



**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA.**

P R E S E N T E:

Quien suscribe, **CLAUDIA MONTES DE OCA DEL OLMO**, Diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1 y 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como 5, fracción I y 95, fracción II de su Reglamento; someto a la consideración de este H. Congreso la presente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL PARA MOTOCICLISTAS**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Encabezado o título de la propuesta

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en materia de seguridad y cultura vial para motociclistas.

II. Planteamiento del problema

La Ciudad de México enfrenta un crecimiento exponencial en el uso de motocicletas como medio de transporte principal, impulsado por la congestión vial crónica, el alto costo de los automóviles y la expansión de plataformas de entrega a domicilio. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el número de motocicletas registradas en la capital pasó de casi 348 mil unidades en 2017, a más



de 737 mil en 2024, lo que representa un incremento del 112%¹. Entre el 2023 y el 2024, se dió un incremento del 18% en la cantidad de motocicletas registradas en la Ciudad de México, ya que se pasando de poco más de 608 mil unidades a 737 mil, lo que muestra el crecimiento acelerado en el uso de motocicletas². Ahora bien, en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), que incluye el Estado de México, el parque vehicular de motocicletas llega a alcanzar más de 1.5 millones de unidades.



¹ INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación.

https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=.

² idem.

³ El Economista. (2025, marzo). Cada semana mueren 5 motociclistas en la CDMX; circular a exceso de velocidad es la principal causa. Recuperado de:

<https://www.eleconomista.com.mx/estados/semana-mueren-5-motociclistas-cdmx-circular-exceso-velocidad-principal-causa-20250301-748517.html>.



Sin dejar de reconocer que las motocicletas se han convertido en una opción de movilidad accesible, también es cierto que implican un mayor riesgo para sus usuarios y que el crecimiento acelerado supone nuevos riesgos de movilidad que deben ser atendidos a través de políticas públicas integrales. Por un lado, este fenómeno no solo refleja la insuficiencia del transporte público, sino que agrava la vulnerabilidad vial en una Zona Metropolitana con más de 6.5 millones de vehículos motorizados.

Así como ha aumentado el número de motocicletas en la Ciudad de México, los accidentes de tránsito que involucran motocicletas también han mostrado una tendencia al alza.

A propósito de los accidentes de tránsito, es oportuno destacar que de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito provocan cada año alrededor de 1.2 millones de muertes en el mundo. Además, constituyen la principal causa de defunción entre jóvenes de 15 a 29 años⁴. En el contexto nacional, según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en 2022 se registraron 377,231 accidentes de tránsito en México, de los cuales 53,629 involucraron motocicletas⁵. Esto representa un aumento de más de 7,000 accidentes en moto respecto a 2021. Los siniestros en motocicleta ocupan el tercer lugar en víctimas mortales, después de los accidentes en automóvil y los atropellos, y son el segundo tipo de percance con más personas lesionadas⁶.

En la Ciudad de México, los reportes de la Secretaría de Movilidad (Semovi) confirman esta tendencia: año con año aumentan los hechos de tránsito que involucran motocicletas, llegando a alcanzar hasta el 40% de los accidentes⁷. Por otra parte, también con base a cifras de la Secretaría de Movilidad local, más del 50% de muertes por accidentes de tránsito durante el 2023, es decir, 238 de 472, fueron de motocicletas⁸. Esta cifra es alarmante y representa una gran área de oportunidad a nivel local.

⁴ World Health Organization. Traumatismos causados por el tránsito. Recuperado de: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

⁵ GNP. Accidentes de Motos México 2023. Recuperado de: <https://gnpautos.mx/blog/estadisticas-de-accidentes-en-moto-en-mexico/>.

⁶ INEGI. Accidentes de tránsito.

⁷ La Jornada. CDMX: motocicletas están involucradas en 40% de accidentes. <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/01/20/capital/cdmx-motocicletas-estan-involucradas-en-40-de-accidentes-4558>. Recuperado en octubre del 2025.

⁸ N+. (2024, julio). Aumentan las Muertes de Motociclistas en Accidentes Viales en la Ciudad de México. Recuperado de:

<https://www.nmas.com.mx/ciudad-de-mexico/aumentan-las-muertes-de-motociclistas-en-accidentes-viales-en-la-ciudad-de-mexico/>. Consultado en octubre del 2025.



