



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

La que suscribe, **Diputada Diana Sánchez Barrios, Coordinadora de la Asociación Parlamentaria Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente** en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, y que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción III, 122 Apartado A, fracciones II y III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartados A, B, D inciso c), 30 numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción XXI, 12, fracción II y 13, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 82, 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 LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD ACCESIBLE Y TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO GRATUITO PARA NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES CON DISCAPACIDAD**, al tenor de lo siguiente:

## **I. TÍTULO DE LA PROPUESTA**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD ACCESIBLE Y TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO GRATUITO PARA NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES CON DISCAPACIDAD.**

## **II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **Situación General**

La movilidad en la Ciudad de México constituye uno de los principales desafíos estructurales para el Gobierno local. Además, debido a su carácter metropolitano, su alta demanda y su impacto directo en la calidad de vida de la población, entre otros factores, exigen que la búsqueda de respuestas y el diseño de políticas públicas se haga de manera transversal e interinstitucional.

El volumen de traslados diarios en la Ciudad de México asciende aproximadamente a 17.3 millones de viajes, incluidos aquellos con el Estado de México<sup>1</sup>. Los desplazamientos responden principalmente a factores demográficos, laborales y sociales vinculados al desarrollo económico principalmente. Esta situación revela

---

<sup>1</sup>Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2025). *Informe anual de gestión 2024–2025: Movilidad sustentable, articulada y accesible*. Gobierno de la Ciudad de México. En: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx>



una serie de condiciones que inciden en la dinámica actual de la movilidad y que representan desafíos relevantes para las autoridades.

En la Ciudad de México, el derecho a la movilidad se encuentra formalmente reconocido como un derecho humano, el cual debe garantizar condiciones de accesibilidad, seguridad, igualdad y calidad para todas las personas. La actual administración capitalina ha actuado de manera oportuna al fortalecer el derecho a la movilidad, con acciones concretas el sistema integrado de movilidad, la ampliación de ciclovías, así como la regulación de vehículos eléctricos. Sin embargo, existe un área de oportunidad, que debe ser atendida para que este derecho sea garantizado a todas las personas y es respecto al transporte a grupos en situación de vulnerabilidad, particularmente a las personas con discapacidad y a las niñas, niños y adolescentes, limitando su acceso efectivo a derechos fundamentales como la educación y la salud.

Diversas investigaciones y reportes periodísticos demuestran que el sistema de transporte público en la capital debe reforzar sus acciones en materia de accesibilidad. De acuerdo con información obtenida vía transparencia y difundida en medios, las personas con discapacidad son quienes mayormente padecen el problema de la saturación de los diversos medios de transporte público, lo que sigue generando barreras sistemáticas para su desplazamiento cotidiano<sup>2</sup>. Esta situación resulta especialmente grave si se considera que el 71.3% de la población en la ciudad depende del transporte público para trasladarse<sup>3</sup>, lo que convierte a la accesibilidad en un elemento crítico para la inclusión social.

A nivel poblacional, en México aproximadamente el 6% de las personas vive con alguna discapacidad, lo que equivale a más de 7 millones de habitantes<sup>4</sup>. En el contexto urbano de la Ciudad de México, estas personas enfrentan obstáculos físicos (infraestructura no adaptada, estaciones sin elevadores funcionales, unidades no accesibles), así como barreras operativas (falta de protocolos de atención, ausencia de rutas accesibles continuas), que dificultan su movilidad autónoma. La evidencia cualitativa muestra que para muchas personas con discapacidad “trasladarse de un punto a otro es una hazaña”, debido a condiciones inseguras e inadecuadas del transporte público<sup>5</sup>.

Estas limitaciones adquieren una dimensión aún más crítica cuando se analizan en relación con el ejercicio del derecho a la educación y a la rehabilitación. La falta de accesibilidad en el transporte no solo restringe la movilidad, sino que impacta directamente en la posibilidad de que personas con discapacidad -especialmente menores de edad- asistan de manera regular a centros educativos o de atención especializada. En este sentido, el acceso pleno a la movilidad, constituye uno de los principales factores que limitan la inclusión educativa de poblaciones vulnerables<sup>6</sup>.

