



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA GARANTIZAR EL DERECHO DE LAS MUJERES A UNA MOVILIDAD NOCTURNA SEGURA, LIBRE DE ACOSO Y CON DESCENSO A SOLICITUD.

Ciudad de México, a 10 de marzo de 2026

**DIPUTADO JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E**

El que suscribe, **Dip. Víctor Hugo Romo de Vivar Guerra**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, somete a la consideración de esta Soberanía la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto, con fundamento en el artículo 122, apartado A, base III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado D, inciso a) y 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 2, fracción XXI; 5, fracción I; 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Objetivo de la Iniciativa

La presente propuesta legislativa tiene por objeto principal instituir normativamente el derecho a la movilidad nocturna segura con perspectiva de género dentro de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Para ello, se incorpora el principio de perspectiva de género evaluable, se consagra el descenso seguro a solicitud como un derecho expreso de las personas usuarias, y se garantizan dos componentes operativos inexcusables: la aplicación de este protocolo en horario nocturno y la obligación de las personas concesionarias de asegurar la capacitación anual de sus personas operadoras. Asimismo, se incorporan tipos infractores específicos para sancionar la negativa injustificada de este servicio y la falta de capacitación, dotando a este derecho de una tutela efectiva en la ley.



II. Contenido Sustantivo y Planteamiento del Problema.

La Ciudad de México es una metrópoli vibrante que opera las veinticuatro horas del día. Bajo esta premisa, la movilidad no puede ser entendida exclusivamente como un derecho diurno ni como una prestación pública que se debilita en la madrugada sin mayores consecuencias. Resulta imperativo destacar que cuando el transporte público nocturno se reduce, se vuelve incierto o se presta sin protocolos claros de seguridad, el costo social y humano no se distribuye de forma neutral, sino que lo pagan de manera desproporcionada quienes se desplazan por motivos de trabajo, labores de cuidado, estudio o servicios esenciales en horarios de madrugada. Dentro de este universo de personas usuarias, las mujeres enfrentan riesgos asimétricos vinculados a la violencia comunitaria y sexual.

Aunado a lo anterior, el diagnóstico operativo y la justificación de la presente medida se sustentan en evidencia oficial sobre la percepción de inseguridad en espacios de movilidad. En marzo de 2025, la ENSU del INEGI reportó que 67.3% (INEGI, ENSU marzo 2025 https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2025_marzo_presentacion_ejecutiva.pdf) de las mujeres manifestó sentirse insegura en el transporte público. Esta percepción incide en la vida cotidiana, modifica decisiones de traslado y agrava la exposición en horarios nocturnos y en los trayectos finales. La consecuencia práctica de esta desprotección es un toque de queda económico y social no declarado, que restringe el acceso real a oportunidades y limita severamente el ejercicio del derecho a la ciudad.

Por consiguiente, el descenso seguro a solicitud se erige como una medida de prevención situacional de riesgo indispensable, y no como una concesión graciosa. Al insertarse normativamente en el rubro de los derechos de las personas usuarias, esta figura reduce el tiempo de exposición en la vía pública, acorta los trayectos peatonales en horarios de nula afluencia y disminuye significativamente los puntos de oportunidad delictiva. Abordar este triple vacío normativo mediante la inserción del protocolo de descenso, la exigencia de capacitación obligatoria para personas concesionarias y la tipificación de sanciones específicas, asegura una técnica legislativa impecable que no requiere expansión presupuestal, sino una reordenación de las prioridades operativas con un profundo sentido de justicia social.

III. Evidencia y buenas prácticas comparadas

Diversas metrópolis de vanguardia han implementado soluciones normativas eficaces para mitigar la inseguridad en los traslados de madrugada. En Montreal, Canadá, desde 1996 se implementó el programa “Entre deux arrêts”, que permite a las mujeres descender del autobús entre paradas durante horarios nocturnos; de manera paralela, en Toronto, el “Request Stop



Program” permite solicitar el descenso entre paradas en un horario de 21:00 a 05:00 horas. A nivel europeo, el sistema de autobuses en Barcelona permite descensos a solicitud para mejorar la seguridad de las personas usuarias, mientras que, en Londres, el “Night Tube” ha ampliado la operación nocturna de manera exitosa. Estos precedentes demuestran irrefutablemente que el descenso a solicitud, regido bajo estrictas reglas de operación y seguridad vial, es una medida logísticamente viable y proporcional para pacificar la movilidad nocturna.