Para ponerlo en perspectiva, en la Ciudad de México se produce un accidente de tránsito involucrando a un motociclista cada 30 minutos. Cada semana, son cinco personas (conductores y/o acompañantes) que pierden la vida utilizando este medio de transporte. Las cifras oficiales son contundentes y reflejan una realidad preocupante: entre 2019 y junio de 2024, el número de motociclistas fallecidos en hechos de tránsito aumentó de manera considerable. De acuerdo con los reportes trimestrales, se pasó de 23 muertes registradas en el primer trimestre de 2019 a 63 en el segundo trimestre de 2024, lo que representa un incremento del 173%⁹.



La Organización Mundial de la Salud señala cinco factores que incrementan la probabilidad de sufrir un accidente en motocicleta: exceso de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol, no utilizar casco de protección, no usar cinturones de seguridad, no emplear sistemas de sujeción para menores. Principales consecuencias de los accidentes en moto: pueden generar lesiones graves y secuelas permanentes como traumatismos craneoencefálicos, fracturas y lesiones

⁹ El Economista. (2025, marzo). Cada semana mueren 5 motociclistas en la CDMX; circular a exceso de velocidad es la principal causa. Recuperado de:

<https://www.economista.com.mx/estados/semana-mueren-5-motociclistas-cdmx-circular-exceso-velocidad-principal-causa-20250301-748517.html>.

¹⁰ idem.



medulares, pérdida de extremidades, parálisis o muerte. Además, tienen consecuencias económicas importantes por gastos hospitalarios, reparación de daños y pérdida de ingresos.

Las medidas más efectivas para reducir los siniestros en moto son: respetar los límites de velocidad y las normas de tránsito; evitar distracciones como el uso del celular al conducir, dar mantenimiento constante al vehículo, no exceder la capacidad de pasajeros, utilizar casco y equipo de protección, y contar con un seguro que cubra gastos médicos y daños a terceros.

En la Ciudad de México, el uso del casco entre motociclistas sigue siendo un tema crítico de seguridad vial. De acuerdo con la Secretaría de Seguridad Ciudadana, entre septiembre de 2023 y julio de 2024 se aplicaron más de 108 mil infracciones a motociclistas¹¹, y desde agosto de 2023 se han emitido 15,627 multas específicamente por no portar casco¹². Aunque su uso ha aumentado, muchos de los cascos que circulan no cumplen con las normas técnicas requeridas, lo que reduce su capacidad de protección. Un informe del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, 2023) señala que el uso de cascos certificados puede disminuir en un 39 % el riesgo de fallecer en un siniestro, sin embargo, la proliferación de los llamados "cascos quita multas" sigue representando un riesgo grave¹³. Estos datos evidencian la necesidad de fortalecer la cultura vial y la vigilancia en torno a la seguridad de los motociclistas en la capital.

Además, el 42% de las 9,128 personas lesionadas en accidentes viales en ese periodo fueron motociclistas, comparado con el 14% de automovilistas. Esta brecha subraya la urgencia de programas educativos que fomenten hábitos seguros, como¹⁴ el uso obligatorio de cascos y el respeto a límites de velocidad, para contrarrestar la "epidemia" de siniestros que afecta desproporcionadamente a este sector. En resumen, el incremento en el uso de motocicletas ha colisionado con una infraestructura vial obsoleta y una escasa educación vial, resultando en tasas de mortalidad e lesiones que superan ampliamente las de otros vehículos motorizados. Sin intervenciones regulatorias y campañas focalizadas, como las propuestas en esta iniciativa, la ZMVM podría ver un parque de motocicletas que represente el

¹¹ El Universal (2024, julio 29). En casi un año van 108 mil infracciones a motociclistas. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx>.

¹² Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México (2024). Policías de Tránsito de la SSC han elaborado más de 15 mil infracciones a conductores de motocicletas por no portar el casco de seguridad de agosto de 2023 a la fecha. Recuperado de <https://www.ssc.cdmx.gob.mx>.

¹³ Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo – ITDP México (2023). Avances de la Coalición del Casco. Recuperado de <https://mexico.itdp.org>.

¹⁴



70% del total vehicular para 2040, perpetuando una crisis de salud pública y movilidad.

