



**DIP. JESUS SESMA SUAREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

Quien suscribe, **OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS**, Diputada Local integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, numeral A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, Apartado D, inciso a), b); y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II, 13 fracción LXIV, LXXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5, fracción I; 95, fracción II; 96; y 118 del Reglamento de Congreso de la Ciudad de México, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN VII DEL ARTÍCULO 41 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL OBJETO DE ESPECIFICAR LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA EFECTIVIDAD DEL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD**”. Conforme a lo siguiente:

I. TÍTULO DE LA PROPUESTA.

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VII del artículo 41 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el objeto de especificar los criterios de evaluación de la efectividad del Programa Integral de Movilidad”.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La congestión vial en la Ciudad de México representa uno de los desafíos más persistentes y multifacéticos que enfrentamos los capitalinos a diario, esta problemática la podemos ver en avenidas saturadas, tiempos de viaje impredecibles y una constante lucha por el espacio urbano, donde el flujo vehicular se ve



obstaculizado por una densidad de automóviles que supera con creces la capacidad de la infraestructura existente.

La capital mexicana, con su población de más de nueve millones de residentes y una zona metropolitana que abarca a más de 21 millones de personas, experimenta un volumen de tráfico que no sólo ralentiza el movimiento, sino que genera una cadena de efectos negativos en diversos aspectos de la vida cotidiana, en donde la falta de inversión en infraestructura tanto para traslado privado así como del transporte público, transforman lo que debería ser un trayecto eficiente en una experiencia frustrante que afecta la calidad de vida de los ciudadanos, razón por la cual es importante destacar la urgencia de reconocer esta situación como un problema estructural que demanda atención inmediata.

En términos cuantitativos, las estadísticas revelan la magnitud de la congestión vial en la Ciudad de México, posicionándola como una de las urbes más afectadas a nivel global, pues según informes recientes, la ciudad registra un nivel de congestión del 52 por ciento, lo que implica que los viajes en automóvil duran, en promedio, un 52 por ciento más de lo que deberían en condiciones ideales sin embotellamientos¹.

Esta situación generó que en 2024, la Ciudad de México encabezó el ranking mundial de ciudades con mayor porcentaje de congestión vial y ocupando el tercer lugar en términos de horas perdidas anualmente por habitante², lo cual provoca que se pierdan alrededor de 152 horas al año atrapados en el tráfico, un equivalente a más de seis días completos dedicados únicamente a esperar en congestiones viales.

¹ Guzmán, E. (29 julio 2025). *CdMx, la ciudad con más tráfico del mundo en 2024, según TomTom*. Grupo Milenio. <https://www.milenio.com/comunidad/cdmx-entre-las-ciudades-con-mas-trafico-del-mundo-en-2024-tomtom>

² Redacción , Animal Político. “CDMX Es La Ciudad Con Más Tráfico Del Mundo Y La Tercera Donde Se Pierde Más Tiempo En Horas Pico.” *Animal Politico*, 9 enero. 2025, <https://animalpolitico.com/estados/cdmx-ranikng-trafico-nivel-mundial-2024>



Desgraciadamente estas cifras no son meras curiosidades estadísticas sino que son un reflejo claro de las deficiencias estructurales de la Ciudad de México, pone de manifiesto la necesidad de que avancemos hacia una ciudad en la que podamos vivir y no sólo sobrevivir a ella, en donde vivir y trasladarse en la ciudad no sea un martirio, lo cual únicamente podrá ser logrado mediante inversiones estratégicas, planes claros, así como mecanismos que impongan metas claras y formas de medir el progreso que se lleve a cabo, pues si algo resulta claro es que los planes actuales y su ejecución están siendo ampliamente rebasados, pues no únicamente no estamos mejorando sino que la situación empeora cada vez más, pues se calcula que entre el año 2023 y 2024, se observó un incremento del 1 por ciento en el tiempo perdido debido al tráfico³, lo que indica una tendencia al alza que nos indica la urgencia de atender este problema.

