



## **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XVI AL PÁRRAFO SEXTO DEL ARTÍCULO 71 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ**

**PRESIDENTE DE LA DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO**

**DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**III LEGISLATURA**

**P R E S E N T E**

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, Diputado integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica; y 5, fracción I, 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la Fracción XVI al Párrafo Sexto del Artículo 71 de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER**

La movilidad en la Ciudad de México constituye uno de los principales retos para garantizar el ejercicio pleno de los derechos humanos, la seguridad vial, la sustentabilidad ambiental y la calidad de vida de las personas. En las últimas décadas, el crecimiento urbano, la concentración de actividades económicas y la expansión del parque vehicular han generado una presión constante sobre el sistema de movilidad, afectando la seguridad, la eficiencia y la equidad en el uso del espacio público.

Las alcaldías, como el nivel de gobierno más cercano a la ciudadanía, desempeñan un papel fundamental en la gestión del territorio, la planeación urbana y el mantenimiento de la infraestructura pública. Sin embargo, la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México no contempla actualmente una estructura institucional específica que se encargue de atender de manera integral las políticas locales de movilidad y seguridad vial. Esta omisión ha limitado la capacidad de las demarcaciones para implementar acciones



coordinadas que fortalezcan la movilidad sustentable, la seguridad de peatones y ciclistas, y la reducción de siniestros viales en sus territorios.

La creación de un área especializada en movilidad y seguridad vial dentro de la estructura orgánica de las alcaldías permitiría dar cumplimiento efectivo a las obligaciones establecidas en la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** y en la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, particularmente aquellas relacionadas con la protección de los usuarios vulnerables de la vía, la promoción de modos sustentables de transporte y la adopción del enfoque de **Visión Cero**, que busca eliminar las muertes y lesiones graves por hechos de tránsito.

Dicha área podría desarrollar programas locales de movilidad segura, coordinar la señalización y el mantenimiento de infraestructura vial, fomentar la educación vial comunitaria y promover la participación ciudadana en la planeación de la movilidad. Asimismo, fortalecería los mecanismos de coordinación interinstitucional con la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Seguridad Ciudadana y las áreas de planeación y obras públicas de las propias alcaldías.

En suma, esta reforma responde a la necesidad de construir una política de movilidad más equitativa, eficiente y segura desde el ámbito territorial, reconociendo que los entornos urbanos más seguros y accesibles comienzan en las colonias y barrios. Incorporar en la estructura orgánica de las alcaldías un área de movilidad y seguridad vial significa avanzar hacia una gestión local moderna, sustentable y comprometida con el bienestar y la seguridad de todas las personas que habitan y transitan en la Ciudad de México.

## II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La movilidad en la Ciudad de México no afecta por igual a todas las personas. Diversos estudios han demostrado que **las mujeres, niñas, personas cuidadoras y grupos históricamente vulnerados** enfrentan mayores riesgos y barreras al desplazarse por la ciudad. La falta de infraestructura segura, la violencia sexual en el transporte público y la ausencia de una planeación con enfoque de género perpetúan desigualdades estructurales que limitan su derecho a una movilidad libre, segura y accesible.<sup>1</sup>

<sup>1</sup><https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Genero-y-Movilidad-en-la-Ciudad-de-Mexico.pdf>



Las mujeres, en particular, realizan **viajes más cortos, múltiples y vinculados al trabajo de cuidados**, lo que las obliga a transitar con frecuencia a pie o en transporte público, generalmente acompañadas de menores o personas mayores. Sin embargo, las políticas locales de movilidad no han incorporado suficientemente esta realidad. Las decisiones sobre diseño vial, iluminación, señalización, transporte y espacio público suelen hacerse desde una visión neutra que, en la práctica, **ignora las necesidades diferenciadas de mujeres y niñas**, exponiéndolas a riesgos de violencia, acoso o accidentes viales.

A ello se suma que las **alcaldías carecen de estructuras institucionales especializadas** para diagnosticar, planear y ejecutar acciones de movilidad con enfoque de género. Esta carencia impide diseñar estrategias locales que promuevan entornos seguros, con perspectiva territorial y con participación comunitaria, particularmente en zonas donde los trayectos cotidianos se realizan caminando o en transporte público.

La creación de un **área de movilidad y seguridad vial** dentro de la estructura orgánica de las alcaldías permitiría incorporar la **perspectiva de género y de derechos humanos** en la planeación y ejecución de políticas locales. Esta instancia podría identificar zonas de riesgo para mujeres y niñas, impulsar proyectos de iluminación, accesibilidad y señalización segura, capacitar al personal en prevención de la violencia vial y de género, y coordinar acciones con la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de las Mujeres para garantizar la transversalidad de políticas públicas.

