



Ciudad de México, a 14 de enero de 2026.

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

La que suscribe, Diputada Lizzette Salgado Viramontes, 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, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y apartado D, inciso a, y 30, numeral 1, inciso b de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 4, fracción XXI, 12 fracción II y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1 y 2 fracción XXIX, 5 fracción I, 79 fracción VI, 94 fracción II, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Congreso, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXII BIS AL ARTÍCULO 110 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A FIN DE ESTABLECER LA OBLIGATORIEDAD EN LA INSTRUMENTACIÓN DE BOTONES DE AUXILIO, CONECTADOS AL C5 Y AL C2, EN LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Planteamiento

Durante el 2024, el robo en transporte público en la Ciudad de México fue uno de los principales delitos. De 54 mil delitos reportados por cada 100



mil habitantes, 11 mil 595 corresponden a robos en la calle o el transporte público, es decir 21.2% del total.

Estadísticamente, la tendencia en la comisión de este delito ha tenido una disminución paulatina desde hace algunos años. Durante 2020, la tasa alcanzó 16 mil 586 casos por cada 100 mil habitantes; en 2021, bajó a 13 mil 654; en 2022, disminuyó a 12 mil 215; en 2023, se ubicó en 11 mil 739 casos; y, como se mencionó, para 2024 la tasa fue de 11,595 ¹.

Es decir, si bien la tasa ha ido disminuyendo, el problema sigue presente y conserva un nivel de afectación considerable entre la población.

En el mes de agosto de 2025, 179.8 millones de personas usaron el transporte público para trasladarse en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México².

Si bien, el Transporte Colectivo Metro y el Metrobús son los principales medios de movilidad, la Ciudad también cuenta con servicios de transporte concesionados que funcionan a través de corredores que contemplan rutas de transporte, operadas por empresas privadas.

Hasta 2024, en la Ciudad operaban 23 empresas morales denominadas corredores, a cargo del Órgano Regulador de Transporte; otras 14 empresas, incluyendo la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), y cerca de 15 mil operadores-propietarios que trabajan de forma paralela al modelo de modernización en las concesiones (es decir, que no son personas morales) con concesiones vencidas desde 2017 y 2018 ³.

¹ El 21% de delitos en CDMX son robos en transporte público, Buzos de la Noticia, 09/Octubre/2025, <https://buzos.com.mx/noticia/el-21-de-delitos-en-cdmx-son-robos-en-transporte-publico>

² Total de pasajeros transportados en el Metrobús de la CDMX cayó 8.8% en agosto, El Economista, 17/Octubre/2025, <https://www.eleconomista.com.mx/politica/total-pasajeros-transportados-metrobus-cdmx-cayo-8-8-agosto-20251017-782303.html>

³ Los microbuses y el transporte de ruta de la Ciudad de México, Noticias Pasajero 7, 03/Junio/2024, <https://www.pasajero7.com/los-microbuses-transporte-ruta-la-ciudad-mexico/>



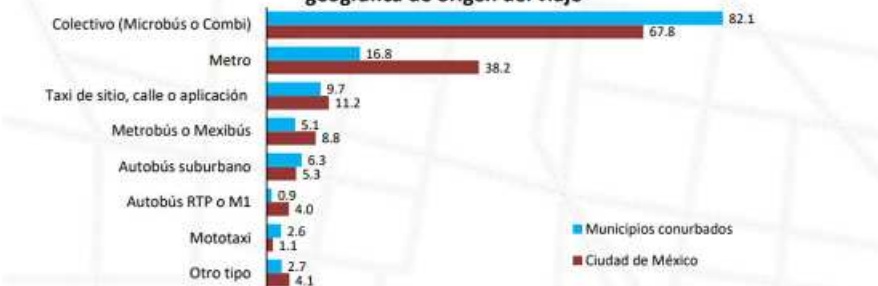
Cabe señalar que, además de los 23 corredores existentes, actualmente, hay 6 en proceso de conformación⁴.

