



Ciudad de México a 21 de octubre de 2025.

Diputado
JESÚS SESMA SUÁREZ
Presidente de la Mesa Directiva
Congreso de la Ciudad de México

P R E S E N T E

El que suscribe, **Diputado Víctor Hugo Romo de Vivar Guerra** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena, de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo establecido por el artículo 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D, inciso a), 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXI , 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, me permite presentar iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de seguridad vial.

Atentamente,

Dip. Víctor Hugo Romo de Vivar Guerra
Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA



1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En el ámbito local, el artículo 13 inciso E, de la Constitución Política de la Ciudad de México, reafirma que toda persona tiene derecho a una movilidad segura y sustentable, y obliga a las autoridades a garantizar una red vial y de transporte público que priorice a peatones y usuarios vulnerables.

Por su parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 9, establece como finalidad proteger la integridad física y prevenir lesiones a todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial a los grupos más vulnerables; y en su artículo 11 precisa que la seguridad vial comprende el conjunto de medidas y acciones con enfoque sistémico para prevenir hechos de tránsito y así proteger la vida y la integridad de las personas.

Sin embargo, pese a este marco jurídico, la Ciudad de México enfrenta una siniestralidad vial persistente.

De acuerdo con el Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2025 de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), las personas motociclistas representaron el 48.6% y los peatones el 29.7% de las víctimas registradas durante el año.

Asimismo, con base en los registros del C5 de la CDMX, se contabilizaron 18,932 siniestros viales en la Ciudad de México, siendo las principales víctimas peatones y motociclistas. Estos datos evidencian que el derecho a la movilidad segura, reconocido por la Constitución Local, sigue enfrentando retos importantes en su aplicación efectiva.

El Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI), previsto en los artículos 39 a 44 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, constituye el instrumento rector de la política pública en la materia; sin embargo, su ejecución depende de la capacidad administrativa y voluntad política de cada demarcación territorial.

Actualmente no existe una obligación legal que imponga a las alcaldías la elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) con metas, indicadores y mecanismos de evaluación.



El propio PISVI (SEMOVI, 2024) establece como ejes estratégicos: proteger, educar y fortalecer; destacando la urgencia de mejorar y rediseñar la infraestructura vial, y de consolidar la coordinación institucional entre las instancias encargadas de la planeación e implementación de acciones en materia de seguridad vial.

Por otra parte, el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial, previsto en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, tiene como objetivo captar y administrar recursos destinados a mejorar la infraestructura vial y las condiciones de seguridad vial. No obstante, dicho fondo no establece porcentajes mínimos de inversión para entornos escolares o infraestructura peatonal, ni mecanismos de seguimiento público o rendición de cuentas sobre su aplicación.

La ausencia de un instrumento obligatorio a nivel alcaldía limita la planeación, ejecución y evaluación de las intervenciones locales, generando desigualdad territorial en la protección de las personas y en el acceso a una movilidad segura.

Por lo anterior, la presente iniciativa busca corregir estos vacíos normativos, y dotar de certeza jurídica y transparencia a la gestión de las alcaldías, y convertir la seguridad vial en una obligación medible, con presupuesto asignado, indicadores de cumplimiento y mecanismos de participación ciudadana.

2. OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Fortalecer la corresponsabilidad entre el Gobierno de la Ciudad de México y las alcaldías, institucionalizando la planeación preventiva mediante Planes Locales de Seguridad Vial y garantizando que los recursos derivados de infracciones viales se destinen a infraestructura segura, señalización y programas educativos en zonas de alto riesgo y entornos escolares.

3. NECESIDAD DE LA REFORMA

A pesar de que el orden jurídico local reconoce la jerarquía de la movilidad y la seguridad vial, no existe hoy un mandato expreso a nivel de Alcaldía para formular, ejecutar y evaluar Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) con metas e indicadores verificables. Esta ausencia ha generado gestión fragmentada, priorización territorial débil y limitada rendición de cuentas frente a los siniestros viales.



Asimismo, la gestión de la velocidad carece de un estándar operativo homogéneo para vialidades con alta interacción peatonal y ciclista. Establecer la Zona 30 como criterio de diseño y operación en esos ámbitos —particularmente en entornos escolares y hospitalarios— permite pacificar el tránsito y reducir la severidad de los siniestros, al tiempo que facilita lineamientos técnicos claros para las intervenciones locales.

