



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XVII BIS AL ARTÍCULO 28 Y SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE SANCIÓN DEL LANZAMIENTO DE PIEDRAS U OBJETOS PELIGROSOS EN VIALIDADES PÚBLICAS O CONTRA VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN, CUANDO SE PONGA EN RIESGO LA INTEGRIDAD DE CONDUCTORES, PASAJEROS O PEATONES, ASÍ COMO LA SEGURIDAD DEL TRÁNSITO.

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

Quien suscribe **Dip. Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica; y 5, fracción I, 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XVII Bis al artículo 28 y se reforman el artículo 32 y el primer párrafo del artículo 33, ambos de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, en materia de sancionar a quien, sin causa legítima, arroje, proyecte, lance, deposite o coloque piedras u otros objetos peligrosos o contundentes en vialidades públicas o contra vehículos en circulación, cuando con dicha conducta ponga en peligro la integridad física de conductores, pasajeros o peatones, o la seguridad del tránsito, al tenor de la siguiente:**

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En fechas recientes, la Ciudad de México ha sido escenario de hechos particularmente graves derivados del lanzamiento de piedras u objetos contundentes contra vehículos en circulación. **Un caso paradigmático ocurrió en el Circuito Interior, a la altura de la colonia San Miguel Chapultepec, donde un**



hombre de entre 45 y 50 años perdió la vida luego de ser impactado por una piedra mientras conducía. El golpe lo dejó inconsciente, provocando que perdiera el control del vehículo y se impactara contra el muro de contención. Este suceso evidencia con claridad que no se trata de actos aislados o de simple vandalismo, sino de conductas con potencial letal.

En los últimos años se han reportado diversos episodios similares en vialidades primarias de la capital, particularmente desde puentes peatonales o infraestructura elevada. La mecánica de estos hechos revela una dinámica de riesgo extremo: el objeto arrojado adquiere una fuerza adicional derivada de la altura y de la velocidad del vehículo en circulación, multiplicando su capacidad de causar lesiones graves o la muerte. La víctima, además, se encuentra en una situación de total indefensión, sin posibilidad real de anticipar o esquivar el impacto.

Desde el punto de vista jurídico, esta conducta no puede reducirse a un simple daño en propiedad ajena ni tratarse como una infracción administrativa. Constituye una puesta en peligro concreta contra bienes jurídicos fundamentales, como la vida y la integridad personal. Aun en los casos en que no se produzca un resultado fatal, el riesgo generado es objetivamente verificable y socialmente intolerable, pues compromete la seguridad del tránsito y expone a terceros a colisiones secundarias o accidentes múltiples.

El impacto de estos hechos trasciende a las víctimas directas. Generan un clima de inseguridad vial que erosiona la confianza de la ciudadanía en el uso cotidiano de la infraestructura pública. La movilidad, reconocida como un derecho que debe ejercerse en condiciones de seguridad, se ve afectada cuando las vialidades se convierten en espacios de agresión deliberada. La ausencia de una tipificación clara y específica debilita la capacidad preventiva del Estado y puede propiciar percepciones de impunidad.

Por ello, resulta necesario establecer una respuesta penal expresa y proporcional frente a quienes arrojan piedras u objetos contra vehículos en circulación. La sanción no sólo cumple una función retributiva, sino también preventiva y disuasiva. Tipificar esta conducta de manera autónoma reconoce su gravedad intrínseca, fortalece la protección del derecho a la movilidad segura y envía un mensaje claro de que la vida y la integridad de las personas en tránsito constituyen bienes jurídicos de máxima tutela en el orden constitucional de la Ciudad de México.



II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La violencia consistente en arrojar piedras u objetos contundentes contra vehículos en circulación debe analizarse también desde la perspectiva de género, en tanto se inserta en un contexto estructural de inseguridad en el espacio público que impacta de manera diferenciada a mujeres y hombres.