Con relación a los datos antes señalados, es oportuno destacar que en septiembre de este 2025, más de mil seiscientas motocicletas se concentraron en el Monumento a la Revolución para avanzar en caravana hacia el Salón Internacional de la Motocicleta México (SIMM), como parte de la décimo quinta edición del evento “Pasión por la Seguridad”, enfocado en fomentar la cultura vial. Los participantes recorrieron una ruta controlada, visibilizando la importancia de conducir con responsabilidad. La caravana fue acompañada por autoridades y observada por cientos de familias que se acercaron para presenciar el recorrido hacia el recinto. Durante el trayecto, los motociclistas portaron casco certificado, equipo completo y respetaron las indicaciones de tránsito. El lema “*Cero alcohol y respeto al reglamento*” se repitió en pancartas, banderas y mensajes transmitidos por altavoces, enviando un mensaje claro de compromiso con la seguridad vial¹⁵.

La directora del SIMM, Laura González, destacó que reunir a más de mil seiscientas motos fue un mensaje contundente: la seguridad vial salva vidas y debe ser una prioridad para todos. De acuerdo con cifras del INEGI, en 2024 se registraron más de 85 mil accidentes relacionados con motocicletas en zonas urbanas y suburbanas del país. El grupo con mayor riesgo de sufrir amputaciones traumáticas correspondió a personas de entre 20 y 40 años¹⁶.

Estos datos reafirman la relevancia de promover una cultura vial responsable, donde la protección y el respeto a las normas sean la base para salvar vidas. Por todo lo anterior, se hace indispensable que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México atienda los retos que implican el aumento significativo en el uso de motocicletas en la Ciudad y la Zona Metropolitana del Valle de México.

III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso

No aplica.

¹⁵ Sociedad Noticias. Motociclistas recorren la Cdmx por seguridad vial. Consultado en octubre del 2025 en: <https://sociedad-noticias.com/2025/09/29/motociclistas-recorren-la-cdmx-por-seguridad-vial/>.

¹⁶ ibid.



IV. Argumentación de la Propuesta

El **objetivo de la iniciativa** es reformar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para incorporar disposiciones que promuevan una cultura vial específicamente dirigida a motociclistas, promoviendo el uso de cascos certificados, regulando la circulación segura en tráfico detenido o lento, y en general, fomentando la educación vial entre los motociclistas en beneficio de la seguridad en las vías públicas de la Ciudad de México.

Las reformas propuestas a los artículos 224, 225, 227, 228, 229, 230 y 233 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México abordan de manera integral la problemática de los altos índices de accidentes que involucran a motociclistas, y la vulnerabilidad en la que se encuentran. Lo anterior a partir de impulsar y promover una cultura vial específica para este grupo de personas. Por ejemplo, difundir la importancia de la obligatoriedad del uso de cascos certificados que responde directamente al bajo cumplimiento de esta medida de seguridad, que según el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) podría reducir la mortalidad en motocicletas hasta en un 39%.

Por otra parte, al plantear incorporar módulos obligatorios en los cursos de manejo (artículo 229) y campañas de comunicación (artículo 227) sobre el uso de cascos certificados, se fomenta una práctica que protege la vida de conductores y acompañantes, contrarrestando el uso de cascos no certificados que no ofrecen una protección adecuada. Esta medida es crucial, dado que el 43.4% de los accidentes viales fatales en la Ciudad de México en 2024, involucraron a motociclistas, muchos de los cuales no usaban cascos adecuados.

Asimismo, las reformas planteadas en la presente iniciativa, contemplan reforzar las reglas específicas para la circulación de motocicletas entre vehículos en tráfico detenido o lento, regulando una práctica común pero peligrosa que contribuye al 44% de los accidentes fatales por choques y al 20% por derrapes, según datos de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) para el segundo trimestre de 2024.

Los artículos 224, 225, 228 y 230 proponen capacitar a los motociclistas en maniobras seguras y difundir normas claras a través de programas y campañas, lo que reduce los riesgos asociados a esta conducta. Al integrar estas disposiciones en los cursos teórico-prácticos y en las campañas de comunicación, se promueve que los motociclistas comprendan y adopten prácticas de conducción prudente para reducir los altos índices de accidentes.