En materia de financiamiento, el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial no prevé hoy una orientación mínima obligatoria ni un esquema público de trazabilidad homologado por Alcaldía y por obra/acción. Definir un porcentaje mínimo no compensable destinado a seguridad vial local y exigir reportes trimestrales de ejecución física y financiera corrige ese déficit y fortalece la transparencia y la eficacia del gasto.

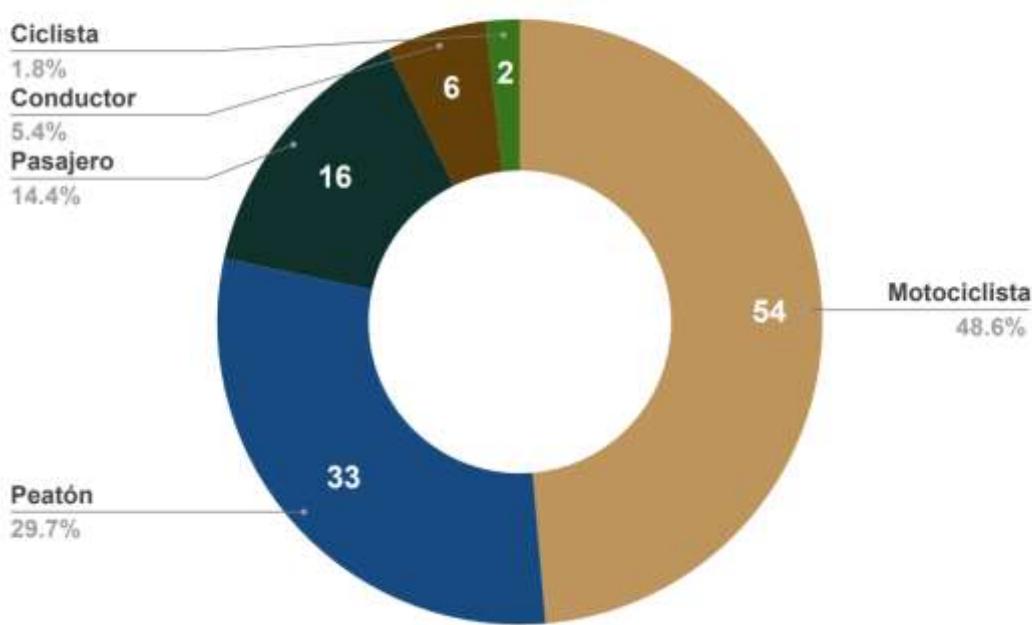
La propuesta, en consecuencia, institucionaliza el PLSV como instrumento trianual con actualización anual (metas e indicadores), alinea la gestión local con el Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) y con el enfoque de “sistemas seguros” de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y orienta el Fondo a intervenciones prioritarias. Todo ello es consistente con el Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021–2030, que compromete una reducción de al menos 50% de muertes y lesiones por hechos de tránsito para 2030.



4. DATOS Y EVIDENCIA

El Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito (enero- marzo 2025), de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), señala que, las personas motociclistas registraron el 48.6% de las defunciones del trimestre (54 de 111); las y los peatones representaron 29.7% (33 a 111), como lo muestra la siguiente gráfica:

Gráfica 4. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía,
primer trimestre 2025



Diversas jurisdicciones han adoptado la Zona 30 en calles urbanas con mezcla de usuarios como estándar de seguridad, reportando reducciones significativas en la severidad de los siniestros cuando se acompaña de rediseños geométricos, señalamiento y control operativo. La medida se focaliza en corredores con afluencia peatonal y ciclista, particularmente en entornos escolares y hospitalarios.

En el ámbito nacional, el enfoque de sistemas seguros de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial habilita la gestión de velocidades y el diseño seguro como herramientas de pacificación del tránsito. La alineación local a través de lineamientos técnicos para Zona 30 permite traducir ese mandato general en acciones concretas en territorio.



Por otra parte, el Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México (2021-2024) reporta una alta concentración de víctimas jóvenes, principalmente entre los 20 y 29 años, quienes representan el 27.9% de las defunciones viales, superando a cualquier otro grupo etario. Esta tendencia evidencia la necesidad de fortalecer las condiciones de seguridad en zonas con alta afluencia peatonal y escolar. En este sentido, reportes vecinales de la Alcaldía Miguel Hidalgo, particularmente en colonias como: Anáhuac, Polanco, Popotla, Legaria y Tacuba, señalan deficiencias en la señalización vertical, iluminación peatonal deficiente y pasos escolares inseguros, factores que incrementan el riesgo de siniestros viales y vulneran el derecho a una movilidad segura.