De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2021, elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el 70.1% de las mujeres de 15 años y más en México ha experimentado al menos un incidente de violencia a lo largo de su vida, y una proporción relevante ha enfrentado violencia en el ámbito comunitario, es decir, en calles, parques y transporte público (INEGI, 2021)¹. Este dato confirma que el espacio urbano no es neutro y que la movilidad cotidiana de las mujeres se desarrolla en un entorno de riesgo diferenciado.

En la Ciudad de México, diagnósticos de la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México han señalado que el acoso sexual y otras formas de violencia en espacios públicos son una de las principales preocupaciones de seguridad para mujeres jóvenes y adultas, lo que condiciona horarios, rutas y medios de transporte (Secretaría de las Mujeres, 2023)². En ese sentido, cuando infraestructura elevada —como puentes peatonales— es utilizada para agredir deliberadamente a personas que circulan en vehículos, se refuerza la percepción de vulnerabilidad y se amplía el clima de inseguridad vial.

La Organización Mundial de la Salud ha reconocido que la violencia en espacios públicos constituye un problema de salud pública y derechos humanos, cuyos efectos pueden incluir lesiones graves, discapacidad o muerte, además de impactos psicológicos y sociales duraderos (OMS, 2014)³. A su vez, la ONU Mujeres ha señalado que la inseguridad en el espacio público limita la autonomía económica, educativa y social de las mujeres, restringiendo el ejercicio pleno de su derecho a la ciudad (ONU Mujeres, 2017)⁴.

En el ámbito local, la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México define la violencia comunitaria como aquellos actos

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2021. Principales resultados*. INEGI.

² Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México. (2023). *Diagnóstico sobre violencia contra las mujeres en espacios públicos en la Ciudad de México*. Gobierno de la Ciudad de México.

³ Organización Mundial de la Salud (OMS). (2014). *Global status report on violence prevention 2014*. OMS.

⁴ ONU Mujeres. (2017). *Ciudades seguras y espacios públicos seguros para mujeres y niñas: Informe global de resultados*. ONU Mujeres.



individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres en espacios públicos, afectando su seguridad e integridad. Bajo este marco, la conducta que se propone tipificar no sólo constituye un riesgo vial, sino que puede configurarse como una forma de violencia ejercida en el entorno comunitario cuando afecta de manera diferenciada o genera condiciones de mayor vulnerabilidad para las mujeres.

Asimismo, la **Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU)** del INEGI ha documentado que las mujeres reportan consistentemente mayores niveles de percepción de inseguridad en espacios públicos y en el transporte, lo que demuestra que la política criminal y de movilidad debe incorporar un enfoque diferenciado (INEGI, 2023)⁵.

En consecuencia, incorporar la perspectiva de género en la tipificación de esta conducta implica reconocer que:

1. La inseguridad vial impacta de manera diferenciada a mujeres y hombres.
2. El temor fundado a la violencia condiciona el ejercicio del derecho a la movilidad.
3. El Estado tiene la obligación de prevenir, investigar y sancionar actos que generen entornos hostiles o inseguros en el espacio público, conforme al principio de igualdad sustantiva.

La reforma propuesta, por tanto, no sólo protege la vida y la integridad personal en abstracto, sino que fortalece el derecho de las mujeres a transitar libres de violencia en la Ciudad de México.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La problemática descrita no puede calificarse como simple vandalismo, sino como conductas con capacidad real de producir la muerte, lo que activa la obligación reforzada del Estado de proteger la vida y la integridad personal. El artículo 1° y el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconocen la obligación de todas las autoridades de promover,

⁵ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU). Resultados trimestrales*. INEGI.



respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, entre ellos el derecho a la vida y a la integridad. La Suprema Corte ha sostenido que el derecho a la vida constituye un presupuesto ontológico para el ejercicio de los demás derechos fundamentales (SCJN, Tesis aisladas y jurisprudencia en materia de derecho a la vida).

