



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE DERECHOS DE PERSONAS PEATONAS

DIP. JESUS SESMA SUAREZ
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 reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de derechos de personas peatonas** al tenor de la siguiente:

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye un derecho humano indispensable para el ejercicio de otros derechos fundamentales, como el acceso a la salud, la educación, el trabajo, la cultura y el espacio público. En este sentido, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha sostenido que la movilidad urbana debe desarrollarse bajo un enfoque centrado en las personas, privilegiando la seguridad, la accesibilidad universal y la inclusión de los usuarios más vulnerables.¹

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha advertido que los peatones constituyen uno de los grupos más vulnerables en materia de seguridad vial. De acuerdo con el *Global Status Report on Road Safety 2023*, más de una cuarta parte de las personas fallecidas en hechos de tránsito en el mundo son peatones y ciclistas, por lo que recomienda a los Estados adoptar un enfoque de Sistema Seguro (Safe System) que coloque a las personas en el centro de las políticas públicas de movilidad.²

¹ Organización de las Naciones Unidas. *Nueva Agenda Urbana*, aprobada en la Conferencia Hábitat III, Quito, Ecuador, 2016, numerales 113 y 114.

² Organización Mundial de la Salud (OMS). *Global Status Report on Road Safety 2023*. Ginebra: World Health Organization, 2023.



En México, el reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad representó un cambio de paradigma. El artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, lo que implica que la legislación secundaria debe construirse bajo un enfoque de derechos humanos y de protección a las personas.³

En cumplimiento de dicho mandato, el Congreso de la Unión expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual abandonó el uso del término tradicional "peatón" para adoptar la expresión "persona peatona", reconociendo que el sujeto protegido por la norma es la persona y no únicamente la actividad circunstancial que realiza al desplazarse por la vía pública.⁴

La utilización del concepto "persona peatona" responde al principio pro persona, previsto en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, conforme al cual todas las autoridades tienen la obligación de interpretar las normas favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia de las personas. Asimismo, armoniza el lenguaje jurídico con el enfoque de derechos humanos utilizado en otros ordenamientos nacionales, en los que se emplean expresiones como persona usuaria, persona con discapacidad, persona ciclista y persona con movilidad limitada.

No obstante, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México continúa utilizando la definición de "peatón", a pesar de que el propio ordenamiento reconoce que "el objeto de la movilidad será la persona" y establece una jerarquía que otorga prioridad a quienes transitan a pie.

En consecuencia, resulta jurídicamente procedente armonizar la legislación local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, incorporando el concepto de persona peatona y sustituyendo dicha expresión en todas las disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, fortaleciendo así la coherencia normativa y el enfoque de derechos humanos que rige la movilidad en nuestro país.

³ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 4°, párrafo décimo séptimo (DOF, reforma publicada el 18 de diciembre de 2020).

⁴ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, artículos 2, 3, fracción XXXVII, y 4.



II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La incorporación de la perspectiva de género en el proceso legislativo constituye una obligación constitucional y convencional orientada a garantizar que las normas jurídicas no generen impactos diferenciados, reproduzcan estereotipos o perpetúen condiciones de desigualdad entre mujeres y hombres. En este sentido, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha señalado que el desarrollo urbano sostenible debe promover sistemas de movilidad seguros, accesibles, inclusivos y centrados en las personas, prestando especial atención a quienes enfrentan mayores condiciones de vulnerabilidad, entre ellas las mujeres, las niñas, las personas con discapacidad, las personas adultas mayores y quienes se desplazan a pie.⁵

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha reconocido que las personas peatonas constituyen uno de los grupos de usuarios más vulnerables del sistema vial, razón por la cual recomienda que las políticas públicas y los marcos normativos adopten un enfoque de Sistema Seguro (Safe System), orientado a proteger la vida y la integridad de todas las personas usuarias de la vía, con especial énfasis en aquellas que presentan mayores factores de riesgo.⁶

En México, el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos bajo el principio pro persona, prohibiendo toda forma de discriminación motivada, entre otras causas, por el sexo, el género, la edad, la discapacidad o cualquier otra condición. Asimismo, la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho a la igualdad sustantiva y a la no discriminación, imponiendo a las autoridades el deber de incorporar la perspectiva de género en el diseño e implementación de las políticas públicas.⁷