5. COMPARATIVOS INTERNACIONALES

En España, involucran a los municipios para elaborar Planes de Seguridad Vial, que incluyen diagnóstico, metas, auditorías y listas de verificación, donde se evalúan los impactos y se recomiendan acciones para la mejora continua en esta materia; Chile, también involucra a los gobiernos locales en la implementación de planes.

Estos referentes comparten dos claves: planificación local obligatoria y evaluación periódica con indicadores.

6. JUSTIFICACIÓN

La propuesta no crea estructuras nuevas ni genera gasto adicional; ordena lo existente, fija obligaciones claras a las alcaldías, y fortalece la coordinación con SEMOVI y la ciudadanía.

Además, dota al Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial de un enfoque social y territorial, para que los recursos lleguen a barrios, colonias y escuelas donde el riesgo es mayor. Con ello, la Ciudad de México consolida una política de movilidad segura, sustentable y centrada en las personas.



7. FUNDAMENTACIÓN

- **Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, inciso E (Derecho a la movilidad).**

Este precepto reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad y establece la jerarquía de movilidad que prioriza a peatones y a quienes usan modos no motorizados. Además, obliga a las autoridades a adoptar las medidas necesarias para garantizar dicho derecho, incluido el uso equitativo del espacio vial y un sistema integrado de transporte con enfoque en usuarios vulnerables. Con base en ello, la iniciativa propone institucionalizar Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) en cada alcaldía, con metas e indicadores para señalización vertical y horizontal, iluminación peatonal y pasos escolares seguros, asegurando que las decisiones de inversión respondan a esta obligación constitucional.

- **Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 16 (ordenamiento territorial; H. Movilidad y accesibilidad).**

El artículo 16, define el ordenamiento territorial como uso racional del territorio para crear y conservar un hábitat adecuado, y en su apartado **H. Movilidad y accesibilidad**, mandata un sistema integrado y multimodal bajo principios de equidad, diseño universal, seguridad y accesibilidad. Establece, además, prioridades normativas (primero peatones, luego movilidad no motorizada y transporte público) y encarga a las autoridades políticas para impulsar planes de movilidad, infraestructura conectada y segura, tecnologías para gestión vial, educación cívica y coordinación metropolitana. Este marco habilitó que los PLSV incorporen auditorías de seguridad vial, rediseños geométricos en intersecciones de riesgo y estándares de accesibilidad (diseño universal) en entornos escolares.

- **Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 19 (coordinación metropolitana y regional).**

La norma ordena a la Ciudad y a las alcaldías crear instancias y mecanismos de coordinación con Federación, estados y municipios conurbados para la planeación democrática y la prestación de servicios públicos de impacto regional, incluyendo movilidad, transporte y gestión de residuos, con visión ecosistémica e incluyente.



Este sustento permite que los PLSV contemplen acciones coordinadas en corredores interdemarcacionales, intercambio de información y alineación con el Programa Integral de Seguridad Vial a escala metropolitana, particularmente en vías secundarias que conectan con zonas escolares y de alta afluencia juvenil.

- **Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 53 (alcaldías: facultades; movilidad, vía pública y espacios públicos).**

El artículo 53, reconoce la competencia de las alcaldías en movilidad, vía pública y espacio público, y les atribuye diseñar e instrumentar acciones y obras de accesibilidad y diseño universal, medidas para la movilidad peatonal sin riesgo, y la construcción, rehabilitación y mantenimiento de vialidades, guarniciones y banquetas. También las faculta para proponer a la Jefatura de Gobierno medidas de mejora a la vialidad y seguridad de peatones y vehículos. A partir de estas facultades, la iniciativa plantea que las alcaldías estén jurídicamente obligadas a formular PLSV, priorizando señalización, iluminación peatonal y pasos escolares seguros, y a reportar públicamente su avance.

- **Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, artículo 119, fracciones I y II.**

Este artículo ordena a las alcaldías elaborar planes y programas para su periodo de gobierno en materia de movilidad y de equipamiento urbano (infraestructura para servicios públicos, movilidad y transporte). Con ese fundamento, la iniciativa incorpora los PLSV como instrumento obligatorio de planeación a nivel demarcación, asegurando su consistencia programática y presupuestal con los objetivos de seguridad vial y accesibilidad, y habilitando la programación de obras y acciones en entornos escolares.