Ahora bien, a pesar de que la mayoría de la población prefiere utilizar el transporte público sobre los de tipo privado, esto se debe a que este es más barato y no porque resulte más eficiente⁴, lo cual explica la tendencia al alza en el parque vehicular de la Ciudad de México, la que naturalmente representa un problema en una ciudad que ya cuenta con importantísimos retos en materia de movilidad en vehículos privados.

En la Ciudad de México específicamente, se calcula que circulan más de 6.4 millones de vehículos de motor, lo que equivale a un automóvil por cada 1.4 habitantes⁵, una tasa que deja en evidencia y explica la saturación de las vías, lo cual se traduce a una aún mayor presión sobre las calles de la metrópoli, donde el

³ Huerta, Ana Laura. "Incrementa 1% El Tiempo Perdido En El Tráfico de La CDMX Durante 2024." *Revista TyT, Revista Transportes y Turismo*, 25 de enero. 2025, www.tyt.com.mx/nota/incrementa-1-tiempo-perdido-en-el-trafico-de-la-cdmx-durante-2024

⁴ Vázquez, Sergio. "Movilidad Colapsada: Aumenta El Uso de Autos Y Motos En La Última Década En El Valle de México." *Oem.com.mx, La Prensa | Noticias policíacas, locales, nacionales*, 9 Nov. 2024, oem.com.mx/la-prensa/metropoli/movilidad-colapsada-aumenta-el-uso-de-autos-y-motos-en-la-ultima-decada-en-el-valle-de-mexico-13082452.

⁵ García, Ana Karen. "Cada Vez Hay Más Autos Circulando En La CDMX: Un Vehículo de Motor Por Cada 1.4 Capitalinos." *El Economista*, 16 de febrero 2024, www.eleconomista.com.mx/politica/Cada-vez-hay-mas-autos-circulando-en-la-CDMX-un-vehiculo-de-motor-por-cada-1.4-capitalinos-20240216-0037.html



espacio vial no ha crecido al mismo ritmo que la demanda, factores como el cambio en el uso de suelo, que ha convertido áreas residenciales en zonas de alta densidad comercial, contribuyen a esta dinámica, generando puntos de concentración vehicular en avenidas principales.

Del mismo modo, los grandes tiempos de traslado provocan pérdidas económicas, pues representan costos en consumo de combustible, mantenimiento del vehículo y en caso de llegar tarde a un sitio de trabajo trae necesariamente consigo una pérdida en la productividad.

Frente a esta realidad, surge la necesidad imperiosa de implementar medidas que aborden la raíz el problema, que reconozca la actual configuración de movilidad es insostenible y perjudicial para el bienestar colectivo, a través de acciones dirigidas a reducir la dependencia vehicular y promover alternativas, pues de no hacerlo la congestión continuará escalando, con impactos cada vez más severos en la economía, el medio ambiente y la salud.

Debemos, por tanto replantear el uso del espacio urbano para priorizar opciones que alivien la saturación, mediante estrategias específicas, que permitan establecer políticas públicas que busquen abonar a resolver la problemática de la movilidad de la Ciudad de México bajo criterios claros de evaluación de su efectividad.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Por la naturaleza de la propuesta realizada, se estima que las reformas planteadas no requieren de un estudio de perspectiva de género, toda vez que las reformas no cuentan con la potencialidad de beneficiar o perjudicar el ejercicio de un derecho humano que les pudiese afectar de manera desproporcionada a las mujeres respecto de los hombres.

IV. ARGUMENTOS.



La Ley de Movilidad de la Ciudad de México ha establecido al Programa Integral de Movilidad, como el instrumento clave de planificación en dicha materia, el cual señala lo siguiente:

Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

- 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 sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:
 - a) Ordenación del tránsito de vehículos;
 - b) Promoción e integración del transporte público de pasajeros;
 - c) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;
 - d) Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;
 - e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con 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 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 reducir hechos de tránsito.
- IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;
- V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de 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.



Como se puede ver, la fracción VII del artículo 41 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece de manera vaga "los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa", sin detallar indicadores concretos que permitan una revisión objetiva del progreso.

Ahora bien, a pesar de que el artículo señala las características que debe de contener el Programa Integral de Movilidad, y establece a su vez que dicho programa debe de ser evaluado, actualizado y corregido según sea necesario, es omiso en señalar cuáles son precisamente los criterios de evaluación que midan de la efectividad del programa.