De acuerdo con datos del Programa Integral de movilidad 2020-2024: Diagnóstico Técnico, los títulos de concesión de los corredores autorizan un parque vehicular de 1,899 autobuses⁵, esto nos daría un total de 55 mil 071 autobuses en los 23 corredores existentes, más los 6 en proceso de conformación. Si a ello sumamos 15 mil operadores propietarios que se encuentran funcionando en paralelo al modelo de modernización, tenemos un número aproximado de 70 mil autobuses operando en el servicio de transporte público concesionado en la Ciudad.

Si bien, como ya se mencionó el Metro y el Metrobús son los principales medios de movilidad, el transporte concesionado es el más utilizado para los viajes cotidianos en la Ciudad.

Datos de la Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (EOD - INEGI, 2017⁶) indican que, en la Ciudad, el 67.8% de los viajes realizados en transporte público por los capitalinos son en transporte concesionado; es decir, es el medio más usado.

Distribución porcentual de viajes realizados un día entre semana por la población de 6 años y más en transporte público, según principales medios de transporte utilizado y área geográfica de origen del viaje



*EOD-INEGI, 2017.

⁴ Red de Corredores, Organismo Regulador de Transporte, <https://www.ort.cdmx.gob.mx/red-de-corredores>

⁵ Programa Integral de movilidad 2020-2024: Diagnóstico Técnico, Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, 2020, <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>

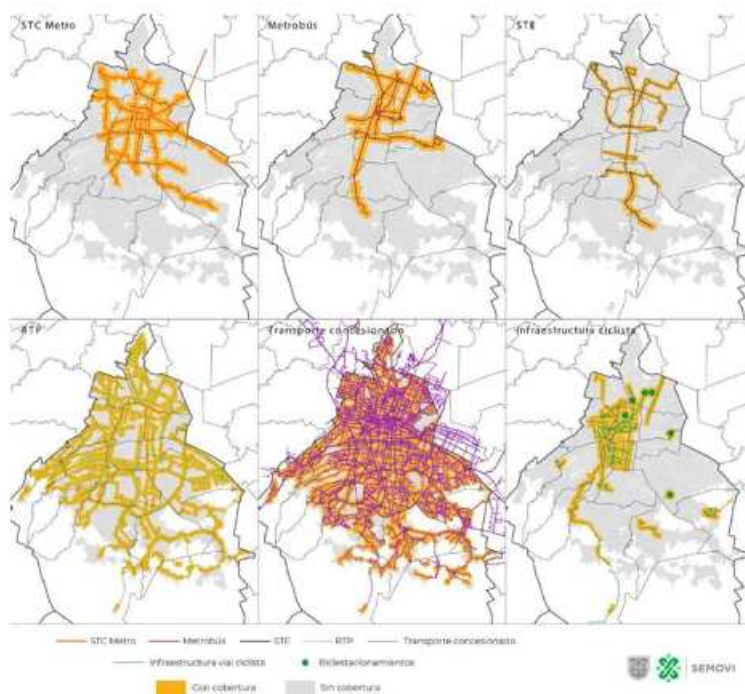
⁶ https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf



Asimismo, de acuerdo con la Secretaría de Movilidad, el servicio de transporte concesionado (de baja capacidad) tiene una cobertura de cerca del 100% de la superficie de la Ciudad, lo cual lo hace el alimentador natural del transporte estructurado, al mismo tiempo que solventa distancias medias y largas. En segundo lugar, se encuentra la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), que cubre 66% de la superficie de la Capital.

Ambos servicios, concesionado y RTP, son los que tienen mayor cobertura en la Ciudad y, aunque de forma global se consideran servicios alimentadores, cubren zonas que, en algunos tramos, se empalman con la superficie cubierta por otros sistemas, incrementando la oferta de transporte⁷.

Cobertura de los sistemas de la Red Integrada de Transporte Público



* Programa Integral de movilidad 2020-2024: Diagnóstico Técnico, SEMOVI, 2020.

⁷ Ibíd.



Por otra parte, es importante señalar que, aunque los últimos años se ha realizado un esfuerzo importante por descentralizar los servicios de transporte estructurado, éste sigue estando concentrado mayormente en la región centro de la Ciudad. Dicha zonificación de los servicios de transporte también se ve reflejada en niveles de cobertura por grados de marginación urbana.