En concordancia con dicho marco constitucional, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial incorpora como principios rectores la igualdad, la inclusión, la accesibilidad y la perspectiva de género, reconociendo que la movilidad debe garantizarse sin discriminación alguna y que las autoridades deben eliminar las barreras que limitan el ejercicio de este derecho por parte de los grupos de atención prioritaria. Asimismo, dicho ordenamiento sustituyó el término "peatón"

⁵ Organización de las Naciones Unidas, *Nueva Agenda Urbana*, aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), Quito, Ecuador, 20 de octubre de 2016, numerales 113 y 114.

⁶ Organización Mundial de la Salud, *Global Status Report on Road Safety 2023*, Ginebra, World Health Organization, 2023.

⁷ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 1°; Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 4, apartado C; y Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en la Ciudad de México, artículo 5.



por el de "persona peatona", colocando a la persona como titular de los derechos protegidos por la legislación en materia de movilidad.⁸

Ahora bien, del análisis realizado a la presente iniciativa se advierte que la problemática que pretende atender no deriva de una condición de desigualdad entre mujeres y hombres, sino de la necesidad de armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a fin de actualizar la terminología empleada en el ordenamiento local bajo un enfoque de derechos humanos y lenguaje incluyente.

Lo anterior resulta congruente con la propia Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la cual reconoce expresamente que "el objeto de la movilidad será la persona", además de establecer una jerarquía de movilidad que otorga prioridad a quienes transitan por la vía pública a pie, particularmente a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad limitada.

En consecuencia, la presente iniciativa no genera un impacto diferenciado por razón de género, ni modifica derechos u obligaciones específicas para mujeres u hombres. Por el contrario, fortalece el principio de igualdad y no discriminación mediante la adopción de un lenguaje jurídico incluyente y armonizado con la legislación nacional, reconociendo que todas las personas son titulares del derecho humano a la movilidad, con independencia de su sexo, identidad de género, orientación sexual, edad, condición de discapacidad o cualquier otra característica protegida por el orden jurídico mexicano.

Por ello, desde la perspectiva de género, se concluye que la presente reforma tiene un impacto positivo, al contribuir a la utilización de un lenguaje legislativo incluyente, respetuoso de los derechos humanos y congruente con el paradigma constitucional vigente, sin generar efectos adversos o diferenciados entre mujeres y hombres.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La presente iniciativa tiene como propósito armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, mediante la incorporación del concepto "persona peatona" en sustitución del término "peatón", atendiendo al nuevo paradigma constitucional de derechos humanos y a la evolución del lenguaje jurídico incluyente en el ordenamiento mexicano.

⁸ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículos 3, fracción XXXVII, y 4, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022.



La reforma encuentra sustento, en primer término, en el principio pro persona, previsto en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, conforme al cual todas las autoridades tienen la obligación de interpretar y aplicar las normas favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia de los derechos humanos. Dicho principio ha motivado la evolución del lenguaje legislativo hacia expresiones que colocan a la persona como titular de derechos, sustituyendo denominaciones que históricamente hacían referencia únicamente a una condición o actividad circunstancial.

En ese contexto, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022, adoptó expresamente el concepto "persona peatona", definiéndolo como la persona que transita por la vía a pie o que, por su condición de discapacidad o movilidad limitada, utiliza ayudas técnicas para desplazarse. Con ello, el legislador federal reconoció que el derecho protegido corresponde a la persona y no únicamente a la acción de caminar, armonizando la legislación con el enfoque de derechos humanos previsto en la Constitución.

Asimismo, la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Nueva Agenda Urbana, ha señalado que las ciudades deben promover sistemas de movilidad seguros, accesibles, sostenibles e inclusivos, priorizando a las personas que se desplazan a pie, a las personas con discapacidad, a las mujeres, niñas, niños y demás grupos en situación de vulnerabilidad, colocando siempre a la persona en el centro del diseño de las políticas públicas de movilidad.

De igual forma, la Organización Mundial de la Salud⁹ ha advertido que las personas peatonas constituyen uno de los grupos con mayor riesgo de sufrir lesiones o fallecer en hechos de tránsito, razón por la cual recomienda que los Estados adopten el enfoque denominado Sistema Seguro (Safe System), cuyo objetivo consiste en diseñar políticas públicas, infraestructura y legislación que reduzcan los riesgos para los usuarios más vulnerables de la vía pública.