Se considera por tanto, que esta ambigüedad es la que ha permitido que tal y como se ha mencionado anteriormente nos encontramos ante una situación en la que la saturación vial en nuestra ciudad genere que los viajes se extiendan en un 52 por ciento más de lo ideal en condiciones fluidas, y que tengamos literalmente el peor tráfico del mundo. Dicha situación es insostenible, pues tal y como ha quedado demostrado estamos empeorando cada día más en materia de movilidad, en lugar de mejorar, lo cual se podría explicar parcialmente por la falta de metas y criterios específicos para medir la efectividad de las estrategias realizadas.

La falta de criterios específicos, vuelve la medición en meras declaraciones genéricas, razón por la cual se deben incorporar criterios cuantificables como lo es la reducción en tiempos de traslado, el combate efectivo a la congestión y la disminución de emisiones contaminantes, pues el evaluar la efectividad del Programa Integral de Movilidad bajo estas directrices permite garantizar que las políticas no queden en intenciones abstractas sino que generen impactos medibles en la realidad diaria de los habitantes.

La necesidad de especificar criterios como tiempos de traslado radica en que pareciera que ya no importa el mecanismo de transporte que utilicemos, pues se



pueden encontrar fallas graves en todos ellos. En efecto, los problemas de movilidad no sólo los encontramos en los embotellamientos, sino que esta falta de eficiencia también se encuentran presentes entre los usuarios de transporte público⁶. Siendo esto así, es evidente que las fallas no están siendo detectadas y atendidas de forma contundente por la autoridad, pues de nada sirve identificar un problema si este no es atendido con estrategias claras.

Desgraciadamente, nos encontramos ante una situación en donde los capitalinos no escoge su mecanismo de transporte basándose en cuál es su mejor opción, sino cuál sería la menos mala según sus circunstancias particulares, la cual ante las fallas evidentes en el transporte público, tal y como lo es los ya cotidianos reportes de fallas en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, es lo que provoca que exista una tan extensa tasa de uso de vehículos privados en la Ciudad de México, en donde se calcula que con más de 6 millones de vehículos circulando diariamente, infraestructura es claramente insuficiente ante el ritmo del crecimiento demográfico.

La necesidad de métricas específicas para evaluar el Programa Integral de Movilidad no es un mero capricho, pues resulta la forma de hacer efectivo la hipótesis normativa planteada para evaluar su desempeño, pues sin indicadores definidos, la revisión puede quedar reducida a ejercicios descriptivos o políticos que no acrediten resultado o avance real.

Incorporar en la evaluación del Programa Integral de Movilidad indicadores como el índice de congestión por hora pico permitiría verificar si iniciativas como la expansión de carriles exclusivos ya sea del Metrobús o ciclovías están logrando su objetivo, de tal manera que se puedan evitar que las correcciones que realicen al programa se basan en percepciones subjetivas en lugar de en análisis cuantitativos.

⁶ Leyva Reus, Jeanette. “CDMX Y La Crisis Del Transporte Público.” *El Financiero*, 22 Marzo 2024, www.elfinanciero.com.mx/opinion/jeanette-leyva/2024/03/22/cdmx-y-la-crisis-del-transporte-publico/



De igual forma, se considera que es necesario que el programa en cuestión se mida desde una perspectiva ambiental, en la que se consideren las emisiones contaminantes generadas por el sector transporte representan una amenaza creciente en la Ciudad de México, donde las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen del autotransporte, resulta un factor de importancia dentro de los mayores contaminantes.

El propio Programa Integral de Movilidad 2019-2024 identifica entre sus ejes la disminución de tiempos de traslado, la mejora de condiciones de viaje y la eficiencia del sistema, pero su efectividad depende de que existan criterios técnicos unívocos para medir el avance, compararlo con una línea base y corregir las políticas cuando los resultados no se alcancen. La reforma propuesta procura traducir esos fines programáticos en criterios evaluables por mandato legal.