Es decir, mientras las zonas de mayor cobertura del STC Metro, Metrobús, Sistema de Transporte Estructurado e infraestructura ciclista corresponde a zonas de baja marginación; el sistema de transporte público concesionado y la RTP se localizan en zonas de marginación de marginación media y, particularmente la Red de Transporte de Pasajeros, opera en un mayor porcentaje a los habitantes de zonas de alta marginación⁸.

Cobertura de los sistemas de transporte por grado de marginación urbana

SISTEMA	MUY ALTA	ALTA	MEDIA	BAJA	MUY BAJA
STC Metro	0.0	0.9	30.0	35.0	34.1
Metrobús	0.0	0.7	31.0	33.8	34.6
STE	0.0	0.3	21.9	38.3	39.5
RTP	0.2	10.4	39.1	25.4	24.9
Transporte concesionado	0.3	9.4	40.5	25.5	24.1
Infraestructura vial ciclista	0.2	2.1	24.0	30.6	43.0
Ciudad de México	0.4	10.3	40.4	25.3	23.6

* Programa Integral de movilidad 2020-2024: Diagnóstico Técnico, SEMOVI, 2020.

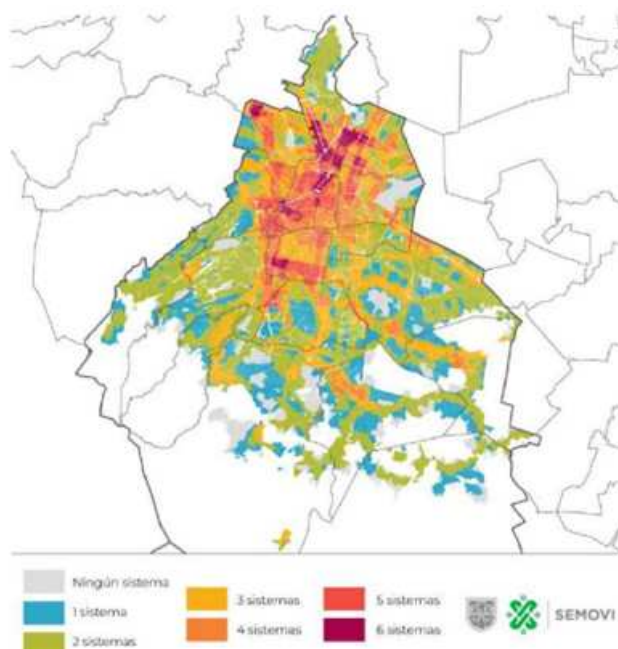
En este sentido, podemos observar que, los habitantes de las zonas más alejadas del centro y con mayor nivel de marginación son los que tienen menores opciones de transporte y representan el sector principal de

⁸ Ibíd.



usuarios del servicio de transporte concesionado y de la Red de Transporte de Pasajeros.

Oferta de transporte disponible por manzana urbana



* Programa Integral de movilidad 2020-2024: Diagnóstico Técnico, SEMOVI, 2020.

Si bien, durante la anterior administración se buscó dignificar las condiciones del transporte concesionado, mediante su ordenamiento en corredores y el otorgamiento de incentivos financieros a través del Programa de Modernización del Transporte Concesionado, para la renovación de las unidades de transporte que permita pasar del modelo de microbuses al de autobuses más recientes con una cromática homologada, un registro y con aditamentos tecnológicos que permitan su inclusión en el sistema de movilidad integrada de la Ciudad; lo cierto es que aún falta mucho por hacer en términos de la oferta de un servicio seguro y de calidad para todos los habitantes de la Ciudad, y particularmente para los usuarios de las zonas más alejadas y de mayor nivel de marginación de la Capital.