Desde la perspectiva penal, el lanzamiento de piedras u objetos contundentes contra vehículos en movimiento puede actualizar tipos penales como homicidio doloso eventual, lesiones dolosas, daño a la propiedad o ataques a las vías de comunicación, dependiendo de las circunstancias del caso. El Código Penal para la Ciudad de México contempla figuras como homicidio y lesiones, así como delitos contra la seguridad de las vías de comunicación cuando se pone en riesgo la integridad de las personas que transitan por ellas. Sin embargo, la reiteración de estos hechos evidencia la necesidad de fortalecer la prevención específica y la claridad normativa en torno a esta modalidad de riesgo extremo.

Consulta:

Desde el enfoque de seguridad vial, estos actos constituyen una forma grave de violencia en el entorno vial, contraria a los principios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual reconoce como prioridad la protección de la vida y la integridad de las personas usuarias de la vía. La ley establece el principio de "Sistema Seguro", que obliga a las autoridades a diseñar y gestionar la infraestructura minimizando riesgos previsibles. El lanzamiento de objetos desde puentes peatonales o infraestructura elevada constituye un riesgo identificable y prevenible, por lo que el Estado debe adoptar medidas estructurales, tecnológicas y normativas para mitigarlo.

La mecánica de los hechos demuestra un riesgo físico exponencial. Un objeto arrojado desde altura incrementa su energía cinética debido a la aceleración por gravedad; si a ello se suma la velocidad del vehículo en circulación, el impacto puede ser equivalente al de un proyectil de alta fuerza. Estudios⁶ de seguridad vial demuestran que incluso objetos pequeños pueden resultar letales cuando impactan parabrisas a altas velocidades, generando pérdida inmediata de control del vehículo.

Asimismo, estos actos colocan a la víctima en una situación absoluta de indefensión, ya que no existe posibilidad real de anticipar o esquivar el impacto.

⁶ (National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA).
Consulta: <https://www.nhtsa.gov>



Esta condición agrava la lesividad de la conducta y puede justificar un tratamiento normativo diferenciado, dado que se trata de un ataque sorpresivo, dirigido contra personas en tránsito, sin confrontación previa ni capacidad de defensa. En términos de política criminal, se trata de conductas de alto impacto social que generan temor colectivo y afectan la percepción de seguridad en vialidades primarias.

Desde la óptica de prevención situacional del delito, la evidencia internacional indica que intervenciones como videovigilancia en puentes peatonales, iluminación estratégica, barreras físicas disuasorias y monitoreo policial focalizado reducen conductas de alto riesgo en infraestructura elevada (ONU-Hábitat⁷, enfoques de prevención urbana del delito). Por tanto, una iniciativa integral puede contemplar no sólo ajustes normativos, sino también mandatos de coordinación institucional entre seguridad ciudadana, movilidad y obras públicas.

Finalmente, existe un argumento de proporcionalidad y política pública: cuando una conducta tiene potencial letal y genera riesgo indiscriminado a terceros, el Estado debe enviar un mensaje normativo claro y contundente. No se trata únicamente de sancionar después del daño, sino de establecer mecanismos disuasivos que inhiban su repetición. La protección de la vida en el espacio vial no es opcional; es una obligación constitucional y convencional derivada también de instrumentos internacionales como la Convención Americana sobre Derechos Humanos⁸.

IV. FUNDAMENTO LEGAL, CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

I. Derecho constitucional a la vida, integridad personal y movilidad segura

1. Protección de derechos humanos

El artículo 1° de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* dispone:

“En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución...”

⁷ ONU-Hábitat – Prevención del delito y seguridad urbana: <https://unhabitat.org/topic/crime-prevention>

⁸ Convención Americana sobre Derechos Humanos: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_B-32_Convencion_Americana_sobre_Derechos_Humanos.htm



Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos...”

Este mandato obliga a las autoridades a diseñar políticas públicas y respuestas normativas que protejan la vida y la integridad personal frente a conductas que pongan en peligro estos bienes jurídicos fundamentales.

2. Derecho a la movilidad en condiciones de seguridad

El artículo 4° constitucional reconoce:

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

Este reconocimiento constitucional convirtió a la seguridad vial en un derecho humano básico, no solo en un objetivo político-administrativo.