Resulta por tanto evidente, que la Ciudad de México enfrenta hoy retos concretos que justifican la enmienda propuesta, pues tal y como ya quedado demostrado, tristemente la capital ha figurado entre las urbes con mayores niveles de congestión en índices internacionales y la evidencia empírica muestra pérdidas de horas de trabajo, costos económicos y agravio directo a la calidad de vida de millones de personas.

Se considera, una necesidad que la fracción señalada deje de ser genérica en materia de evaluación y exija objetivos medibles, con metas periódicas y umbrales de alerta que disparen la obligación de revisión y corrección administrativa, que resulta más una declaración y no un verdadero instrumento de planeación gubernamental.

De igual manera, desde una perspectiva de salud pública, el incluir la reducción de emisiones como criterio objetivo de evaluación es necesario para atender los problemas que genera precisamente los índices de contaminación de nuestra urbe, en la que la población urbana, especialmente grupos vulnerables (niños, adultos



mayores, personas con enfermedades respiratorias o cardiovasculares), sufre impactos directos por exposición a partículas y ozono.

Debemos por tanto realizar políticas públicas cada vez más eficientes, basados en la prevención y no funcionar de manera reactiva tal y como lo es la activación periódica de planes de contingencia atmosférica, los cuales son poco efectivos ante las situaciones de contingencia. Evaluar la eficacia del Programa Integral de Movilidad sin indicadores de calidad del aire sería, comparados con años pasados, en los hechos, omitir un vector esencial del bienestar ciudadano. La reforma propuesta asegura que la política de movilidad no se mida exclusivamente por indicadores de velocidad o fluidez vehicular sino por su contribución a la reducción del riesgo ambiental y sanitario

La desigualdad social se acentúa por la falta de evaluación rigurosa, ya que residentes de zonas periféricas enfrentan traslados en transporte público que superan las dos horas y media diarias en promedio⁷, mientras que en vehículos privados el tiempo es menor pero aún inflado por congestión, lo que resalta la importancia de criterios que midan equidad en tiempos de traslado.

Por otro lado, los tres criterios propuestos, tiempos de traslado, combate a la congestión vehicular y reducción de emisiones contaminantes, son complementarios y mutuamente reforzantes si se definen correctamente, pues el medir tiempos de traslado permite evaluar la experiencia del usuario y la eficiencia del sistema; medir congestión (porcentaje de incremento del tiempo de viaje respecto a condiciones libres) permite evaluar la fluidez y la demanda en vialidades; medir emisiones permite evaluar impactos ambientales y climáticos. Tomados en conjunto, esos indicadores ofrecen una visión multidimensional de la movilidad, en

⁷ Ortiz, Genoveva. "Usuarios Del Transporte Público Pierden 425 Días de Su Vida En Traslados." *Oem.com.mx*, La Prensa | Noticias policiacas, locales, nacionales, 25 Septiembre 2025, <https://oem.com.mx/la-prensa/metropoli/cdmx-el-traslado-promedio-en-transporte-publico-supera-las-2-horas-y-media-25866906>



donde la velocidad y accesibilidad (tiempos), externalidades negativas (congestión y emisiones) evita que la evaluación se limite a indicadores sectoriales o a métricas de corto plazo que no identifiquen y atiendan las problemáticas de nuestra ciudad capital.

La incorporación legislativa de estos criterios también favorece la transparencia y la participación ciudadana, pues el obligar a la Secretaría a publicar indicadores periódicos, desagregados y explicados en lenguaje accesible crea condiciones para que la sociedad civil, la academia y operadores privados puedan evaluar políticas, aportar evidencia y formular propuestas, en contraste, si la Ley mantiene una redacción vaga, la información disponible puede resultar insuficiente para medir la efectividad de la política de movilidad de nuestra ciudad.

El transporte público de calidad es la principal variable para abatir la congestión vial, reducir el uso del automóvil y sus efectos ambientales nocivos, así como incrementar la calidad de vida a través de la liberación del tiempo disponible y la competitividad, es decir, hay costos de varios tipos para las personas usuarias del automóvil entre las que mayoritariamente son trabajadoras.