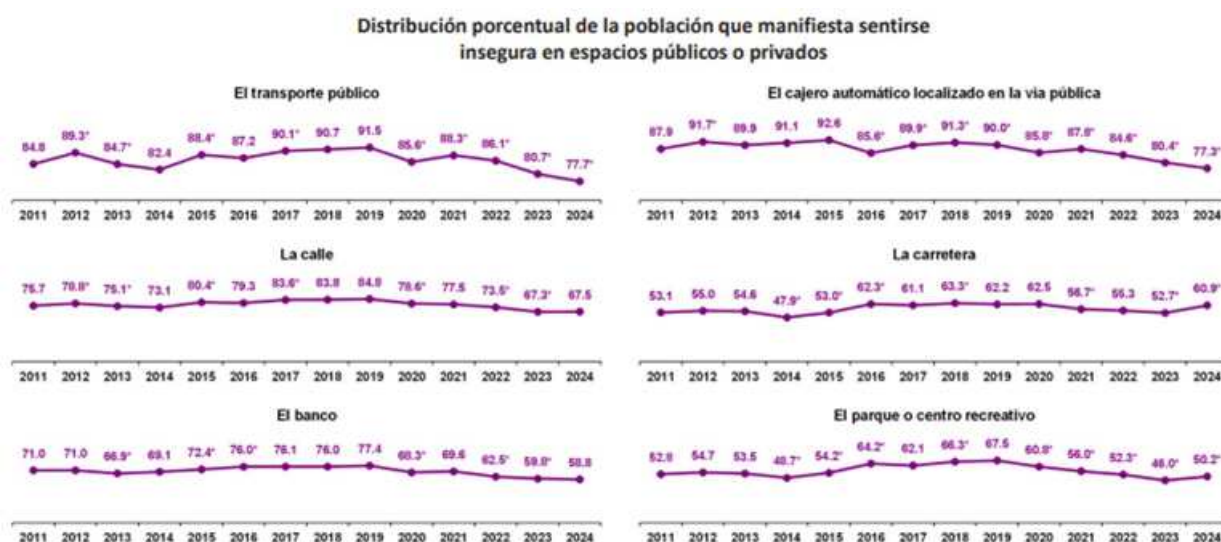


Argumentación

Como se mencionó anteriormente, la situación de la seguridad en el transporte durante los últimos años ha representado un gran reto para el Gobierno de la Ciudad, en el que se han logrado avances pero que, sin duda, sigue representando un gran problema para los capitalinos.

De acuerdo con datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública del INEGI (ENVIPE, 2024), en la Ciudad de México, el espacio donde la población mayor de edad se siente más insegura es el transporte público, con un 77% de personas que comparten esta percepción.

La percepción de mayor inseguridad en el transporte supera lugares como el cajero automático, la calle, la carretera, el banco y los parques y centros recreativos⁹ y, si bien, ha venido a la baja durante los últimos años, no deja de ser alarmante que 8 de cada 10 personas se sientan inseguros en el transporte público en la Capital.



*ENVIPE-INEGI, 2024.

⁹ Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), INEGI, 2024, https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2024/doc/envipe2024_cdmx.pdf



El hecho de que el transporte público sea el sitio en que los capitalinos perciban mayor inseguridad dentro de la Ciudad ha hecho que, en el transcurso de los últimos años, cada vez más personas dejen de usarlo. De acuerdo con datos del INEGI, mientras que en 2010 el 18.7% de la población mayor de edad dejó de usar el transporte público por miedo a ser víctimas del delito, para 2023, el porcentaje se incrementó a 30.5%.

Distribución porcentual de la población que manifestó haber dejado de realizar alguna actividad por miedo a ser víctima de algún delito



*ENVIPE-INEGI, 2024.

Esta actividad, si bien es en la que más capitalinos se sienten inseguros, ocupa el séptimo lugar dentro de las actividades que registraron cambios en el comportamiento debido a percepciones de inseguridad; esto se puede explicar debido al criterio de necesidad que prima sobre la población que utiliza el transporte público para realizar actividades cotidianas como ir a trabajar, ir a la escuela o regresar al hogar; que, de acuerdo con datos del INEGI, son los 3 destinos principales para el uso del transporte público¹⁰.