En el ámbito local, la propia Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconoce expresamente que "el objeto de la movilidad será la persona", además de establecer una jerarquía de movilidad que otorga prioridad a quienes transitan a pie, particularmente a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad limitada. Sin embargo, pese a dicho reconocimiento, el artículo 9 aún conserva la definición de "peatón", situación que genera una inconsistencia terminológica respecto de la legislación general vigente.

Por ello, la sustitución del término "peatón" por "persona peatona" no constituye una modificación meramente gramatical, sino una adecuación legislativa que

⁹ <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>



fortalece la coherencia del sistema jurídico, armoniza la legislación local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y consolida un lenguaje jurídico acorde con los principios de igualdad, inclusión, accesibilidad y dignidad humana que rigen actualmente el derecho a la movilidad en México.

En consecuencia, la presente reforma contribuye a la armonización normativa entre los órdenes de gobierno, fortalece la seguridad jurídica, favorece una interpretación uniforme del derecho a la movilidad y reafirma que la persona constituye el eje central de toda política pública en materia de movilidad y seguridad vial.

IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

El artículo 1. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹⁰ establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte. Asimismo, dispone que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

En consecuencia, la función legislativa debe orientarse a establecer disposiciones que permitan el ejercicio efectivo de los derechos humanos y que prevengan condiciones de discriminación, exclusión o exposición injustificada a riesgos, particularmente respecto de las personas que se encuentran en una situación de mayor vulnerabilidad.

De manera específica, el artículo 4. constitucional reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este reconocimiento constitucional constituye el parámetro fundamental para la construcción y actualización de las normas que regulan la movilidad y la seguridad vial en el país.

La incorporación expresa del derecho a la movilidad al texto constitucional, mediante la reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación¹¹ el 18 de diciembre de 2020, estableció las bases constitucionales para el desarrollo de la

¹⁰ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

¹¹ Reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial — DOF, 18 de diciembre de 2020
https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/dof/CPEUM_ref_243_18dic20.pdf



legislación general y de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial.

En este contexto, la protección de las personas peatonas constituye una dimensión específica del derecho humano a la movilidad, particularmente en relación con la seguridad vial, la accesibilidad, la inclusión y la igualdad. En consecuencia, las medidas legislativas encaminadas a fortalecer su protección jurídica resultan acordes con el mandato constitucional de garantizar condiciones adecuadas para el ejercicio de este derecho.

La Constitución Política de la Ciudad de México¹² reconoce expresamente el derecho a la movilidad. El artículo 13, apartado E, establece que toda persona tiene derecho a desplazarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, dentro de un sistema de movilidad que debe atender la jerarquía correspondiente y otorgar prioridad a las personas que se desplazan a pie y a quienes utilizan medios de transporte no motorizados.⁵

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece las bases, principios y criterios de coordinación para garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial en el territorio nacional. Asimismo, establece obligaciones para las autoridades de los distintos órdenes de gobierno y adopta un enfoque centrado en la protección de la vida y la integridad física de las personas usuarias de las vías.⁶

De manera particular, la Ley General incorpora el enfoque de Sistema Seguro, conforme al cual las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito son prevenibles y los sistemas de movilidad, transporte e infraestructura vial deben diseñarse considerando el error humano y reduciendo los factores de riesgo que puedan afectar a las personas, especialmente a quienes se encuentran en situación de vulnerabilidad.⁷

Asimismo, dicho ordenamiento contempla principios relacionados con la accesibilidad, el diseño universal, la seguridad de las personas peatonas, la movilidad activa y la reducción de factores de riesgo en las vías. Estos principios constituyen referentes para el desarrollo de disposiciones locales encaminadas a fortalecer la protección de las personas que se desplazan a pie.⁸

En consecuencia, las modificaciones propuestas a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México encuentran sustento en el marco general establecido por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y tienen por objeto fortalecer, dentro

¹² Constitución Política de la Ciudad de México:

https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION_POLITICA_DE_LA_CDMX_14.5.pdf



del ámbito local, los principios de seguridad vial, prevención, accesibilidad, inclusión y protección de las personas peatonas.