II. Sustento en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

La *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial* es legislación secundaria de observancia obligatoria en todo el país y desarrolla el derecho constitucional antes citado. Su texto vigente establece lo siguiente:

1. Objeto de la Ley

El artículo 1 de dicha ley señala:

“La presente Ley... tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

Este objeto legal sustenta la obligación de normar y proteger integralmente al sujeto en su desplazamiento en las vías públicas, lo que incluye prevenir riesgos derivados de conductas humanas que atenten contra esa seguridad.

2. Política de gestión de riesgos

Entre los objetivos de la ley se expresa:

“Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.”



Esto implica que no basta con infraestructura segura, sino también medidas normativas y de prevención integral para reducir factores de riesgo —entre los que claramente se inserta el lanzamiento de objetos a vehículos en circulación.

3. Principio de sistemas seguros

Las medidas que deriven de la Ley deberán tener como objetivo prioritario:

“La protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos... por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y elimine la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros.”

Este principio obliga a las autoridades competentes a diseñar políticas públicas y medidas normativas que minimicen riesgos predecibles, lo que refuerza el argumento de que conductas humanas peligrosas —como arrojar piedras a vehículos en circulación— requieren respuesta normativa.

V. DENOMINACIÓN O DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XVII Bis al artículo 28 y se reforman el artículo 32 y el primer párrafo del artículo 33 de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, en materia de sancionar a quien, sin causa legítima, arroje, proyecte, lance, deposite o coloque piedras u otros objetos peligrosos o contundentes en vialidades públicas o contra vehículos en circulación, cuando con dicha conducta ponga en peligro la integridad física de conductores, pasajeros o peatones, o la seguridad del tránsito.

VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

A efecto de ilustrar con mayor precisión la reforma y adición planteada por esta iniciativa, a continuación, se inserta un cuadro comparativo donde se incluye el texto vigente del precepto a modificar y el texto planteado por la presente iniciativa.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA	LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA



CIUDAD DE MÉXICO	CIUDAD DE MÉXICO																																				
<p>Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:</p> <p>I. a XVII. ...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>XVIII a XXI. ...</p>	<p>Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:</p> <p>I. a XVII. ...</p> <p>XVII Bis. Arrojar, proyectar, lanzar, depositar o colocar piedras u otros objetos peligrosos o contundentes en vialidades públicas o contra vehículos en circulación, cuando con dicha conducta ponga en peligro la integridad física de conductores, pasajeros o peatones, o la seguridad del tránsito.</p> <p>XVIII a XXI. ...</p>																																				
<p>Artículo 32.- Para efectos del artículo anterior las infracciones se clasificarán de acuerdo al siguiente cuadro:</p> <table border="1" data-bbox="193 1429 794 1886"> <thead> <tr> <th>Artículo</th> <th>Fracción</th> <th>Clase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td></td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td></td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> </tbody> </table>	Artículo	Fracción	Clase	26	27	28	<p>Artículo 32.- Para efectos del artículo anterior las infracciones se clasificarán de acuerdo al siguiente cuadro:</p> <table border="1" data-bbox="794 1429 1396 1886"> <thead> <tr> <th>Artículo</th> <th>Fracción</th> <th>Clase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td></td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td></td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> </tbody> </table>	Artículo	Fracción	Clase	26	27	28
Artículo	Fracción	Clase																																			
26																																			
27																																			
28																																			
																																			
																																			
Artículo	Fracción	Clase																																			
26																																			
27																																			
28																																			
																																			
																																			