¹⁰ Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD), INEGI, 2017, https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf



La percepción de inseguridad tiene sus bases en los datos sobre los delitos que se cometen en el transporte público y que, en efecto, perjudican más al sistema concesionado que al estructurado.

De acuerdo con datos de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad sobre el robo en transporte público con y sin violencia en la Ciudad de México, de 2012 a 2023, se han registrado 22 mil 967 eventos en transporte concesionado, 15 mil 330 en el STC Metro, 5 mil 351 en el Metrobús, 1,579 en los Sistemas de Transporte Eléctrico, 622 en Taxis, 516 en RTP y menos de 250 en autobuses foráneos y el Suburbano¹¹.

Además de lo anterior, también es importante mencionar que, en el caso de las mujeres, la percepción de inseguridad en el transporte público se exagera, pues, mientras 9 de cada 10 hombres nunca han experimentado violencia sexual en el transporte público; 5 de cada 10 mujeres usa el transporte público con miedo a ser agredida y 3 de cada 10 ha sido víctima de violencia sexual en este tipo de espacios.

Si bien, el Metro es el espacio donde ocurren más agresiones sexuales contra mujeres, con el 60% de los casos reportados, seguido por el transporte concesionado con 35.3% de los casos, la percepción de inseguridad se manifiesta de forma distinta.

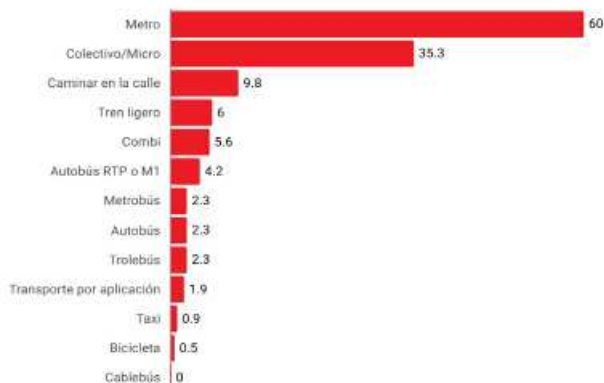
Para el caso de la percepción de la inseguridad el colectivo o micro (transporte concesionado) es el sistema en el que las mujeres sienten mayor temor e inseguridad al utilizarlo solas, con un 49.3%, a diferencia del Metro, con 31.9% de las percepciones¹².

¹¹ Delincuencia sofoca servicio de transporte público, Noticias Pasajero 7, 01/Agosto/2023, <https://www.pasajero7.com/delincuencia-sofoca-servicio-transporte-publico/>

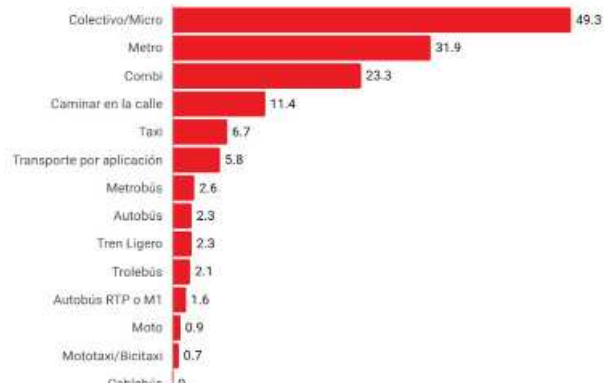
¹² Casi el 50% de las mujeres se sienten inseguras en el transporte de la CDMX, Expansión, 07/Marzo/2025, <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2025/03/07/mujeres-inseguras-en-transporte-a-pesar-de-avances>



Agresiones a mujeres reportadas en medios de transporte público



Medio de transporte en que las mujeres se sienten más inseguras



* Expansión, 07/Marzo/2025.

Datos como estos, reflejan la necesidad de proponer soluciones urgentes que brinden atención al problema de inseguridad en el transporte concesionado de la Ciudad, que es el más afectado por la delincuencia y sobre el que se tienen mayores percepciones de inseguridad en la Capital.

Una medida que ha probado un alta efectividad en el monitoreo, inhibición y reacción frente a la comisión de delitos como el robo a transeúnte en la Ciudad, es la instrumentación de botones de auxilio conectados al Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5).