En el caso de niñas, niños y adolescentes, el tema de movilidad se entrelaza con condiciones de desigualdad social y territorial. Es evidente el fenómeno global que sucede en grandes ciudades -como la Ciudad de México- donde las zonas periféricas presentan menores oportunidades de acceso a servicios y mayores

<sup>2</sup>Ciudadanos en Red. (2023, febrero 15). *Transporte público en la CDMX, complicado para personas con discapacidad*. En: <https://ciudadanosenred.com.mx>

<sup>3</sup>Metrobús. (s.f.). *Movilidad inclusiva y accesibilidad*. En: <https://www.metrobus.cdmx.gob.mx>

<sup>4</sup> Idém

<sup>5</sup> Capital México. (2019). *Discapacidad y el transporte público*. En: <https://www.capitalmexico.com.mx>

<sup>6</sup>UNICEF México. (2023). *Infancias en movilidad: Diagnóstico sobre las barreras para su inclusión educativa*. En: <https://www.unicef.org/mexico>



tiempos de traslado. Esta situación obliga a amplios sectores, incluyendo a la población infantil, a recorrer largas distancias para acceder a servicios educativos o de salud, incrementando los riesgos y costos asociados al transporte.

Adicionalmente, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, reconoce conceptos como “persona con movilidad limitada” y “ruta accesible”, incluyendo expresamente a niñas y niños dentro de estas categorías cuando enfrentan dificultades de desplazamiento. Sin embargo, la falta de articulación efectiva entre la planeación del transporte, las políticas educativas y las atribuciones de las alcaldías genera una área de oportunidad para que, tanto gobierno, como sociedad civil, puedan atender esta situación.

Por lo anteriormente expuesto, es evidente que nos encontramos frente a un problema público multidimensional, caracterizado por ser poco visibilizado, lo que ha provocado la ausencia de políticas que vinculen movilidad con acceso a educación, así como con la rehabilitación o con la atención especial.

Esta situación produce efectos acumulativos en el ejercicio de otros derechos fundamentales, generando condiciones de exclusión social. Por ello, resulta necesario reformar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y la Ley de Alcaldías, a fin de establecer mecanismos normativos que garanticen un sistema de transporte accesible, seguro e incluyente, con énfasis en el traslado efectivo de personas con discapacidad y de niñas, niños y adolescentes hacia sus centros educativos y de rehabilitación.

### **Situación de niñas, niños y adolescentes en materia de salud mental.**

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, los trastornos emocionales son frecuentes en los adolescentes. Así, los trastornos de ansiedad, que se pueden manifestar como crisis de angustia o un exceso de preocupación, son los más frecuentes en este grupo de edad, y también son más comunes entre los adolescentes mayores, es decir en el rango de 14 a 17 años, que entre los de 10 a 13 años. Se calcula que el 4,4% de los adolescentes de 10 a 14 años y el 5,5% de los de 15 a 19 años sufre un trastorno de ansiedad, y que el 1,4% de los adolescentes de 10 a 14 años y el 3,2% de los de 15 a 19 años padecen depresión<sup>7</sup>.

Cabe precisar que la depresión y la ansiedad pueden compartir algunos síntomas, como los cambios repentinos e inesperados del estado de ánimo. Así, los trastornos por ansiedad y por depresión pueden afectar significativamente a la asistencia a la escuela, el estudio y el rendimiento académico. Por su parte, los trastornos del comportamiento son más frecuentes entre los adolescentes jóvenes que entre los de más edad.

De acuerdo con la OMS, el 3,1% de los adolescentes de entre 10 a 14 años y el 2,4% de los de entre 15 a 19 años tienen un trastorno por déficit de atención con hiperactividad, que se caracteriza por la dificultad para mantener la atención, un exceso de actividad y conductas impulsivas .

---

<sup>7</sup>Organización Mundial de la Salud. (2025, septiembre 1). *La salud mental de los adolescentes*. En: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/adolescent-mental-health>



Del mismo modo, el suicidio es la tercera causa de defunción entre los adolescentes mayores y los jóvenes de entre 15 y 29 años en México. Con base en datos del INEGI, el 43% del total de los suicidios registrados en 2020 ocurrieron entre personas en un rango de 10 a 29 años, en otras palabras, de los poco más de siete mil suicidios que ocurren, más de tres mil son realizados por personas en el rango de edad señalado<sup>8</sup>.

Por lo que corresponde a la Salud Mental, la ENDISEG 2021 indicó que del 100% de los encuestados identificados con una orientación sexual o identidad de género (OSIG) dentro de la población LGBTI+, el 26.1% ha pensado alguna vez en suicidarse, mientras que el 14.2% ha llegado incluso a intentar cometer suicidio<sup>9</sup>.