<p>II, XI, XV, XVI, XVII y IX. D</p> <p>28 Bis. </p> <p>29 </p>	<p>II, XI, XV, XVI, XVII, XVII BIS y IX. D</p> <p>28 Bis. </p> <p>29 </p>
<p>Artículo 33.- Sin perjuicio de la obligación de reparar el daño causado que determine la autoridad civil competente, la persona que sea declarada responsable de la conducta prevista en la fracción XVII, del artículo 28 y se negare a repararlo, será sancionado como infracción tipo D, o bien por multa cuya cuantificación deberá estar relacionada con el monto del daño, de la siguiente manera:</p> <p>a) Multa por el equivalente de 50 a 110 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado no exceda de 110 veces la Unidad de Medida;</p> <p>b) Multa por el equivalente de 111 a 235 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado</p>	<p>Artículo 33.- La persona que sea declarada responsable de las conductas previstas en las fracciones XVII y XVII BIS del artículo 28 deberá reparar íntegramente el daño ocasionado, en los términos que determine la autoridad civil competente. Dicha obligación será independiente y acumulativa respecto de la sanción administrativa correspondiente, la cual consistirá en infracción tipo D o en multa cuya cuantificación deberá guardar relación directa con el monto del daño causado, conforme a lo siguiente:</p> <p>a) Multa por el equivalente de 50 a 110 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado no exceda de 110 veces la Unidad de Medida;</p> <p>b) Multa por el equivalente de 111 a 235 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado</p>



<p>exceda 110, pero no de 235 veces la Unidad de Medida;</p> <p>c) Multa por el equivalente de 236 a 470 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado exceda de 235, pero no de 470 veces la Unidad de Medida;</p> <p>d) Multa por el equivalente de 470 a 820 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado exceda de 470, pero no de 820 veces la Unidad de Medida;</p> <p>e) Multa por el equivalente de 821 a 1410 veces la Unidad de Medida, cuando el monto de daño causado exceda 821, pero no de 1410 veces la Unidad de Medida;</p> <p>f) Multa por el equivalente de 1411 a 2115 veces la Unidad de medida, cuando el monto del daño causado exceda de 1411, pero no de 2115 veces la Unidad de Medida;</p> <p>g) Multa por el equivalente de 2116 veces la Unidad de Medida y hasta por el monto total del valor comercial del vehículo, cuando el monto del daño causado exceda de 2116 veces la Unidad de Medida.</p> <p>Sólo se conmutará el arresto, si además de los requisitos que señala la Ley, cuando la persona conductora responsable acredite su domicilio,</p>	<p>exceda 110, pero no de 235 veces la Unidad de Medida;</p> <p>c) Multa por el equivalente de 236 a 470 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado exceda de 235, pero no de 470 veces la Unidad de Medida;</p> <p>d) Multa por el equivalente de 470 a 820 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado exceda de 470, pero no de 820 veces la Unidad de Medida;</p> <p>e) Multa por el equivalente de 821 a 1410 veces la Unidad de Medida, cuando el monto de daño causado exceda 821, pero no de 1410 veces la Unidad de Medida;</p> <p>f) Multa por el equivalente de 1411 a 2115 veces la Unidad de medida, cuando el monto del daño causado exceda de 1411, pero no de 2115 veces la Unidad de Medida;</p> <p>g) Multa por el equivalente de 2116 veces la Unidad de Medida y hasta por el monto total del valor comercial del vehículo, cuando el monto del daño causado exceda de 2116 veces la Unidad de Medida.</p> <p>Sólo se conmutará el arresto, si además de los requisitos que señala la Ley, cuando la persona conductora responsable acredite su domicilio,</p>
---	---



<p>señale domicilio en la Ciudad de México para oír y recibir notificaciones y mencione en su caso, el domicilio de la persona propietaria del vehículo.</p>	<p>señale domicilio en la Ciudad de México para oír y recibir notificaciones y mencione en su caso, el domicilio de la persona propietaria del vehículo.</p>
--	--

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de este Honorable Congreso, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XVII Bis al artículo 28 y se reforman el artículo 32 y el primer párrafo del artículo 33 de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, en los siguientes términos:

DECRETO

ÚNICO. Se adiciona la fracción XVII Bis al artículo 28 y se reforman el artículo 32 y el primer párrafo del artículo 33, ambos de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:

I. a XVII. ...

XVII Bis. Arrojar, proyectar, lanzar, depositar o colocar piedras u otros objetos peligrosos o contundentes en vialidades públicas o contra vehículos en circulación, cuando con dicha conducta ponga en peligro la integridad física de conductores, pasajeros o peatones, o la seguridad del tránsito.