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México constituye el ordenamiento especializado que regula la movilidad de las personas y el transporte en la entidad. Dicho ordenamiento reconoce a la movilidad como un derecho y establece una jerarquía de movilidad que otorga prioridad a las personas que se desplazan a pie, particularmente a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad limitada.

Asimismo, la legislación local establece disposiciones relacionadas con la seguridad, accesibilidad, eficiencia, sustentabilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como obligaciones y atribuciones de las autoridades en materia de infraestructura, educación vial, seguridad y protección de las personas usuarias de las vías.

La presente iniciativa busca fortalecer este marco jurídico mediante la actualización de diversas disposiciones para incorporar de manera consistente el concepto de "persona peatona", en congruencia con el lenguaje empleado por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y con el enfoque de derechos humanos que coloca a la persona como sujeto central de protección.

La modificación propuesta no altera la naturaleza ni el alcance de los derechos reconocidos por la legislación vigente, sino que busca fortalecer la coherencia normativa, la seguridad jurídica y la armonización entre los ordenamientos federal y local.

La iniciativa encuentra también sustento en los tratados internacionales de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte. En particular, resulta aplicable la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad¹³, cuyo artículo 9 establece la obligación de los Estados Partes de adoptar medidas pertinentes para asegurar que las personas con discapacidad puedan acceder, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, al transporte y a otros servicios e instalaciones abiertos al público.

La accesibilidad constituye una condición necesaria para garantizar la participación plena y efectiva de las personas con discapacidad en la sociedad. Por ello, las disposiciones relacionadas con infraestructura peatonal, banquetas, cruces, señalización y condiciones de desplazamiento deben desarrollarse bajo criterios de accesibilidad universal, diseño universal y no discriminación.

¹³Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad:
<https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>



Desde esta perspectiva, la protección de las personas peatonas debe comprender también la eliminación de barreras físicas y normativas que puedan dificultar o impedir el ejercicio del derecho a la movilidad de las personas con discapacidad y de quienes presentan movilidad limitada.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que el principio pro persona exige que, ante distintas posibilidades de interpretación, se prefiera aquella que otorgue la protección más amplia a los derechos humanos, mientras que la interpretación conforme exige buscar aquella interpretación de las disposiciones jurídicas que resulte compatible con la Constitución y los tratados internacionales.

En consecuencia, las disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México deberán interpretarse favoreciendo la protección más amplia del derecho a la movilidad, así como de los derechos a la vida, integridad personal, igualdad, accesibilidad y seguridad vial.

Bajo esta perspectiva, el fortalecimiento de la protección jurídica de las personas peatonas no constituye un privilegio contrario al principio de igualdad, sino una medida orientada a reconocer las condiciones diferenciadas de riesgo que pueden enfrentar quienes utilizan la vía pública a pie, particularmente las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y otros grupos en situación de vulnerabilidad.

La propuesta resulta constitucionalmente válida en tanto desarrolla un derecho humano expresamente reconocido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Asimismo, la reforma resulta compatible con el principio de progresividad de los derechos humanos, en virtud de que busca fortalecer las condiciones jurídicas para el ejercicio seguro, accesible e incluyente de la movilidad, sin establecer restricciones injustificadas a los derechos de las demás personas usuarias de las vías.

Desde la perspectiva convencional, las medidas propuestas resultan congruentes con las obligaciones internacionales del Estado Mexicano en materia de igualdad y no discriminación, accesibilidad, protección de la integridad personal y acceso al entorno físico y al transporte en condiciones de igualdad.

Por tanto, el proyecto de Decreto se encuentra dentro del parámetro de regularidad constitucional y convencional, al desarrollar disposiciones dirigidas a



garantizar de manera efectiva el derecho humano a la movilidad y fortalecer la protección de las personas peatonas en el espacio público.

Por las consideraciones expuestas, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto resulta jurídicamente procedente, al encontrar sustento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y los tratados internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte.

La reforma propuesta constituye una medida de armonización legislativa que fortalece la protección de las personas peatonas y actualiza la legislación local conforme al paradigma constitucional de derechos humanos, bajo los principios de seguridad vial, accesibilidad, inclusión, igualdad, prevención de riesgos y diseño universal.