Con ello se avanzaría en el cumplimiento de los principios de igualdad sustantiva, no discriminación y derecho a la ciudad establecidos en la **Constitución Política de la Ciudad de México**, así como en los compromisos asumidos por el Estado mexicano en la **Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW)** y en la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, que reconoce la necesidad de atender los factores sociales y de género que inciden en la seguridad vial.

En este sentido, incorporar un área de movilidad y seguridad vial en las alcaldías no sólo responde a una cuestión administrativa, sino a una **exigencia de justicia social y equidad**. Implica reconocer que garantizar la seguridad vial y el derecho a la movilidad de las mujeres, niñas y personas cuidadoras es un paso indispensable para construir una ciudad más segura, igualitaria y libre de violencia.



### III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La creación obligatoria, en la estructura orgánica de cada alcaldía, de un Órgano/Área de Movilidad y Seguridad Vial permitirá descentralizar y territorializar la política pública de movilidad, mejorar la prevención y atención de hechos de tránsito, incorporar perspectiva de género en el planeamiento local y fortalecer la coordinación con la SEMOVI y la Secretaría de Seguridad. Esto responde a una necesidad demostrada por la siniestralidad vehicular y por las brechas de género en percepción y riesgo en los desplazamientos urbanos.

- En 2024 ingresaron al C5 de la CDMX 81,140 reportes por incidentes viales (reducción interanual del 4.6% respecto a 2023), lo que muestra la magnitud y la exigencia constante de gestión local de incidentes viales.
- En 2024 se registraron 533 personas fallecidas por hechos de tránsito en la Ciudad de México; 8 de cada 10 víctimas fatales fueron hombres (429 de 533), lo que revela patrones de exposición por tipo de usuario (peatones, motociclistas, ciclistas, etc.). Estos datos permiten focalizar intervenciones territoriales (ejes/intersecciones de mayor concentración).<sup>2</sup>
- En 2024 murieron 20 ciclistas y se registraron miles de lesionados ciclistas; el número absoluto y la tasa por viajes muestran que ciertas modalidades (bicicleta, moto) requieren estrategias específicas locales.
- En trimestres concretos (p. ej. IV trimestre 2024) se documentaron concentraciones en intersecciones y tramos específicos (p. ej. Calz. de Guadalupe y Circuito Interior: 73 incidentes), lo que subraya la necesidad de diagnósticos y respuestas a escala de alcaldía.<sup>3</sup>

Estos datos —reportes, muertes por siniestros y concentración territorial— muestran que la prevención, mitigación y atención de hechos de tránsito requieren una unidad con capacidad técnica y operativa en cada alcaldía (diagnóstico local, señalización, obras de mitigación, campañas, seguimiento a siniestros).

La Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU, INEGI) mostró que en 2021 el 24.7% de las mujeres de 18 años y más enfrentó acoso sexual en espacios públicos; la percepción de inseguridad en transporte público es particularmente

<sup>2</sup> [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/HT/2024/ReporteHT\\_4toTrimestre2024.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/HT/2024/ReporteHT_4toTrimestre2024.pdf)

<sup>3</sup> Reporte trimestral de hechos de tránsito en colaboración con ssc, fgj, c5 y bigrs octubre - diciembre 2024.



alta entre mujeres. La movilidad cotidiana de las mujeres (viajes de cuidado, interdependencia de trayectos, viajes múltiples) las expone a riesgos y a costos de movilidad mayores que los de los hombres<sup>4</sup>.

Estudios y diagnósticos de la propia SEMOVI y de organizaciones técnicas señalan que los planes de movilidad sin enfoque de género no consideran los "viajes de cuidado" ni las rutas y horarios en los que aumenta el riesgo de violencia o inseguridad para mujeres y personas cuidadoras. Incorporar perspectiva de género en la planeación local reduce barreras de acceso a servicios y oportunidades<sup>5</sup>.

Con un área de movilidad dentro de la alcaldía se puede: mapear rutas/tramos inseguros para mujeres, instrumentar iluminación/recorrido escolar/zonas de tráfico calmado, coordinar acciones contra el acoso en transporte y evaluar la efectividad de medidas con indicadores desagregados por sexo y edad.

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su Reglamento contemplan instrumentos como el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial y establecen la planeación local como responsabilidad compartida; además el Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) y la política "Visión Cero CDMX" plantean metas y un enfoque de sistema seguro. Esto legitima la creación de capacidades técnicas en la escala de alcaldía para cumplir obligaciones de la Ley de Movilidad.