Por último, la coordinación interinstitucional y con el sector privado, propuesta en los artículos 227 y 228, asegura la implementación efectiva de programas de educación vial y campañas de comunicación masiva, utilizando medios como el Sistema Público de Radiodifusión y redes sociales. Estas acciones responden al crecimiento exponencial del parque de motocicletas y a la necesidad de un marco normativo que acompañe este cambio en los patrones de movilidad. Al establecer requisitos claros para la capacitación y certificación de conductores (artículos 229 y 230), las reformas garantizan que los motociclistas estén mejor preparados para enfrentar los retos de la circulación en una ciudad con más de 6.5 millones de vehículos, reduciendo la brecha de seguridad entre motociclistas y automovilistas, cuya tasa de letalidad es significativamente menor. Estas medidas, en conjunto, promueven una movilidad más segura, inclusiva y sostenible en la Ciudad de México.

V. Impacto Presupuestal

No se tiene contemplado un impacto presupuestal específico.

VI. Fundamentación

Formalmente, la presente iniciativa con proyecto de decreto se presenta con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, apartado A, fracción II de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como 2, fracción XXI, 5 fracción I y 95 fracción II de su Reglamento.

En términos sustantivos, la presente iniciativa tiene sustento en diversos instrumentos del derecho internacional, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el marco jurídico nacional. En el plano internacional, la presente propuesta encuentra su fundamento en los Objetivos de Desarrollo Sostenible: la meta 11.2 del ODS 11 que exige sistemas de transporte seguros, accesibles y orientados a reducir muertes y lesiones viales. También encuentra respaldo en la Declaración de Estocolmo (2020), mediante la cual los Estados se comprometen a adoptar medidas para proteger a usuarios expuestos como los motociclistas.



Constitucionalmente, esta iniciativa se sustenta en el Artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que garantiza la protección a la salud, que contempla priorizar un ecosistema de movilidad segura. También implica la facultad constitucional que tienen las autoridades locales a regular el tránsito, en donde son oportunas las propuestas para una educación vial específicamente dirigida a motociclistas con relación al uso de casco y a las condiciones específicas de su circulación.

En el ámbito federal, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial es un pilar central. Declara de orden público el derecho a la movilidad segura y contempla, entre sus artículos, proteger la integridad física y accesibilidad como finalidades esenciales. También contempla, a través del principio de jerarquía en movilidad, priorizar a los usuarios más vulnerables, entre los que se pueden considerar a los motociclistas en contraposición a los conductores de otros vehículos. También impone a las autoridades la obligación de implementar programas de educación vial, lo cual respalda los cursos y regulaciones que proponemos.

A nivel local, la Constitución de la Ciudad de México reconoce el derecho a la movilidad segura con accesibilidad y equidad y a protección de la seguridad ciudadana. Por otra parte, en la Ley de Movilidad local, los principios rectores incluyen la seguridad vial, y contempla las atribuciones de las autoridades locales de diseñar políticas públicas integrales que reduzcan accidentes y en general propicien mejores condiciones de seguridad para todos. En este sentido, la iniciativa plantea complementar las normas existentes y reforzar una mejor educación vial específicamente dirigida a los motociclistas a efectos de mejorar su propia seguridad, así como la de los demás conductores y habitantes de la Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México.

La propuesta planteada no sólo es deseable, sino que es necesaria ante las exigencias de movilidad y seguridad que plantean los datos y cifras actuales en aras de proteger la seguridad, integridad y bienestar de los ciudadanos.



VII. Denominación del proyecto

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE SEGURIDAD Y CULTURA VIAL PARA MOTOCICLISTAS.

VIII. Ordenamiento a Modificar

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
Texto Vigente	Texto Propuesto
<p>Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. a XIII. Sin modificación.</p> <p>XIV. Carril Confinado: Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte;</p> <p>XIV. Bis. Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. a XIII. Sin modificación.</p> <p>XIV. Carril Confinado: Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte;</p> <p>XIV. Bis. Casco Certificado: Es el casco que cumple con las medidas de seguridad y especificaciones técnicas establecidas por las disposiciones reglamentarias aplicables en materia de tránsito de la Ciudad de México, así como con las normas oficiales mexicanas o, en su caso, con los estándares internacionales equivalentes que regulen las especificaciones técnicas de los cascos de seguridad para motociclistas.</p>
XV. a CVI. Sin modificación.	XV. a CVI. Sin modificación.
<p>Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana</p>	<p>Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana</p>