IV. Fundamento legal.

Para el debido sustento de la presente Iniciativa, se invocan los siguientes ordenamientos con sus respectivas disposiciones vigentes:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 122, apartado A, base III. (Publicada en el D.O.F., última reforma vigente). URL oficial de la SCJN:

<https://legislacion.scjn.gob.mx/Buscador/Paginas/wfOrdenamientoFast.aspx?q=V8v3Kq9i6Wf2p+9Rj8eA90P4gUf4yJ9fNpxb1k1uS+vTq+t5jG/oQYjO0vA3zX1X>

Constitución Política de la Ciudad de México, artículos 11, 12 y 13, Apartado E, numeral 1. (Publicada en la G.O.C.D.M.X. el 5 de febrero de 2017). URL oficial de la SCJN:

<https://legislacion.scjn.gob.mx/Buscador/Paginas/wfOrdenamientoFast.aspx?q=Wn/h1WqN3yE1Z1p9lX+kSw==>

Ley de Movilidad de la Ciudad de México, artículos 2, 7, 82, 83, 110 y 251. (Publicada en la G.O.C.D.M.X. el 14 de julio de 2014, última reforma vigente). URL oficial de la SCJN:

<https://legislacion.scjn.gob.mx/Buscador/Paginas/wfOrdenamientoFast.aspx?q=pwUhdNvCSySjs8D73SRJEC9eHD8+RWEHSJrIK6nJn4guYbZVPx1hP2lODx9ACBagZTZ62DTmfMUPZAWtJLqAQ==>

Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y Reglamento del Congreso de la Ciudad de México. URLs oficiales de la Consejería Jurídica CDMX:

<https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/leyes/leyes/1408-ley-organica-del-congreso-de-la-ciudad-de-mexico>

<https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/leyes/reglamentos/1407-reglamento-del-congreso-de-la-ciudad-de-mexico>



SECCIONES DE RIGOR TÉCNICO

Resumen de lectura fácil.

Esta iniciativa reforma la Ley de Movilidad para garantizar que, durante la madrugada, las mujeres y personas cuidadoras tengan el derecho explícito de solicitar bajar del transporte público en un punto más cercano y seguro, aun si no es una parada fija. Además, obliga a que las rutas y concesionarios capaciten a sus choferes cada año para prevenir el acoso, y establece que toda política de movilidad deberá evaluarse bajo una perspectiva de género. Si un conductor niega este derecho de bajada segura o la ruta incumple la capacitación, recibirán multas directas.

Análisis de perspectiva de género.

La limitación de opciones seguras de transporte durante la noche impacta directamente en la autonomía física y económica de las mujeres. En la actualidad, factores innegables como el acoso sexual, la violencia comunitaria y las carencias de iluminación influyen drásticamente en las decisiones de movilidad de las ciudadanas, orillándolas a modificar sus rutas o limitar sus actividades laborales y sociales para reducir el riesgo de agresiones. Al incorporar la perspectiva de género evaluable y el descenso seguro a solicitud de manera explícita en la Ley de Movilidad, se atiende una necesidad diferenciada, reconociendo que las mujeres y personas cuidadoras transitan con un temor fundado a ser víctimas de violencia. Esta medida democratiza el espacio público nocturno y transfiere la carga de la seguridad individual de las usuarias hacia la responsabilidad institucional, preventiva y operativa del Estado y sus concesionarios.

Análisis de impacto presupuestal.

Impacto neutral. La presente iniciativa no genera creación de plazas ni nuevas estructuras administrativas. Su implementación se realizará con los recursos humanos y presupuestales aprobados a la Secretaría de Movilidad en el ejercicio fiscal correspondiente. Asimismo, las obligaciones de capacitación serán cubiertas por las personas concesionarias en los términos que determine la autoridad, sin representar erogaciones extraordinarias para el erario de la Ciudad de México.



Cuadro Comparativo

Para mejor comprensión de la propuesta, se presenta el siguiente cuadro comparativo correspondiente