Actualmente en la Ciudad hay más de 11 mil 800 botones de auxilio, mismos que se distribuyen en las 16 alcaldías, siendo Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc las demarcaciones con más botones de auxilio, con 1,920, 1,492 y 1,253 botones, respectivamente¹³.

Los botones de auxilio se activan en promedio 751 veces al día, por motivos de urgencia cotidiana en la Ciudad, que van desde casos de

¹³ Estado de Sistemas Tecnológicos de Videovigilancia, C5, 04/12/2025, <https://www.c5.cdmx.gob.mx/>



violencia familiar y robos a transeúntes, hasta situaciones que requieren auxilio médico y control de incendios.

Este sistema se encuentra respaldado por una red de más de 48 mil 800 cámaras de videovigilancia distribuidas en la Capital y 11 mil 800 cámaras integradas a los botones.

Para 2024, este sistema ya había generado un total de 286 mil folios, como resultado de las denuncias ciudadanas registradas, desde sus inicios, en el año 2009¹⁴.

El sistema de botones de auxilio ha evolucionado, desde una estrategia de contacto con los Centros de Comando y Control (C2), pasando por los tótems con cámaras, altavoces y botones conectados a los C2 y C5, para respuesta inmediata y, más recientemente, en formatos digitales, desde la App CDMX, que generan una señal que se vincula a los tótems cercanos y se solicita apoyo.

Cabe señalar que el tiempo promedio de respuesta de los cuerpos de emergencia es de 3 minutos con 47 segundos.

Sin duda, la instrumentación de la tecnología de los botones de auxilio en las unidades de transporte público concesionado puede resultar en una gran estrategia que permita abatir los índices de inseguridad y la percepción de inseguridad de los capitalinos que usan diariamente el transporte público concesionado.

Al respecto, es de mencionar que, desde el 2 de noviembre, el transporte público concesionado en la capital incrementó su tarifa en \$1.50 pesos por viaje, medida que, según los concesionarios, busca compensar el alza en los costos de combustibles, mantenimiento, salarios y permisos de operación.

¹⁴ Botones de auxilio en CDMX son activados 751 veces por día, Crónica, 14/Febrero/2024, <https://www.cronica.com.mx/metropoli/botones-auxilio-cdmx-son-activados-751-veces-dia.html>



Para autorizar el aumento, la SEMOVI estableció una lista de requisitos obligatorios que los transportistas deberán cumplir a fin de garantizar un servicio más seguro y eficiente. Entre las medidas destacan:

- Licencia de conducir tipo C vigente y visible.
- Retiro de vidrios polarizados.
- Seguro de responsabilidad civil actualizado.
- Número de placa visible en la unidad.
- Revisión mecánica de luces, frenos, puertas, llantas y pasamanos.
- Funcionamiento correcto de cámaras, botones de auxilio y GPS.
- Uniforme obligatorio para conductores (pantalón oscuro y camisa blanca).
- Unidades limpias, en buen estado y sin propaganda excesiva.
- Capacitación obligatoria para los operadores.
- Cumplimiento estricto del Reglamento de Tránsito y la Ley de Movilidad de la CDMX.

El Gobierno de la Ciudad de México iniciará la instalación obligatoria de botones de pánico en todas las unidades de transporte público y concesionado como parte de la estrategia “Ruta Libre de Violencia contra las Mujeres”, implementada por la Jefa de Gobierno, Clara Brugada.

El dispositivo permitirá que choferes activen una respuesta policial inmediata ante casos de acoso o abuso sexual dentro de microbuses, corredores y demás unidades.

La mandataria local ha subrayado que esta acción será el primer paso para transformar la experiencia de viaje de las pasajeras. Advirtiendo que, aunque no todas las unidades cuentan con cámaras de videovigilancia, sí habrá responsabilidad compartida entre el Gobierno y los permisionarios para colocar los botones: “Vamos a iniciar ya la colocación de botones de pánico en todas las unidades... porque si no, ¿cómo se va a actuar?”, dijo.