El costo monetario de la congestión vial nacionalmente es de 93 mil 800 millones y de forma individual, con base en una muestra de las 32 ciudades más grandes o zonas metropolitanas de cada entidad, son 3 mil 875 pesos, y en tiempo 100 horas anualmente.

Estos varían en función de la densidad de traslados, por lo que cada zona tiene costos diferenciados, sólo el Valle de México tiene más de 50 por ciento del costo anual 47 mil millones por persona cuesta 5 mil 827 pesos y en tiempo 146 horas.

El reforzamiento también implica dar cumplimiento a los compromisos de México respecto a la Agenda 2030 con los Objetivos del Desarrollo Sostenible, principalmente la meta 11.2:



Finalmente, la especificación de estos criterios en la fracción VII transformaría el Programa Integral en un instrumento dinámico, capaz de responder a emergencias y necesidades actuales, asegurando que actualizaciones no sean reactivas sino preventivas, basadas en datos sobre emisiones y congestión para un futuro urbano más habitable y digna para todas y todos.

V. FUNDAMENTACIÓN LEGAL, DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

PRIMERO. Que el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, es decir, los derechos reconocidos en la constitución deben de ser aplicadas para todos los habitantes de México, independientemente de su situación migratoria.

SEGUNDO. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4, establece el derecho de toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, lo cual implica la obligación del Estado de garantizar políticas que reduzcan emisiones contaminantes derivadas de la movilidad urbana.

TERCERO. Que el artículo 122, inciso A , fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que la Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa y que por consiguiente el ejercicio del Poder Legislativo se deposita en la Legislatura de la Ciudad de México, la cual se integrará en los términos que establezca la Constitución Política de la entidad.



CUARTO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13, apartado E, reconoce el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad e inclusión, lo que demanda mecanismos de evaluación claros para programas de movilidad que aborden la congestión vehicular y tiempos de traslado en la capital.

QUINTO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 16, establece el derecho a un medio ambiente sano y obliga a las autoridades a implementar políticas de mitigación del cambio climático, incluyendo la reducción de emisiones contaminantes del transporte, lo que respalda la incorporación de criterios evaluativos en el Programa Integral de Movilidad.

SEXTO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 6, establece la jerarquía de movilidad priorizando modos no motorizados y transporte público, lo que requiere evaluación basada en criterios como reducción de congestión para garantizar su implementación efectiva ante la saturación vial reportada en 2025

SÉPTIMO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 41 fracción VII, establece de manera general los mecanismos para la evaluación, actualización y corrección del Programa Integral de Movilidad, sin especificar criterios cuantificables como tiempos de traslado, congestión vehicular y reducción de emisiones, lo que limita su efectividad en la situación actual de saturación vial en 2025.

OCTAVO. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 5, establece principios como la sostenibilidad ambiental y la eficiencia en el uso de la infraestructura vial, lo cual requiere incorporar criterios de evaluación específicos para combatir la congestión y reducir emisiones en la Ciudad de México.

NOVENO. Que la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en su artículo 15, obliga a las autoridades a promover medidas para la prevención



y control de la contaminación atmosférica, incluyendo la reducción de emisiones del sector transporte, lo que justifica criterios evaluativos en programas locales de movilidad para abordar la crisis ambiental en la Ciudad de México.

DÉCIMO. Que es necesario establecer medidas legales que permitan a las autoridades actuar de manera efectiva ante la crisis de movilidad en la Ciudad de México.

VI. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Por todo lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este órgano legislativo la presente Iniciativa con proyecto de decreto por la que se adiciona una oración a la fracción VII del artículo 41 de la Ley Movilidad de la Ciudad de México con los objetos planteados en la iniciativa, en los términos siguientes:

CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL	
TEXTO VIGENTE	TEXTO DE LA INICIATIVA
Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo: 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 sustentable de la Ciudad;	41... VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa, los cuales deberán de considerar criterios de disminución en los tiempos de traslado en el transporte público, congestión vial y emisión de emisión de contaminantes que contribuyan al cambio climático.