CLAUDIA
MONTES DE OCA
DIPUTADA



<p>convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. En este sentido, se promoverá la inclusión de la perspectiva de género, con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.</p>	<p>convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. En el caso de los motociclistas, se promoverá el uso obligatorio de cascos certificados y el cumplimiento de las normas para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento, conforme al Reglamento de Tránsito, para garantizar la seguridad vial. En este sentido, se promoverá la inclusión de la perspectiva de género, con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.</p>
<p>Artículo 225. Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida; así como la prevención de la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;</p>	<p>Artículo 225. Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad deberá realizarse en condiciones de seguridad vial. Las autoridades, en el ámbito de su competencia, adoptarán las medidas necesarias para proteger la vida y prevenir la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular.</p> <p>En el caso de las motocicletas, se garantizará el uso de cascos certificados y se establecerán reglas específicas para su circulación entre vehículos en condiciones de tráfico detenido o lento.</p>
<p>II. a III. Sin modificación.</p> <p>IV. Las y los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela;</p>	<p>II. a III. Sin modificación.</p> <p>IV. Las y los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela, respetando los límites de velocidad y las condiciones específicas para circular entre vehículos en el caso de motocicletas;</p>
<p>V. Sin modificación.</p>	<p>V. Sin modificación.</p>



<p>con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. a V. sin modificación.</p> <p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</p> <p>VII. a XI. sin modificación.</p> <p>Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p>	<p>con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. a V. sin modificación.</p> <p>V. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito, así como la obligatoriedad del uso de cascos certificados para conductores y acompañantes de motocicletas y las condiciones seguras para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento,</p> <p>VII. a XI. sin modificación.</p> <p>Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas y redes sociales de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 228. La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.</p>	<p>Artículo 228. La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad, incluyendo programas específicos para motociclistas que fomenten el uso de cascos certificados y el cumplimiento de las normas para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.</p>
<p>Artículo 229. Será responsabilidad de la Secretaría definir los alcances y contenidos de los cursos de manejo para todo aquel que aspire a obtener por primera vez una</p>	<p>Artículo 229. Será responsabilidad de la Secretaría definir los alcances y contenidos de los cursos de manejo para todo aquel que aspire a obtener por primera vez una</p>



<p>licencia o permiso para conducir un vehículo motorizado en la Ciudad.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>licencia o permiso para conducir un vehículo motorizado en la Ciudad.</p> <p>Para los aspirantes a licencias de motocicleta, los cursos incluirán módulos obligatorios sobre el uso de cascos certificados y las reglas para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento.</p>
<p>Además, llevará un registro de la capacitación impartida a conductores y aspirantes a conductores y certificará a los aspirantes a obtener licencia o permiso de conducir en la Ciudad.</p>	<p>Además, llevará un registro de la capacitación impartida a conductores y aspirantes a conductores y certificará a los aspirantes a obtener licencia o permiso de conducir en la Ciudad.</p>
<p>Artículo 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.</p>	<p>Artículo 230. La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, incluyendo módulos específicos para motociclistas sobre el uso de cascos certificados y las condiciones seguras para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento, 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.</p>
<p>Artículo 233. En materia de seguridad vial, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes de prevención de hechos de tránsito, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.</p>	<p>Artículo 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 fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.</p>



Sin correlativo.	<p>Estas campañas incluirán mensajes específicos dirigidos a motociclistas para promover el uso de cascos certificados y el cumplimiento de las normas para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento, con énfasis en la reducción de accidentes mortales.</p>
------------------	---

IX. Texto Normativo Propuesto

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. - Se adiciona la fracción XIV Bis al artículo 9 y se reforman los artículos 224, 225, fracciones I y IV; 227, último párrafo; 228, 229, 230 y 233; todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

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

I. a XIII. Sin modificación.

XIV. Carril Confinado: Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte;

XIV. Bis. Casco Certificado: Es el casco que cumple con las medidas de seguridad y especificaciones técnicas establecidas por las disposiciones reglamentarias aplicables en materia de tránsito de la Ciudad de México, así como con las normas oficiales mexicanas o, en su caso, con los estándares internacionales equivalentes que regulen las especificaciones técnicas de los cascos de seguridad para motociclistas.

XV. a CVI. Sin modificación.

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 el caso de los motociclistas, se promoverá el uso obligatorio de cascos certificados y el cumplimiento de las normas para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento, conforme al Reglamento de Tránsito, para garantizar la seguridad vial. 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 225. Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:

I. La circulación en las vialidades de la Ciudad deberá realizarse en condiciones de seguridad vial. Las autoridades, en el ámbito de su competencia, adoptarán las medidas necesarias para proteger la vida y prevenir la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular.