La instalación de estos dispositivos forma parte de un paquete de 15 medidas integradas en el programa Ruta Libre de Violencia, diseñado para prevenir y atender agresiones sexuales en el transporte. Brugada



también ha señalado que, aun cuando los delitos han disminuido, al pasar la percepción de violencia del 87 por ciento en 2019 al 75 por ciento en 2025; la cifra sigue siendo alarmante. “Todavía es muy grave la cantidad de mujeres que dice haber sentido violencia cuando se sube al transporte público”¹⁵.

En este sentido, el anclaje legal que cree la posibilidad de impulsar una estrategia de esta naturaleza es importante, a fin de crear la obligatoriedad para los concesionarios de su implementación y para las autoridades de la Ciudad en la expansión de la infraestructura y la creación de lineamientos específicos que regulen la puesta en marcha y funcionamiento de esta estrategia.

Ya que, si bien, actualmente se planea en el marco de una política pública que busca disminuir el acoso y agresiones sexuales hacia las mujeres en el transporte, su instrumentación obligatoria, indudablemente resultará en el abatimiento de la inseguridad en el transporte público, en general.

Cabe recordar que, en la Ciudad de México se han implementado diversos programas para la instalación de cámaras, sistemas de geolocalización y botones de auxilio en unidades de transporte público; sin embargo, dichos esfuerzos no han alcanzado de manera uniforme a la totalidad del parque vehicular concesionado, ni se encuentran previstos de forma expresa y obligatoria en la Ley de Movilidad, por lo que, lo anterior genera un escenario desigual, en el que algunas unidades cuentan con dispositivos de auxilio plenamente operativos y conectados al C5, mientras que otras carecen de ellos o poseen equipos que no se encuentran estandarizados o en funcionamiento.

En este contexto, resulta pertinente avanzar hacia un marco normativo que establezca con claridad la obligación de contar con botones de auxilio

¹⁵ Transporte público en CDMX tendrá botones de pánico: así funcionarán, Récord, 29/Noviembre/2025, <https://www.record.com.mx/contra/transporte-publico-en-cdmx-tendra-botones-de-panico-asi-funcionaran>



vinculados al C5 y C2, a fin de fortalecer la seguridad de las personas usuarias y la capacidad de respuesta de las autoridades.

Es por ello que, mediante la presente iniciativa, se propone reformar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; a fin de establecer la obligatoriedad en la instrumentación del sistema de botones de auxilio en las unidades de transporte concesionado de la Ciudad.

Fundamentación

PRIMERO. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

En su **Artículo 4º**, reconoce el derecho de las personas a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

En su **Artículo 12º**, establece que el sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas.

Para ello, las autoridades competentes deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros. Asimismo, dispone que las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos para vigilar, regular y sancionar hechos que constituyan factores de riesgo.

TERCERO. La Constitución Política de la Ciudad de México:



En el apartado E de su **Artículo 13°**, reconoce que el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

Asimismo, establece que las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, respetando los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la Ciudad.

CUARTO. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México:

En su **Artículo 7°** reconoce la obligatoriedad de la observación del principio de seguridad como un deber de la Administración Pública en el diseño e implementación de programas y acciones en materia de movilidad.

En este sentido, la define a partir de privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, a fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

En su **Artículo 12°** establece, entre las atribuciones de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, el regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, conforme a lo establecido en la ley y a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad.

En su **Artículo 61°** establece que las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida



la Secretaría de Movilidad, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales y económicos correspondientes de la población, incluyendo perspectiva de género, sujetándose a lo establecido en la ley y las normas oficiales mexicanas de la materia.