Cuadro comparativo de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México	
Texto Vigente	Propuesta de Modificación
<p>Artículo 2.- ...</p> <p>I. a V. ...</p> <p>VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.</p>	<p>Artículo 2.- ...</p> <p>I. a V. ...</p> <p>VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro, eficiente y continuo, fomentando acciones específicas para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual, así como cualquier tipo de violencia, priorizando la atención en los sistemas de transporte público y garantizando medidas reforzadas de seguridad durante el horario nocturno, en los términos previstos por esta Ley y la normatividad que de ella emane.</p>
<p>Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:</p> <p>I. a X. ...</p>	<p>Artículo 7.- La Administración Pública...</p> <p>I. a X. ...</p> <p>XI. Perspectiva de género evaluable: Incorporar criterios verificables e indicadores de seguridad, accesibilidad, iluminación, atención, vigilancia, operación del servicio y diseño del entorno urbano que permitan identificar, prevenir y reducir riesgos diferenciados para mujeres, niñas y adolescentes en el uso del transporte y del espacio público, particularmente en horarios nocturnos.</p>
<p>Artículo 82.- El servicio de transporte se prestará de manera regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.</p>	<p>Artículo 82.- El servicio de transporte se prestará...</p> <p>Por lo que todo usuario tendrá derecho a:</p> <p>I. a XI. ...</p>



<p>Por lo que todo usuario tendrá derecho a:</p> <p>I. a XI. ...</p>	<p>XII. Solicitar y acceder al descenso seguro en el transporte público concesionado de pasajeros durante el horario nocturno estipulado por esta Ley, en los términos y salvedades previstas en el artículo 83 Bis del presente ordenamiento normativo.</p>
<p>[Sin texto correlativo vigente]</p>	<p>Artículo 83 Bis.- La Secretaría implementará y vigilará el protocolo de descenso seguro a solicitud en los servicios de transporte público concesionado de pasajeros en su modalidad de Corredores y Colectivo. Las personas concesionarias deberán habilitar, en el horario nocturno comprendido entre las 00:00 y las 05:00 horas, la opción de parada a solicitud expresa para usuarias mujeres y personas cuidadoras fuera de las paradas preestablecidas, siempre que las condiciones de tránsito lo permitan y no se contravengan disposiciones de seguridad vial. Todo descenso deberá realizarse en zonas debidamente iluminadas o con condiciones razonables de visibilidad conforme a los lineamientos que emita la Secretaría, y libres de obstáculos que garanticen la seguridad e integridad física de la persona usuaria.</p> <p>La negativa a realizar el descenso seguro a solicitud solo podrá fundarse en causas objetivas de seguridad vial o riesgo inminente, en términos de los lineamientos que emita la Secretaría. En estos casos, la persona operadora deberá realizar el descenso en la siguiente ubicación posible que reduzca el trayecto peatonal y cumpla condiciones razonables de seguridad, conforme a los mismos lineamientos.</p>
<p>Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:</p> <p>I. a XXIV. ...</p> <p>XXV. En general, cumplir con los preceptos de esta Ley y las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia.</p>	<p>Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:</p> <p>I. a XXIV. ...</p> <p>XXV. En general, cumplir con los preceptos de esta Ley y las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia; y</p> <p>XXVI. Acreditar anualmente, en los términos que determinen los lineamientos que emita la Secretaría, que la totalidad de sus personas operadoras han recibido y aprobado capacitación en materia de perspectiva de género, prevención del acoso sexual y</p>



	<p>derechos humanos, así como en la aplicación del protocolo de descenso seguro a solicitud previsto en el artículo 83 Bis de esta Ley.</p>
<p>Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado...</p> <p>I. a XXII. ...</p>	<p>Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado...</p> <p>I. a XXII. ...</p> <p>XXIII. Negar injustificadamente el descenso seguro a solicitud previsto en el artículo 83 Bis de esta Ley a usuarias mujeres o personas cuidadoras durante el horario nocturno ahí estipulado, en contravención a los lineamientos que emita la Secretaría. Esta infracción se sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.</p> <p>XXIV. Incumplir las obligaciones de capacitación obligatoria o los protocolos emitidos por la autoridad competente para la prevención y atención de violencias en el transporte público, incluyendo la aplicación del protocolo previsto en el artículo 83 Bis de esta Ley. Esta infracción se sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.</p>

CONSIDERANDOS

Que la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad e igualdad, obligando a las autoridades a adoptar medidas progresivas para la erradicación de las desigualdades estructurales y la violencia de género en los espacios públicos.

Que la prestación del servicio de transporte público concesionado de pasajeros en horarios nocturnos requiere de lineamientos específicos que mitiguen la exposición a delitos, dado que las dinámicas urbanas de madrugada incrementan la vulnerabilidad de las personas usuarias, con una afectación desproporcionada hacia las mujeres.