- **Ley de Movilidad de la Ciudad de México, artículos 38 a 44 (planeación de la movilidad y seguridad vial).**

La ley dispone que la prestación de servicios de movilidad se sujeten a instrumentos de planeación, y reconoce como ejes al Programa Integral de Movilidad (PIM) y al Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI), con diagnóstico, metas, subprogramas, coordinación interinstitucional y mecanismos de evaluación. La propuesta alinea los PLSV con el PISVI, estableciendo su carácter vinculante para las alcaldías y su contenido mínimo: identificación de puntos de riesgo, rediseño de



intersecciones, señalización, iluminación peatonal y pasos escolares seguros, con metas, indicadores y revisión periódica.

- **Ley de Movilidad de la Ciudad de México, artículos 46 a 52 (sistemas de información, evaluación, auditorías y banco de proyectos).**

Estos artículos crean herramientas para seguimiento, evaluación y control: sistemas de información de movilidad y seguridad vial, anuarios, auditorías de movilidad y seguridad vial y un banco de proyectos. La iniciativa usa este fundamento para exigir que los PLSV: se nutran de datos abiertos y geoestadísticos e incluyan auditorías de seguridad vial en zonas escolares y rutas juveniles

- **Ley de Movilidad de la Ciudad de México, artículos 32 a 34 Ter (Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial y Fondo de Atención al Ciclista y al Peatón).**

El Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial capta y administra recursos para infraestructura, seguridad y cultura de movilidad; sus funciones incluyen proponer mejoras de infraestructura, desarrollar programas de educación y reducir hechos de tránsito; el Fondo de Atención al Ciclista y al Peatón financia infraestructura no motorizada y acciones para disminuir siniestros viales de peatones y ciclistas. Con esta base, la iniciativa plantea que los PLSV tengan fuente de financiamiento identificada, y prevé porcentajes mínimos del Fondo destinados a señalización, iluminación peatonal y pasos escolares, con seguimiento público del gasto.

- **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículo 9 (derecho a la movilidad).**

Este artículo define la movilidad como derecho que debe garantizar integridad física, accesibilidad e igualdad, enfatizando la protección de los usuarios más vulnerables y la calidad de la infraestructura vial. Este estándar nacional refuerza la obligación local de prevenir lesiones mediante diseños y operaciones seguras, lo que justifica que los PLSV fijen metas de infraestructura peatonal y escolar, atendiendo a jóvenes y niñez como grupos de alta exposición.

- **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículo 11 (seguridad vial).**



La norma adopta el enfoque de Sistema Seguro (infraestructura segura, velocidades seguras, vehículos seguros, usuarios seguros, atención prehospitalaria y coordinación). Con ese marco, la iniciativa baja al ámbito local los componentes de infraestructura y gestión: señalización legible, iluminación peatonal, control de velocidades y pasos escolares seguros, además de coordinación con salud y seguridad ciudadana para cerrar el ciclo de prevención–atención–seguimiento.

8. CUADRO COMPARATIVO

Con base en el marco normativo citado, esta propuesta tiene como finalidad obligar a las alcaldías a contar con Planes Locales de Seguridad Vial alineados al PISVI, y dirigir con reglas claras el uso del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial hacia intervenciones prioritarias; todo ello con metas, indicadores y evaluación pública para reducir muertes y lesiones viales en la Ciudad de México, por lo que se presenta el siguiente cuadro comparativo de la propuesta:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
LEY VIGENTE	PROPIUESTA DE MODIFICACIÓN
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I a XIII.	Artículo 9.- I a XIII. <i>XIII Bis. Calle escolar: Área de la vialidad y entorno inmediato de planteles educativos en la que, mediante señalización y control operativo, se aplican medidas de gestión de velocidad y seguridad peatonal en horarios de entrada y salida.</i>
XIV a LXIV Bis.	XIV.-LXIV Bis. <i>LXIV Ter. Plan Local de Seguridad Vial (PLSV): Instrumento de planeación trianual, con actualización anual de metas e indicadores, que formula cada Alcaldía para reducir siniestros</i>