XVIII a XXI. ...

Artículo 32.- Para efectos del artículo anterior las infracciones se clasificarán de acuerdo al siguiente cuadro:

Artículo	Fracción	Clase
26
27



28

	II, XI, XV, XVI, XVII, XVII BIS y IX.	D
28 Bis.
29

Artículo 33.- La persona que sea declarada responsable de las conductas previstas en las fracciones XVII y XVII BIS del artículo 28 deberá reparar íntegramente el daño ocasionado, en los términos que determine la autoridad civil competente. Dicha obligación será independiente y acumulativa respecto de la sanción administrativa correspondiente, la cual consistirá en infracción tipo D o en multa cuya cuantificación deberá guardar relación directa con el monto del daño causado, conforme a lo siguiente:

- a) Multa por el equivalente de 50 a 110 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado no exceda de 110 veces la Unidad de Medida;
- b) Multa por el equivalente de 111 a 235 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado exceda 110, pero no de 235 veces la Unidad de Medida;
- c) Multa por el equivalente de 236 a 470 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado exceda de 235, pero no de 470 veces la Unidad de Medida;
- d) Multa por el equivalente de 470 a 820 veces la Unidad de Medida, cuando el monto del daño causado exceda de 470, pero no de 820 veces la Unidad de Medida;
- e) Multa por el equivalente de 821 a 1410 veces la Unidad de Medida, cuando el monto de daño causado exceda 821, pero no de 1410 veces la Unidad de Medida;



f) Multa por el equivalente de 1411 a 2115 veces la Unidad de medida, cuando el monto del daño causado exceda de 1411, pero no de 2115 veces la Unidad de Medida;

g) Multa por el equivalente de 2116 veces la Unidad de Medida y hasta por el monto total del valor comercial del vehículo, cuando el monto del daño causado exceda de 2116 veces la Unidad de Medida.

Sólo se conmutará el arresto, si además de los requisitos que señala la Ley, cuando la persona conductora responsable acredite su domicilio, señale domicilio en la Ciudad de México para oír y recibir notificaciones y mencione en su caso, el domicilio de la persona propietaria del vehículo.

TRANSITORIOS

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

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los 5 días del mes de marzo de 2026.

SUSCRIBE

Miguel Angel Macedo Escartin

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Certificado de firma

03/03/2026 13:03

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral

Identificador: 69A7305E838B4008D14F3B86

Nombre y extensión: Copia de INICIATIVA _PARA sancionar EL LANZAMIENTO DE OBJETOS CONTRA VEHÍCULOS.pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

6e3e6182883c987d6e801a848f731a9cfe2c641e41bba9262eaff9ed3374be50

Huella digital del contenido del documento firmado:

04452bc0cbc8b032d42ca761327dd6aac2f4bb042baa43464d63c57659199be1

Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín

Compañía: SR LUZ SA DE CV

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

Teléfono:

Dirección IP: 189.146.107.35

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

03/03/2026 13:03

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

03/03/2026 19:03:38 UTC (03/03/2026 13:03:38 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

cae3b32e-b0e3-4138-b6c9-f0071ec90ef6.cons

Huella digital contenida en la constancia:

04452bc0cbc8b032d42ca761327dd6aac2f4bb042baa43464d63c57659199be1

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. Miguel Angel Macedo Escartín

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio

ID: 69A730845463E926B94D44B4

Enviado: 03/03/2026

Derecho

IP: 189.146.107.35

13:03:02

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Aceptó Aviso de

Método de notificación: Correo

Privacidad: 03/03/2026

Correo:

13:03:32

miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx

Visto: 03/03/2026 13:03:32

Teléfono:

Firma con texto

Confirmado:

Emisor de la firma electrónica:

03/03/2026 13:03:33.085

Dibujada en dispositivo

Miguel Angel Macedo Escartin

Firmado:

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

03/03/2026 13:03:33.086

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/cae3b32e-b0e3-4138-b6c9-f0071ec90ef6>