instituciones públicas;

b) Profesionalización de **las personas** prestadora**s** 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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 **de la 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** peatonas, el uso de la bicicleta, **vehículos no motorizados, vehículos cero o baja emisión de contaminantes** y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables, **el respeto a los derechos humanos** y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.

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

I. El pago de derechos;

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

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

IV. Fomentar el uso de vehículos cero o bajas 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.

TÍTULO CUARTO

DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I

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

Artículo 240. A fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, proporcionen el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de tránsito, transporte, vialidad, **movilidad y seguridad vial**; sin perjuicio del ejercicio de sus facultades, la Secretaría deberá solicitar al Instituto realizar visitas de inspección o verificación. Las autoridades competentes podrán solicitar en cualquier momento y las veces que sea necesario a 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.

...

...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 l**as 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 243. …

Ninguna visita de verificación podrá realizarse sin orden de inspección o verificación **emitido y signado por** la autoridad competente.

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.**

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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 l**as personas** usuari**a**s 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 248. Si de las visitas de verificación, se desprendiera la posible comisión de un delito, **las autoridades** de la Administración Pública deberán querellarse y/o entablar las denuncias correspondientes en términos de la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.

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.

CAPÍTULO II
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

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.

Se deroga.

Artículo 251. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por las personas concesionarias,

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

permisionarias, operadoras, conductoras, empleadas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. a IV. ...

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

VI. ...

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

VIII. ...

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

X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de l**as 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;

XI. ...

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

XIII. A 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 l**as 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. a XVI. ...

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,

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del **siniestro** 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.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

Artículo 256. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a lo contenido en la resolución administrativa en materia de impacto de movilidad **y seguridad vial**, así como de operación de estacionamientos públicos, se sancionarán conforme a lo dispuesto en el Reglamento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Las sanciones que resulten por la violación a la presente Ley, serán aplicadas por la autoridad competente tomando en cuenta:

I. La gravedad de la infracción;

II. La reincidencia;

III. Las circunstancias de ejecución; y

IV. Las condiciones del infractor.

CAPÍTULO IV
DE LOS DELITOS

Artículo 261 bis. Las autoridades competentes determinarán la viabilidad de utilizar los mecanismos alternativos de solución de controversias en materia penal establecidos en la Ley respectiva, y priorizará su aplicación.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

TERCERO. La persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México contará con un plazo de 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para 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.

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

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

QUINTO. A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las referencias que se hagan en otros ordenamientos a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se entenderán hechas a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México.

SEXTO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al contenido y aplicación del presente Decreto.

Dado en el salón de sesiones del Congreso de la Ciudad de México a los 2 días de julio de 2025.

ATENTAMENTE

Royfid Torres González

DIP. ROYFID TORRES GONZÁLEZ

Luisa Fernanda Ledesma Alpízar

DIP. LUISA F. LEDESMA ALPÍZAR

Patricia Urriza Arellano

DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO

Congreso de la Ciudad de México
III Legislatura
Julio de 2025

FORMATO DE LECTURA FÁCIL
INTRODUCCIÓN
Chilangas y Chilangos:

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

En Movimiento Ciudadano creemos que todas las personas que vivimos en la Ciudad debemos movernos de forma fácil y segura.

Queremos que los coches respeten a las motos, que las motos respeten a las bicicletas, y que todos cuiden a quienes caminan o usan el camión o el metro.

Por eso hicimos una Ley que ayuda a que todos estén más seguros en las calles. Una ley que cuida a niñas, niños, personas adultas mayores, y a todas las personas que vivimos en esta gran ciuda**d.**

¿QUE SE PROPONE?

Queremos que todas las personas estén muy cuidadas cuando caminen por la calle, anden en bicicleta, en scooter, en camión, en moto o en coche. Queremos que nadie se lastime y que todos puedan moverse seguros por la ciudad.

En esta Ley hay una idea muy importante: una pirámide que dice quién pasa primero en la calle. ¡Como un juego donde hay turnos!

- Primero pasan las personas que caminan, sobre todo las mujeres, las y los abuelitos, y quienes usan silla de ruedas o tienen alguna dificultad para moverse.
- Después van las bicis, los patines, los scooters y las patinetas.
- Luego, las personas que usan el camión o el metro.
- Después los camiones que llevan cosas.
- Y al final los coches particulares, porque aunque hay muchos, no son los

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

que más se usan.

Así, todos y todas podemos movernos mejor, más seguros y felices por la ciudad.

¿QUÉ SIGNIFICA?

Nuestra ciudad tiene muchas calles que fueron hechas para los coches, pero con esta nueva Ley queremos que las calles sean seguras para todas y todos: para quienes caminan, andan en bici o usan el transporte público, que además cuida más al planeta porque no contamina tanto como los autos.

Esta Ley quiere que no haya tantos choques ni accidentes. Por eso se pondrán reglas más claras, revisiones para que quien maneje lo haga bien y haya ayuda médica si alguien se lastima. También los policías y las personas del gobierno tienen que cuidar que las calles estén bien, y avisar si algo está roto o peligroso. Queremos que nadie se lastime y que todas las personas puedan moverse seguras por la ciudad.

¿EN QUÉ NOS BENEFICIA?

Hay cosas en la calle que pueden ser muy peligrosas, como cuando alguien maneja después de tomar alcohol, cuando va muy rápido, cuando no hay caminos para bicicletas, o cuando hay hoyos, banquetas rotas o semáforos que no sirven. Todo eso puede hacer que la calle sea un lugar riesgoso.

Pero todas las personas —niños, niñas, mamás, papás, abuelos— deberían poder salir de casa sin miedo, caminar o moverse seguros, y regresar tranquilos. Por eso

https://app.con-certeza.mx/info/6862e12b8250a814a928c7b5

necesitamos una regla (una ley) que nos ayude a tener calles bonitas, seguras y cuidadas. Porque movernos seguros en la ciudad es un derecho que todos tenemos. Es el derecho a la movilidad y a la seguridad vial.
¿QUIÉN LO PROPONE?
Tus representantes, Roy, Luisa y Paty.