Actualmente varias alcaldías han instalado o cuentan con Consejos Asesores de Movilidad y Seguridad Vial (ej.: Azcapotzalco, Gustavo A Madero, Tlalpan, Iztapalapa, Miguel Hidalgo, Alvaro Obregón, Venustiano Carranza, la función de estos consejos para proponer políticas locales), lo que demuestra que ya existe prácticas consultivas locales que podrían profesionalizarse y articularse con un área orgánica estable para proponer y ejecutar obras de mitigación (reducción de velocidad, pasos peatonales, islas refugio, iluminación, ciclovías seguras, rutas escolares<sup>6</sup>).

También las acciones que podría implementar una área dedicada exclusivamente a la movilidad y seguridad vial serían las relativas a la Prevención y campañas con enfoque de género: con el objeto de diseñar acciones para reducir acoso y violencia en el transporte, realizar diagnósticos sobre viajes de cuidado y medidas de seguridad en horarios/espacios críticos además, de lograr

<sup>4</sup>[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2021\\_diciembre\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2021_diciembre_presentacion_ejecutiva.pdf)

<sup>5</sup><https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Genero-y-Movilidad-en-la-Ciudad-de-Mexico.pdf>

<sup>6</sup>[https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI-2021-2024\\_.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI-2021-2024_.pdf)



una Coordinación interinstitucional al articularse con SEMOVI, Secretaría de Seguridad Ciudadana, Secretaría de Obras y Hospitales locales para respuesta ante hechos de tránsito.

#### **IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD**

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 4º constitucional dispone lo siguiente:

"Artículo 4º. (...)

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

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 4 que brinda los principios de movilidad y seguridad vial, establece lo siguiente:

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial. La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;



IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

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

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

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



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

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente; XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

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

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

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

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

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

Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los



factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

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



Adicionalmente, el artículo 6º de la norma general dispone las reglas que a continuación se enuncian, sobre la preferencia que se dará en el uso de la vía pública, a las personas conductoras, dependiendo del vehículo que utilicen:

"Artículo 6. Jerarquía de la movilidad. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

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

Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

**También en el Capítulo II Del Derecho a la Movilidad de la LGMSV, en su artículo 9 nos dice que:**

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

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

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

III. La movilidad eficiente 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;
- VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

**Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera."**

Del mismo Capítulo II de la Ley General, también se encuentran dos artículos muy importantes que fundamentan dicha iniciativa, los cuales son los siguientes:

Artículo 10. 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.

Artículo 11. De la seguridad vial. 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 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;
- II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;



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

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

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y

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

Con base en lo dispuesto por el artículo 12 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establece que:

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.

### **Constitución Política de la Ciudad de México**

El texto constitucional local dispone, en su artículo 13, lo que a continuación se transcribe:

#### **"ARTÍCULO 13 CIUDAD HABITABLE**

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía



de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

#### Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Por su parte, la Ley de Movilidad de la Capital dispone lo siguiente:

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

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

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

- I.Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II.Ciclistas;
- III.Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV.Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V.Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y



## VI. Usuarios de transporte particular automotor.

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

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

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;

Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

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;

Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

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;

Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;



Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

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

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.

Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:

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;

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;

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 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, 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

Asimismo la Ley Orgánica de Alcaldías establece en su artículo 29 lo siguiente:

Artículo 29. Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:

I. Gobierno y régimen interior;

II. Obra pública y desarrollo urbano;



- III. Servicios públicos;
- IV. Movilidad;
- V. Vía pública;
- VI. Espacio público;
- VII. Seguridad ciudadana;
- VIII. Desarrollo económico y social;
- IX. ... XII. ...

Artículo 30. Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en las siguientes materias: gobierno y régimen interior, obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, movilidad, vía pública y espacios públicos, desarrollo económico y social, cultura, recreación y educación, asuntos jurídicos, rendición de cuentas, protección civil y, participación de derecho pleno en el Cabildo de la Ciudad de México, debiendo cumplir con las disposiciones aplicables a este órgano.

Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:

- I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;
- II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;
- III. Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que afecten su destino y naturaleza, sea mínima;
- IV. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;
- V. Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;
- VI. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;



VII. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;

VIII. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable; y

IX. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.