Que resulta una obligación ineludible del Poder Legislativo dotar de certeza jurídica a los mecanismos de protección ciudadana, elevando a rango de ley protocolos operativos eficaces, como el descenso seguro a solicitud, a fin de que su cumplimiento no quede sujeto a la



discrecionalidad administrativa, sino que se convierta en un derecho plenamente exigible garantizado desde la estructura normativa del servicio.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta Soberanía el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

Artículo Único. Se reforma la fracción VI del artículo 2; se adiciona la fracción XI al artículo 7; se adiciona la fracción XII al artículo 82; se adiciona el artículo 83 Bis; se adiciona la fracción XXVI al artículo 110, y se adicionan las fracciones XXIII y XXIV al artículo 251, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 2.- ...

I. a V. ...

VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro, eficiente y continuo, fomentando acciones específicas para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual, así como cualquier tipo de violencia, priorizando la atención en los sistemas de transporte público y garantizando medidas reforzadas de seguridad durante el horario nocturno, en los términos previstos por esta Ley y la normatividad que de ella emane.

Artículo 7.- La Administración Pública...

I. a X. ...

XI. Perspectiva de género evaluable: Incorporar criterios verificables e indicadores de seguridad, accesibilidad, iluminación, atención, vigilancia, operación del servicio y diseño del entorno urbano que permitan identificar, prevenir y reducir riesgos diferenciados para mujeres, niñas y adolescentes en el uso del transporte y del espacio público, particularmente en horarios nocturnos.

Artículo 82.- El servicio de transporte se prestará...

Por lo que todo usuario tendrá derecho a:

I. a XI. ...

XII. Solicitar y acceder al descenso seguro en el transporte público concesionado de pasajeros durante el horario nocturno estipulado por esta Ley, en los términos y salvedades previstas en el artículo 83 Bis del presente ordenamiento normativo.



Artículo 83 Bis.- La Secretaría implementará y vigilará el protocolo de descenso seguro a solicitud en los servicios de transporte público concesionado de pasajeros en su modalidad de Corredores y Colectivo. Las personas concesionarias deberán habilitar, en el horario nocturno comprendido entre las 00:00 y las 05:00 horas, la opción de parada a solicitud expresa para usuarias mujeres y personas cuidadoras fuera de las paradas preestablecidas, siempre que las condiciones de tránsito lo permitan y no se contravengan disposiciones de seguridad vial. Todo descenso deberá realizarse en zonas debidamente iluminadas o con condiciones razonables de visibilidad conforme a los lineamientos que emita la Secretaría, y libres de obstáculos que garanticen la seguridad e integridad física de la persona usuaria.

La negativa a realizar el descenso seguro a solicitud solo podrá fundarse en causas objetivas de seguridad vial o riesgo inminente, en términos de los lineamientos que emita la Secretaría. En estos casos, la persona operadora deberá realizar el descenso en la siguiente ubicación posible que reduzca el trayecto peatonal y cumpla condiciones razonables de seguridad, conforme a los mismos lineamientos.

Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:

I. a XXIV. ...

XXV. En general, cumplir con los preceptos de esta Ley y las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia; y

XXVI. Acreditar anualmente, en los términos que determinen los lineamientos que emita la Secretaría, que la totalidad de sus personas operadoras han recibido y aprobado capacitación en materia de perspectiva de género, prevención del acoso sexual y derechos humanos, así como en la aplicación del protocolo de descenso seguro a solicitud previsto en el artículo 83 Bis de esta Ley.

Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado...

I. a XXII. ...

XXIII. Negar injustificadamente el descenso seguro a solicitud previsto en el artículo 83 Bis de esta Ley a usuarias mujeres o personas cuidadoras durante el horario nocturno ahí estipulado, en contravención a los lineamientos que emita la Secretaría. Esta infracción se sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.



XXIV. Incumplir las obligaciones de capacitación obligatoria o los protocolos emitidos por la autoridad competente para la prevención y atención de violencias en el transporte público, incluyendo la aplicación del protocolo previsto en el artículo 83 Bis de esta Ley. Esta infracción se sancionará con multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.

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. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México contará con un plazo de 90 días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto para emitir o adecuar los lineamientos y protocolos operativos del descenso seguro a solicitud, así como para realizar las adecuaciones reglamentarias conducentes.

Tercero. La obligación prevista en el artículo 110, fracción XXVI, será exigible a partir del proceso anual de actualización y verificación que determine la Secretaría conforme a los lineamientos correspondientes, en el ejercicio fiscal inmediato siguiente a la entrada en vigor del presente Decreto.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, Ciudad de México, a 10 de marzo de 2026.

ATENTAMENTE

**DIP. VÍCTOR HUGO ROMO DE VIVAR GUERRA
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA**

VHRDUG