### III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La salud mental es un componente esencial del bienestar integral de todas las personas, pero volviéndose indispensable considerar las particularidades y vulnerabilidades que enfrentan diversos grupos, y reconocer que estos pueden ser acentuados a causa de estigmas y falta de aceptación en su círculo familiar e incluso entre la sociedad en general, tal y como ocurre entre aquellas personas que padecen alguna discapacidad. Los estigmas de género son el origen de prácticas discriminatorias, como lo han sido los actos de violencia simbólica y física.

Las mujeres con discapacidad enfrentan una situación de vulnerabilidad agravada en el acceso a servicios de transporte, derivada de la intersección entre la discriminación por género y por discapacidad. Esta doble condición genera barreras adicionales que limitan su acceso a la movilidad en condiciones de seguridad, dignidad e igualdad.

En la práctica, las mujeres con discapacidad enfrentan con mayor frecuencia negativas de servicio, cancelaciones injustificadas, falta de asistencia durante el abordaje y descenso, así como tratos indignos o discriminatorios por parte de quienes prestan el servicio de transporte. Casos documentados en México evidencian que, incluso cuando el servicio ha sido solicitado, las usuarias pueden ser rechazadas o enfrentar conductas de exclusión, lo que refleja no solo la ausencia de capacitación adecuada, sino también la persistencia de prejuicios y estereotipos que profundizan su marginación.

Asimismo, la ausencia de herramientas accesibles que permitan identificar y atender necesidades específicas desde una perspectiva de género invisibiliza las condiciones particulares que enfrentan las mujeres con discapacidad en el uso de estos servicios, limitando su acceso en condiciones de igualdad.

Las mujeres con discapacidad enfrentan una condición de vulnerabilidad agravada derivada de la intersección entre género y discapacidad, lo que incrementa las barreras para acceder a servicios de transporte en

<sup>8</sup>Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2022). *Estadísticas de mortalidad: Suicidios por grupo quinquenal de edad según sexo (2020–2021)*. INEGI.

<sup>9</sup>Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2022). *Encuesta Nacional sobre Diversidad Sexual y de Género (ENDISEG) 2021: Presentación de resultados*. INEGI. En: <https://www.inegi.org.mx/programas/endiseg/2021/>



condiciones de seguridad y dignidad. Esta situación exige la incorporación de una perspectiva de género en la regulación.

El Estado tiene la obligación de adoptar medidas legislativas que garanticen la igualdad sustantiva, lo que implica no solo reconocer derechos, sino establecer mecanismos concretos para hacerlos efectivos, particularmente en favor de los grupos históricamente discriminados.

#### IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), tanto la niñez, como la adolescencia es una etapa de crecimiento y formación marcada por cambios físicos, emocionales y sociales, en la que factores como la pobreza, el maltrato y la violencia pueden aumentar la vulnerabilidad a los problemas de salud mental. Asimismo, la OMS, considera que proteger a las niñas, niños y adolescentes de las adversidades, ayudarles en su aprendizaje social y afectivo, promover su bienestar psicológico y ofrecerles servicios de salud mental son medidas fundamentales para velar por su salud y bienestar tanto durante esa etapa como en la edad adulta.

El derecho a la movilidad, reconocido en el marco constitucional y en la normativa de la Ciudad de México, debe garantizarse en condiciones de igualdad, accesibilidad, seguridad y dignidad para todas las personas. Cualquier barrera que limite el acceso efectivo a servicios de transporte constituye una restricción indebida a este derecho.

El principio de igualdad y no discriminación, previsto en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, prohíbe toda distinción basada en condiciones como la discapacidad, y obliga a las autoridades a adoptar medidas para eliminar prácticas discriminatorias en la prestación de servicios.

Las personas con discapacidad enfrentan barreras estructurales en el acceso a servicios de transporte, derivadas no solo de obstáculos físicos, sino también de factores actitudinales y de la falta de capacitación de quienes prestan el servicio. Estas barreras generan exclusión y limitan el ejercicio pleno de sus derechos.

#### V. FUNDAMENTO LEGAL, SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

**PRIMERO.-** Que el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, y que las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con la Constitución y con los tratados internacionales, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia de los derechos humanos.

**SEGUNDO.-** Que la Constitución Política de la Ciudad de México, en el artículo 5, establece que las autoridades adoptarán medidas legislativas, administrativas, judiciales, económicas y las que sean necesarias



hasta el máximo de recursos públicos de que dispongan, a fin de lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos reconocidos en esta Constitución.

**TERCERO.-** Que el Artículo 7, Apartado A, de la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho a la buena administración pública, lo que implica una gestión transparente, eficiente y participativa, alineada con los principios del Parlamento Abierto.