En el caso de las motocicletas, se garantizará el uso de cascos certificados y se establecerán reglas específicas para su circulación entre vehículos en condiciones de tráfico detenido o lento.

II. a III. Sin modificación.

IV. Las y los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela, respetando los límites de velocidad y las condiciones específicas para circular entre vehículos en el caso de motocicletas;

V. Sin modificación.

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. a V. sin modificación.

V. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito, así como la obligatoriedad del uso de cascos certificados para conductores y acompañantes de motocicletas y las condiciones seguras para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento,

VII. a XI. sin modificación.

Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas y redes sociales 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, incluyendo programas específicos para motociclistas que fomenten el uso de cascos certificados y el cumplimiento de las normas para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.



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.

Para los aspirantes a licencias de motocicleta, los cursos incluirán módulos obligatorios sobre el uso de cascos certificados y las reglas para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento.

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, incluyendo módulos específicos para motociclistas sobre el uso de cascos certificados y las condiciones seguras para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento, 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 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 fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.

Estas campañas incluirán mensajes específicos dirigidos a motociclistas para promover el uso de cascos certificados y el cumplimiento de las normas para circular entre vehículos en tráfico detenido o lento, con énfasis en la reducción de accidentes mortales.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Gobierno de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

TERCERO.- La Secretaría de Movilidad contará con un plazo máximo de 90 días naturales a partir de la entrada en vigor de este Decreto para adecuar los



programas de capacitación, lineamientos y campañas de comunicación a lo establecido en el presente Decreto.

CUARTO.- Las disposiciones relativas a los cursos de conducción y módulos obligatorios para licencias de motocicleta serán aplicables para los trámites iniciados a partir de la publicación de los lineamientos respectivos, sin efectos retroactivos.

Dado en la Ciudad de México, el 21 de octubre del 2025

CLAUDIA MONTES DE OCA

DIPUTADA

Certificado de firma

15/10/2025 14:29

Documento electrónico

Identificador: 68F00392B105B5137439F648
Nombre y extensión: IN-2025.10.21 Ref. Ley de Movilidad CDMX, Motociclistas (1).pdf
Descripción:
Cantidad de páginas: 3
Estado: Firmado
Firmantes: 1
Huella digital del contenido del documento original:
350309c0b9d3a4222389504a8d7b1d9810c1ba6cd5cbead108c6a77b4ea9d8f7
Huella digital del contenido del documento firmado:
9dc8439171a663f01ac1973eaf8ebd1426aeb79e315c713ec87175ffdec1cb6a

Solicitante del proceso de firma Almacenado

Nombre: Claudia Montes De Oca Del Olmo
Compañía: SR LUZ SA DE CV
Correo electrónico: claudia.montesdeoca@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:
Dirección IP: 2806:2a0:140c:8a5c:9db4:3032:7313:3b40
Fecha y hora de emisión
(America/Mexico_City):
15/10/2025 14:26

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:
15/10/2025 20:29:37 UTC (15/10/2025 14:29:37 Hora local de la Ciudad de México)
Nombre y extensión:
d9a65819-06f3-4624-beb1-cac5e51919a7.cons
Huella digital contenida en la constancia:
9dc8439171a663f01ac1973eaf8ebd1426aeb79e315c713ec87175ffdec1cb6a

Información del emisor de la constancia NOM-151

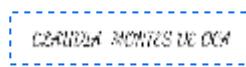
Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
PSC WORLD S.A. DE C.V.
Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. CLAUDIA MONTES DE OCA

Atributos	Firma
Tipo de actuación: Por su Propio Derecho	ID: 68F00428739E3254F0766C40 IP: 2806:2a0:140c:8a5c:9db4:3032:7313:3b40
Compañía:	
Método de notificación: Correo	
Correo:	claudia.montesdeoca@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:	
Emisor de la firma electrónica:	
Dibujada en dispositivo	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx	

Firma con texto



Fecha
Enviado: 15/10/2025 14:28:14
Aceptó Aviso de Privacidad: 15/10/2025 14:29:18
Visto: 15/10/2025 14:29:28
Confirmado: 15/10/2025 14:29:28.589
Firmado: 15/10/2025 14:29:28.59

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/d9a65819-06f3-4624-beb1-cac5e51919a7>