	<p>viales con enfoque de sistemas seguros; establece diagnóstico, metas, líneas de acción, responsables, indicadores y fuentes de financiamiento.</p> <p>LXV a CVI. ...</p> <p>CVI Bis. Zona 30: Área urbana delimitada con límite de 30 km/h, en la que se implementan medidas de pacificación del tránsito (señalamiento, rediseño geométrico y dispositivos de calmado), con prioridad peatonal y ciclista.</p>
<p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XII a XIV. ...</p>	<p>Artículo 15.</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XI Bis. Formular, ejecutar y evaluar el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) de la demarcación, con metas anuales de reducción de siniestros viales, gestión de velocidad, incluidas Zonas 30, auditorías de seguridad vial pre y post intervención, participación vecinal y tablero público trimestral de ejecución física y financiera, en coordinación con la Secretaría de Movilidad y conforme a los lineamientos que ésta emita.</p> <p>XII a XIV. ...</p>



Artículo 237 Bis. Objeto y vigencia del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV).

I. El PLSV tendrá vigencia de tres años, con actualización anual de metas e indicadores.

II. Su objeto es reducir muertes y lesiones graves por siniestros viales, con prioridad en grupos vulnerables y bajo un enfoque de sistemas seguros.

III. La SEMOVI emitirá lineamientos técnicos obligatorios para su formulación, seguimiento y evaluación.

Artículo 237 Ter. Contenido mínimo del PLSV.

a) Diagnóstico georreferenciado de siniestralidad (fuentes C5, SEMOVI, Fiscalía y SSC);

b) Metas anuales y meta 2030 de reducción de muertes y lesiones graves;

c) Gestión de velocidad: criterios para Zonas 30 y controles operativos donde corresponda;

d) Auditorías de seguridad vial pre y post intervención; evaluación ex post;

e) Cartera de intervenciones con tipología, cronograma, costo y fuente de financiamiento;

f) Mecanismo de participación vecinal y accesibilidad universal;

g) Tablero público trimestral de avance (obra y gasto) con datos abiertos y mapa;



h) Integración al Sistema de Información de Movilidad y al banco de proyectos.

Artículo 237 Quáter.- Aplicación del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial

I.- Los recursos del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial se destinarán prioritariamente a la ejecución de proyectos y acciones de seguridad vial previstos en los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV), en concordancia con su objeto y funciones establecidos en esta Ley.

II.- Del total anual del Fondo, por lo menos el diez por ciento se asignará a proyectos derivados de los PLSV con prioridad en entornos escolares y hospitalarios, infraestructura peatonal y ciclista y gestión de velocidad; dicho porcentaje será no compensable ni transferible a otros fines.

III.- La Secretaría de Movilidad publicará un informe trimestral (tablero) sobre el ejercicio físico y financiero de los recursos del Fondo aplicados a los PLSV, con georreferenciación e indicadores de siniestralidad por tipo de usuario y por Alcaldía.

IV.- Las erogaciones deberán trazarse al Banco de proyectos y observar las funciones del Fondo previstas en el artículo 34 de esta Ley, relativas a mejorar infraestructura para la movilidad, educación y reducción de hechos de tránsito.

V.- Lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto para el Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón a que se refieren los artículos 34 Bis y 34 Ter de esta Ley.



	<p>Artículo 237 Quinquies.- Evaluación, coordinación y datos.</p> <p>I. SEMOVI coordinará evaluaciones <i>ex post</i> de intervenciones de alto impacto.</p> <p>II. Se publicará un informe anual con cumplimiento de metas, medidas correctivas y cartera priorizada para el ejercicio siguiente.</p> <p>III. La información será de datos abiertos, conforme a la normativa de protección de datos personales.</p>
--	---

Conforme a lo anteriormente expuesto se presenta el siguiente

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. - SE ADICIONAN LAS FRACCIONES XIII BIS; LXIV TER Y CVI BIS DEL ARTÍCULO 9, LA FRACCIÓN XI BIS DEL ARTÍCULO 15 Y LOS ARTÍCULOS 237 BIS, 237 TER, 237 QUÁTER Y 237 QUINQUIES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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

I.-XIII. ...

XIII Bis. Calle escolar: Área de la vialidad y entorno inmediato de planteles educativos en la que, mediante señalización y control operativo, se aplican medidas de gestión de velocidad y seguridad peatonal en horarios de entrada y salida.