**CUARTO.-** Que el artículo 11 de la Constitución Política de la Ciudad de México, reconoce la existencia de grupos de atención prioritaria y el enfoque que deben tener las autoridades para implementar medidas necesarias en su favor. Dentro de este artículo se reconocen los derechos de las niñas, niños y adolescentes, así como los derechos de las personas pertenecientes a la comunidad LGTBTTTI, de ahí que la presente iniciativa tenga que ser analizada desde un punto de vista de interseccionalidad en materia de derechos humanos.

**QUINTO.-** Que los artículos 12 y 13, de la Constitución Política de la Ciudad de México, reconocen el derecho a la Ciudad y el acceso a la vía pública, respectivamente. Configurando, en conjunto, una perspectiva colectiva orientada, tanto al aprovechamiento pleno y equitativo del espacio urbano, como a la garantía de una vida digna, libre de pobreza y con reducción significativa de las desigualdades. Garantizando que estos Derechos se desarrollen bajo condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, conforme a la jerarquía de movilidad y promoviendo esquemas sustentables.

**SEXTO.-** Que el Artículo 25, Apartado A, numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que la ciudadanía tiene el derecho y el deber de participar en la resolución de problemas y temas de interés general, así como en el mejoramiento de las normas que regulan las relaciones en la comunidad, a través de mecanismos de democracia directa y participativa reconocidos por esta Constitución.

**SÉPTIMO.** Que el artículo 29, fracción IV, de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, establece que dentro de sus respectivas jurisdicciones las alcaldías tendrán competencia en materia de Movilidad.

## **VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD ACCESIBLE Y TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO GRATUITO PARA NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES CON DISCAPACIDAD.**

## **VII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR**

Con el propósito de facilitar la comprensión y el análisis exhaustivo de la propuesta de reforma, se presenta a continuación el cuadro comparativo que ilustra la modificación legislativa planteada:



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a XCVIII ... SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a XCVIII ... <b>XCIX. Transporte escolar público gratuito accesible: Servicio de transporte especializado, incluyente, gratuito y adaptado, destinado a niñas, niños y adolescentes con discapacidad física, sensorial, intelectual o psicosocial, para garantizar su traslado a centros educativos, de salud, rehabilitación o atención especializada.</b></p>
<p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. a XV. ... XVI. 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 esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad;  XVII. a LXV ... SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. a XV. ... XVI. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros, <b>de carga, de transporte escolar público gratuito accesible en la Ciudad de México</b>, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente, <b>la accesibilidad</b> y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad; XVII. a LXV... <b>LXVI. Celebrar convenios de coordinación y colaboración con las alcaldías, dependencias, entidades, así como con organizaciones de la sociedad civil legalmente constituidas, para la implementación, operación y supervisión de programas de transporte escolar público gratuito accesible.</b></p>
<p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones: I. a XIII. ...</p>	<p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones: I. a XIII. ...</p>



<b>LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO</b>	
<b>TEXTO VIGENTE</b>	<b>TEXTO PROPUESTO</b>
<p>XIV. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIV. <b>Diseñar, implementar y operar programas de transporte escolar público gratuito accesible, en coordinación con la Secretaría, dirigidos a niñas, niños y adolescentes con discapacidad.</b></p> <p>XV. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p><b>Artículo 43 Bis.- La Secretaría, en coordinación con las alcaldías de la Ciudad de México, implementarán un programa de transporte escolar público gratuito accesible para niñas, niños y adolescentes con discapacidad.</b></p> <p>El programa deberá:</p> <p>I. Garantizar que el transporte sea en unidades adaptadas conforme a criterios de accesibilidad;</p> <p>II. Priorizar zonas de alta marginación y déficit de servicios de movilidad;</p> <p>III. Establecer rutas seguras hacia centros educativos, hospitales y centros de rehabilitación;</p> <p>IV. Incorporar mecanismos de supervisión, evaluación y rendición de cuentas;</p> <p>V. Permitir la participación de organizaciones de la sociedad civil mediante convenios.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p><b>Artículo 43 Ter.- Las organizaciones de la sociedad civil podrán participar en el programa de transporte escolar público gratuito accesible para niñas, niños y adolescentes con discapacidad, en lo relativo a la prestación del servicio de transporte, siempre que cumplan con requisitos de capacidad técnica, operativa y transparencia, en términos de la normatividad aplicable.</b></p>