<p>como mínimo debe incluir temas referentes a:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Ordenación del tránsito de vehículos;b) Promoción e integración del transporte público de pasajeros;c) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;d) Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con 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 del cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sustentable; yk) Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito. <p>IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;</p>	
--	--



<p>V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;</p> <p>VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; y</p> <p>VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.</p>	
--	--

DECRETO.

PRIMERO. Se adiciona un renglón a la fracción VII del artículo 41 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en los términos planteados.

TRANSITORIOS DE LA REFORMA

PRIMERO. Publíquese 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. En un plazo máximo de 90 días naturales a partir de la entrada en vigor, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México deberá emitir los Lineamientos Técnicos de Evaluación del Programa Integral de Movilidad, definiendo para cada indicador al menos:

- I. Fórmula;
- II. Fuente oficial;
- III. Periodicidad mínima trimestral; y
- IV. Desagregación territorial por corredores y proyectos.

Las fuentes deberán referenciar, según corresponda, la Secretaría del Medio



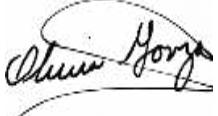
Ambiente de la Ciudad de México (Inventario de Emisiones), el Instituto Nacional de Estadística y Geografía y los propios sistemas de información de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

Cuarto. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México publicará los indicadores y metadatos en formato de datos abiertos y un tablero público trimestral a través de la Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México, y remitirá un informe anual al Congreso de la Ciudad de México sobre cumplimiento de metas del Programa Integral de Movilidad.

Quinto. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en coordinación con el Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México, realizará las adecuaciones programáticas necesarias para que los proyectos nuevos del Programa Integral de Movilidad incorporen los indicadores definidos en los Lineamientos Técnicos de Evaluación.

Sexto. Los criterios establecidos aplicarán a actualizaciones del Programa Integral de Movilidad y a proyectos que se programen con posterioridad a la entrada en vigor de los Lineamientos Técnicos de Evaluación, sin reabrir evaluaciones concluidas con anterioridad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se propone ante el pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la mencionada Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un renglón a la fracción VII del artículo 41 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

OLIVIA
GARZA DE LOS SANTOS
SEPTIEMBRE DE 2022
ATENTAMENTE


DIPUTADA OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Certificado de firma

20/10/2025 16:10

Documento electrónico

Identificador: 68F6B25A9DE77D2A7A4E618C
Nombre y extensión: Iniciativa art 41 Ley Movilidad.pdf
Descripción:
Cantidad de páginas: 3
Estado: Firmado
Firmantes: 1
Huella digital del contenido del documento original:
cb96a2823ccdf0c8790438997da5cce234a22c74319de4761a67f694d6399aa
Huella digital del contenido del documento firmado:
52f78c9fd61117e69c315c199dcd907b6124187e775382b72a812f010315f451

Solicitante del proceso de firma Almacenado

Nombre: Olivia Garza De Los Santos
Compañía: SR LUZ SA DE CV
Correo electrónico: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:
Dirección IP: 2806:107e:d:5fe0:a1c2:8493:f2bd:aeba
Fecha y hora de emisión
(America/Mexico_City):
20/10/2025 16:06

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:
20/10/2025 22:10:25 UTC (20/10/2025 16:10:25 Hora local de la Ciudad de México)
Nombre y extensión:
4e4e8ba6-c359-4a03-b8d5-6b7871e235fb.cons
Huella digital contenida en la constancia:
52f78c9fd61117e69c315c199dcd907b6124187e775382b72a812f010315f451

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. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Atributos	Firma
Tipo de actuación: Por su Propio Derecho	ID: 68F6B346FC90CB50BD7E6970 IP: 2806:107e:d:5fe0:a1c2:8493:f2bd:aeba
Compañía:	
Método de notificación: Correo	
Correo: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx	
Teléfono:	
Emisor de la firma electrónica:	
Dibujada en dispositivo	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx	



Fecha
Enviado: 20/10/2025 16:08:54
Aceptó Aviso de Privacidad: 20/10/2025 16:10:06
Visto: 20/10/2025 16:10:14
Confirmado: 20/10/2025 16:10:15.158
Firmado: 20/10/2025 16:10:15.16

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/4e4e8ba6-c359-4a03-b8d5-6b7871e235fb>