XIV.-LXIV Bis. ...



LXIV Ter. Plan Local de Seguridad Vial (PLSV): Instrumento de planeación trianual, con actualización anual de metas e indicadores, que formula cada Alcaldía para reducir siniestros viales con enfoque de sistemas seguros; establece diagnóstico, metas, líneas de acción, responsables, indicadores y fuentes de financiamiento.

LXV.-CVI. ...

CVI Bis. Zona 30: Área urbana delimitada con límite de 30 km/h, en la que se implementan medidas de pacificación del tránsito (señalamiento, rediseño geométrico y dispositivos de calmado), con prioridad peatonal y ciclista.

Artículo 15.

I. a XI. ...

XI Bis. Formular, ejecutar y evaluar el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) de la demarcación, con metas anuales de reducción de siniestros viales, gestión de velocidad, incluidas Zonas 30, auditorías de seguridad vial pre y post intervención, participación vecinal y tablero público trimestral de ejecución física y financiera, en coordinación con la Secretaría de Movilidad y conforme a los lineamientos que ésta emita.

XII a XIV. ...

Artículo 237 Bis. Objeto y vigencia del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV).

I. El PLSV tendrá vigencia de tres años, con actualización anual de metas e indicadores.

II. Su objeto es reducir muertes y lesiones graves por siniestros viales, con prioridad en grupos vulnerables y bajo un enfoque de sistemas seguros.

III. La SEMOVI emitirá lineamientos técnicos obligatorios para su formulación, seguimiento y evaluación.

Artículo 237 Ter. Contenido mínimo del PLSV.



- a) Diagnóstico georreferenciado de siniestralidad (fuentes C5, SEMOVI, Fiscalía y SSC);
- b) Metas anuales y meta 2030 de reducción de muertes y lesiones graves;
- c) Gestión de velocidad: criterios para Zonas 30 y controles operativos donde corresponda;
- d) Auditorías de seguridad vial pre y post intervención; evaluación ex post;
- e) Cartera de intervenciones con tipología, cronograma, costo y fuente de financiamiento;
- f) Mecanismo de participación vecinal y accesibilidad universal;
- g) Tablero público trimestral de avance (obra y gasto) con datos abiertos y mapa;
- h) Integración al Sistema de Información de Movilidad y al banco de proyectos.

Artículo 237 Quáter.- Aplicación del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial

I.- Los recursos del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial se destinarán prioritariamente a la ejecución de proyectos y acciones de seguridad vial previstos en los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV), en concordancia con su objeto y funciones establecidos en esta Ley.

II.- Del total anual del Fondo, por lo menos el diez por ciento se asignará a proyectos derivados de los PLSV con prioridad en entornos escolares y hospitalarios, infraestructura peatonal y ciclista y gestión de velocidad; dicho porcentaje será no compensable ni transferible a otros fines.

III.- La Secretaría de Movilidad publicará un informe trimestral (tablero) sobre el ejercicio físico y financiero de los recursos del Fondo aplicados a los PLSV, con georreferenciación e indicadores de siniestralidad por tipo de usuario y por Alcaldía.



IV.- Las erogaciones deberán trazarse al Banco de proyectos y observar las funciones del Fondo previstas en el artículo 34 de esta Ley, relativas a mejorar infraestructura para la movilidad, educación y reducción de hechos de tránsito.

V.- Lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto para el Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón a que se refieren los artículos 34 Bis y 34 Ter de esta Ley.

Artículo 237 Quinques.- Evaluación, coordinación y datos.

I. SEMOVI coordinará evaluaciones ex post de intervenciones de alto impacto.

II. Se publicará un informe anual con cumplimiento de metas, medidas correctivas y cartera priorizada para el ejercicio siguiente.

III. La información será de datos abiertos, conforme a la normativa de protección de datos personales.

Artículos Transitorios

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. Las alcaldías deberán elaborar y publicar su primer Plan Local de Seguridad Vial y su tablero dentro de los 180 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

CUARTO. La Secretaría de Movilidad emitirá los lineamientos técnicos para la elaboración, registro y evaluación de los Planes Locales de Seguridad Vial, en un plazo no mayor a 90 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

QUINTO. El Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial deberá ajustar sus reglas de operación para cumplir con lo dispuesto en el presente Decreto, en un plazo no mayor a 60 días naturales posteriores a la publicación de los lineamientos.