LEY ORGÁNICA DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:</p> <p>I. a IX. ...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:</p> <p>I. a IX. ...</p> <p><b>X. Celebrar convenios de colaboración con organizaciones de la sociedad civil para la prestación de servicios de transporte accesible, así como para la operación de programas de movilidad incluyente.</b></p>
<p>Artículo 35. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de Desarrollo económico y social, son las siguientes:</p> <p>I. a V. ...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 35. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de Desarrollo económico y social, son las siguientes:</p> <p>I. a V. ...</p> <p><b>V. Diseñar e implementar programas de coinvertión con las dependencias del Gobierno de la Ciudad de México, organismos internacionales y organizaciones de la sociedad civil, con el objeto de financiar, operar y ampliar la atención a grupos vulnerables.</b></p>

**VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO**

**DECRETO**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Se adiciona una fracción XCIX al Artículo 9; se reforma la fracción XVI y se adiciona una fracción LXVI al Artículo 12; se reforma la fracción XIV y se recorre la numeración para adicionar una fracción XV al artículo 15; se adicionan los artículos 43 Bis y 43 Ter, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

(...)

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



**XCIX. Transporte escolar público gratuito accesible: Servicio de transporte especializado, incluyente, gratuito y adaptado, destinado a niñas, niños y adolescentes con discapacidad física, sensorial, intelectual o psicosocial, para garantizar su traslado a centros educativos, de salud, rehabilitación o atención especializada.**

(...)

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a XV. ...

XVI. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros, **de carga, de transporte escolar público gratuito accesible en la Ciudad de México**, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente, **la accesibilidad y** la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad;

XVII. a LXV...

**LXVI. Celebrar convenios de coordinación y colaboración con las alcaldías, dependencias, entidades, así como con organizaciones de la sociedad civil legalmente constituidas, para la implementación, operación y supervisión de programas de transporte escolar público gratuito accesible.**

(...)

Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:

I. a XIII. ...

**XIV. Diseñar, implementar y operar programas de transporte escolar público gratuito accesible, en coordinación con la Secretaría, dirigidos a niñas, niños y adolescentes con discapacidad.**

**XV. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.**

(...)

**Artículo 43 Bis.- La Secretaría, en coordinación con las alcaldías de la Ciudad de México, implementarán un programa de transporte escolar público gratuito accesible para niñas, niños y adolescentes con discapacidad.**

**El programa deberá:**



- I. Garantizar que el transporte sea en unidades adaptadas conforme a criterios de accesibilidad;**
- II. Priorizar zonas de alta marginación y déficit de servicios de movilidad;**
- III. Establecer rutas seguras hacia centros educativos, hospitales y centros de rehabilitación;**
- IV. Incorporar mecanismos de supervisión, evaluación y rendición de cuentas;**
- V. Permitir la participación de organizaciones de la sociedad civil mediante convenios.**

**Artículo 43 Ter.- Las organizaciones de la sociedad civil podrán participar en el programa de transporte escolar público gratuito accesible para niñas, niños y adolescentes con discapacidad, en lo relativo a la prestación del servicio de transporte, siempre que cumplan con requisitos de capacidad técnica, operativa y transparencia, en términos de la normatividad aplicable.**

(...)

**ARTÍCULO SEGUNDO: Se adiciona una fracción X al Artículo 34 y se adiciona una fracción V al artículo 35, de la Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México, para quedar como sigue:**

(...)

Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:

I. a IX. ...

**X. Celebrar convenios de colaboración con organizaciones de la sociedad civil para la prestación de servicios de transporte accesible, así como para la operación de programas de movilidad incluyente.**

Artículo 35. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de Desarrollo económico y social, son las siguientes:

I. a V. ...

**V. Diseñar e implementar programas de coinversión con las dependencias del Gobierno de la Ciudad de México, organismos internacionales y organizaciones de la sociedad civil, con el objeto de financiar, operar y ampliar la atención a grupos vulnerables.**

(...)

## **IX. ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** Remítase a la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.



**SEGUNDO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

**TERCERO.** La Secretaría de Movilidad deberá emitir, en un plazo no mayor a 180 días, las reglas de operación del programa.

**CUARTO.** Las alcaldías deberán adecuar su normativa interna en un plazo de 180 días.

**X., XI. Y XII. LUGAR, FECHA, NOMBRE Y RÚBRICA DE LA PROPONENTE.**

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede oficial del H. Congreso de la Ciudad de México, a los 29 días del mes de abril de 2026.

**ATENTAMENTE**

**Dip. Diana Sánchez Barrios,**  
Coordinadora de la Asociación Parlamentaria Mujeres  
por el Comercio Feminista e Incluyente  
Congreso de la Ciudad de México,  
III Legislatura.