Denominación del proyecto de ley o decreto

A partir de lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta H. Soberanía la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXII BIS AL ARTÍCULO 110 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A FIN DE ESTABLECER LA OBLIGATORIEDAD EN LA INSTRUMENTACIÓN DE BOTONES DE AUXILIO, CONECTADOS AL C5 Y AL C2, EN LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Ordenamientos a modificar y texto normativo propuesto

Se propone adicionar la fracción XXII BIS del artículo 110, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

TITULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS

Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:

I. a XXI. ...



XXII. Contar con un sistema de localización vía satelital que pueda ser monitoreado desde el Centro de Gestión de Movilidad, en cada uno de los vehículos sujetos a la concesión. La Secretaría establecerá los lineamientos que deben cubrir dichos dispositivos;

XXII BIS. Contar con un botón de auxilio en funcionamiento por unidad, como dispositivo de alertamiento en caso de situaciones de emergencia, robo y amenazas a la seguridad de los pasajeros, conectado a la red del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano, C5 y de los Centros de Comando y Control, C2.

XXIII. a XXV. ...

Para efectos de mayor claridad en la propuesta de adición que se hace, se presentan los siguientes cuadros comparativos:

DICE	DEBE DECIR
TÍTULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios: I. a XXI. ... XXII. Contar con un sistema de localización vía satelital que pueda ser monitoreado desde el Centro de Gestión de Movilidad, en cada uno de los vehículos sujetos a la concesión. La Secretaría establecerá los lineamientos que deben cubrir dichos dispositivos; Sin correlativo XXIII. a XXV. ...	TÍTULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios: I. a XXI. ... XXII. Contar con un sistema de localización vía satelital que pueda ser monitoreado desde el Centro de Gestión de Movilidad, en cada uno de los vehículos sujetos a la concesión. La Secretaría establecerá los lineamientos que deben cubrir dichos dispositivos; XXII BIS. Contar con un botón de auxilio en funcionamiento por unidad, como dispositivo de alertamiento en caso de situaciones de emergencia, robo y amenazas a la seguridad de los pasajeros, conectado a la red del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano, C5 y de los Centros de Comando y Control, C2. XXIII. a XXV. ...



Artículos transitorios

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

SEGUNDO. Dentro de un plazo no mayor a noventa días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana y el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5), deberán emitir los lineamientos técnicos necesarios para la instalación, operación y supervisión de los botones de auxilio a que se refiere el presente Decreto.

TERCERO. Los concesionarios del servicio de transporte público contarán con un plazo máximo de doce meses contados a partir de la publicación de los lineamientos técnicos señalados en el artículo transitorio anterior, para dar cumplimiento a la obligación de contar con botones de auxilio en funcionamiento y conectados al C5 y a los Centros de Comando y Control (C2).

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 14 días del mes de enero del año 2026.

ATENTAMENTE

Lizzette Salgado Viramontes

DIPUTADA LIZZETTE SALGADO VIRAMONTES

Certificado de firma

07/01/2026 14:18

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Almacenado

Identificador: 695EBF3510F3397F99170AA6

Nombre y extensión: LSV ini botones C5.pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

e9102091445864b35aa20d50f3a781fbdaf18716221628a2e6f409db237fc75c

Huella digital del contenido del documento firmado:

3a0e6db2f7808f7f4534234a17e8f8e585e2276234133d69ed744e067d54a6ab

Nombre: Lizzette Salgado Viramontes

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: lizzette.salgado@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 189.146.129.60

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

07/01/2026 14:16

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

07/01/2026 20:18:12 UTC (07/01/2026 14:18:12 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

eb28d047-f91d-4619-8cbe-f911284f8754.cons

Huella digital contenida en la constancia:

3a0e6db2f7808f7f4534234a17e8f8e585e2276234133d69ed744e067d54a6ab

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. Lizzette Salgado Viramontes

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio

ID: 695EBF7D1FA7FA26F45D75AE

Enviado: 07/01/2026

Derecho

IP: 189.146.129.60

14:17:49

Compañía:

Aceptó Aviso de

Método de notificación: Correo

Privacidad: 07/01/2026

Correo:

14:18:06

lizzette.salgado@congresocdmx.gob.mx

Visto: 07/01/2026 14:18:06

Teléfono:

Confirmado:

Emisor de la firma electrónica:

07/01/2026 14:18:06.296

Dibujada en dispositivo

Firmado:

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

07/01/2026 14:18:06.297

Firma con texto

Lizzette Salgado Viramontes

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/eb28d047-f91d-4619-8cbe-f911284f8754>