#### **V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XVI AL PÁRRAFO SEXTO DEL ARTÍCULO 71 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

#### **VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR**

<b>TEXTO VIGENTE</b>	<b>TEXTO NORMATIVO PROPUESTO</b>
Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México	Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México
Artículo 71. ... ... ... ... ... Las Alcaldías deberán contar por lo	Artículo 71. ... ... ... ... ... Las Alcaldías deberán contar por lo



menos con las siguientes Unidades Administrativas: I. Gobierno; II. Asuntos Jurídicos; III. Administración; IV. Obras y Desarrollo Urbano; V. Servicios Urbanos; VI. Planeación del Desarrollo; VII. Desarrollo Social. VIII. Desarrollo y Fomento Económico; IX. Protección Civil; X. Participación Ciudadana; XI. Sustentabilidad; XII. Derechos Culturales, Recreativos y Educativos; XIII. De Igualdad Sustantiva; XIV. Juventud; y XV. Educación Física y Deporte. (SIN CORRELATIVO) ... ... ...	menos con las siguientes Unidades Administrativas: I. Gobierno; II. Asuntos Jurídicos; III. Administración; IV. Obras y Desarrollo Urbano; V. Servicios Urbanos; VI. Planeación del Desarrollo; VII. Desarrollo Social. VIII. Desarrollo y Fomento Económico; IX. Protección Civil; X. Participación Ciudadana; XI. Sustentabilidad; XII. Derechos Culturales, Recreativos y Educativos; XIII. De Igualdad Sustantiva; XIV. Juventud; y XV. Educación Física y Deporte; <b>y</b> <b>XVI. Movilidad y Seguridad Vial.</b> ... ...
--	--

Por otra parte y derivado de los argumentos vertidos en apartados anteriores, se



propone el **Decreto por el que se adiciona la Fracción XVI al Párrafo Sexto del Artículo 71 de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México** en los siguientes términos:

## DECRETO

**ÚNICO.- Se adiciona la Fracción XVI al Párrafo Sexto del Artículo 71 de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México** para quedar como sigue:

### LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 71. ...

...

...

...

...

Las Alcaldías deberán contar por lo menos con las siguientes Unidades Administrativas:

I. Gobierno;

II. Asuntos Jurídicos;

III. Administración;

IV. Obras y Desarrollo Urbano;

V. Servicios Urbanos;

VI. Planeación del Desarrollo;

VII. Desarrollo Social.

VIII. Desarrollo y Fomento Económico;

IX. Protección Civil;

X. Participación Ciudadana;



- XI. Sustentabilidad;
- XII. Derechos Culturales, Recreativos y Educativos;
- XIII. De Igualdad Sustantiva;
- XIV. Juventud; y
- XV. Educación Física y Deporte; y
- XVI. Movilidad y Seguridad Vial.**

...

...

...

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** Remítase el presente Decreto a la Jefatura de Gobierno para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.** La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**TERCERO.** En un plazo máximo de 180 días naturales, las Alcaldías deberán realizar las adecuaciones administrativas y reglamentarias establecidas en el presente Decreto.

Dado en el Recinto Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a los 16 días del mes de octubre de 2025.

## SUSCRIBE

*Miguel Angel Macedo Escartín*  
**DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN**

## Certificado de firma

13/10/2025 15:42

## Documento electrónico

## Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral

Identificador: 68ED71F517B4E5064E48C6BD

Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín

Nombre y extensión: INICIATIVA\_Ley Organica de Alcaldías\_Movilidad.pdf

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Descripción:

Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx

Cantidad de páginas: 3

Teléfono:

Estado: Firmado

Dirección IP: 189.146.138.197

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

4e7379c366e00fd7c1717ddff513932b567231aa18f5fc72466ba9d6986c0b90

Fecha y hora de emisión

Huella digital del contenido del documento firmado:

a1905fd45163f381fd7729e75a436e5ef4e0f8d70f9728205cab275ba005c21d

(America/Mexico\_City):

13/10/2025 15:41

## Constancia de conservación del documento firmado

## Información de la constancia NOM-151

## Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

13/10/2025 21:41:59 UTC (13/10/2025 15:41:59 Hora local de la Ciudad de México)

Prestador de Servicios de Certificación (PSC):

PSC WORLD S.A. DE C.V.

Nombre y extensión:

974c2194-997d-4652-972f-8d1cd19632c8.cons

Certificado PSC válido desde: 2017-07-19

Huella digital contenida en la constancia:

a1905fd45163f381fd7729e75a436e5ef4e0f8d70f9728205cab275ba005c21d

Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

## Firmantes

## Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín

## Atributos

## Firma

## Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio

ID: 68ED721E47231E40C4343B4A

Enviado: 13/10/2025

Derecho

IP: 189.146.138.197

15:41:11

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Aceptó Aviso de

Método de notificación: Correo

Privacidad: 13/10/2025

Correo:

15:41:50

miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx

Visto: 13/10/2025 15:41:50

Teléfono:

Confirmado:

Emisor de la firma electrónica:

13/10/2025 15:41:50.961

Dibujada en dispositivo

Firmado:

Plataforma: https://app.con-certeza.mx

13/10/2025 15:41:50.962

## Firma con texto



EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

## Método de validación de firmante:

## Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:

<https://app.con-certeza.mx/constancia/974c2194-997d-4652-972f-8d1cd19632c8>