En consecuencia, las disposiciones propuestas resultan compatibles con el parámetro constitucional y convencional de protección de los derechos humanos y contribuyen al cumplimiento de las obligaciones de las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar el derecho humano a la movilidad.

V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman el Artículo 6 Fracción I; Artículo 9 Fracciones XVI, XXVIII Bis, LIX y LXV; Artículo 12 Fracción LIX; Artículo 18 Fracción VII; Artículo 34 Fracción X; Artículo 34 Bis Párrafo Primero; Artículo 34 Ter Párrafo Primero y Fracción II; Artículo 179 Fracción I; Artículo 184; Artículo 196; Artículo 198; Artículo 211; Artículo 227 Fracción VIII, Artículo 238 Fracción III y Artículo 251 Fracciones X, XIII y XXI de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

TEXTO VIGENTE	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Ley de Movilidad de la Ciudad de México
Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que	Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que



las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad: I. Peatones; prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; II. a VI.	las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad: I. Personas peatonas, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; II. a VI.
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a XV. ... XVI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. ~~Los~~ menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados los peatones; XVII. a XVIII. ... XXVIII Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos; XXIX. a LVIII. ...	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a XV. ... XVI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Las personas menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán consideradas personas peatonas; XVII. a XVIII. ... XXVIII Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de personas peatonas, usuarias, ciclistas, conductoras y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos;



LIX. Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado; LX. a CIV. ... CV. Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y	XXIX. a LVIII. ... LIX. Persona peatona: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado; LX. a CIV. ... CV. Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y
Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. a LVIII. ... LIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y las Alcaldías los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente; LX. a LXV...	Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. a LVIII. ... LIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y las Alcaldías los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de las personas peatonas y coadyuvar al cuidado del medio ambiente; LX. a LXV...
Artículo 18.- Para la ejecución de la política de movilidad la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos: I. a VI. ... VII. Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón.	Artículo 18.- Para la ejecución de la política de movilidad la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos: I. a VI. ... VII. Fondo Público de Atención al Ciclista y a las Personas peatonas.
Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:	Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:



I. a IX. ... X. Desarrollar acciones que protejan a los peatones y a los ciclistas	I. a IX. ... X. Desarrollar acciones que protejan a las personas peatonas y a las y los ciclistas
Artículo 34 Bis. Los recursos del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, estarán integrados por: I. a III. ...	Artículo 34 Bis. Los recursos del Fondo Público de Atención al Ciclista y a las Personas peatonas, estarán integrados por: I. a III. ...
Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón: I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal; II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas.	Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y a las Personas Peatonas: I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal; II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a personas peatonas y ciclistas.
Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con: I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano; II. a III.	Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con: I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de personas peatonas, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano; II. a III.
Artículo 184.- Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente ella materia.	Artículo 184.- Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de personas peatonas, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.



Artículo 196.- La Administración Pública indemnizará a quien sufra daños y perjuicios a consecuencia de la falta y/o mantenimiento de la señalización, así como del mal estado y/o falta de mantenimiento de la vialidad, incluyendo a peatones-ciclistas: 	Artículo 196.- La Administración Pública indemnizará a quien sufra daños y perjuicios a consecuencia de la falta y/o mantenimiento de la señalización, así como del mal estado y/o falta de mantenimiento de la vialidad, incluyendo a personas peatonas y ciclistas.
Artículo 198.-La persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, que será quien coordine con el resto de la Administración Pública las propuestas, establecerá en el Reglamento de Tránsito, las normas para la circulación de peatones y vehículos ellas vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley. 	Artículo 198.-La persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, que será quien coordine con el resto de la Administración Pública las propuestas, establecerá en el Reglamento de Tránsito, las normas para la circulación de personas peatonas y vehículos ellas vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.
Artículo 211.- Tienen el derecho de utilizar las vialidades, quienes habitan o transitan en la Ciudad, por lo que los particulares o autoridades no podrán limitar el tránsito de peatones y vehículos.	Artículo 211.- Tienen el derecho de utilizar las vialidades, quienes habitan o transitan en la Ciudad, por lo que los particulares o autoridades no podrán limitar el tránsito de personas peatonas y vehículos.
Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir: I. a VII. ... VIII. La preferencia de paso de peatones-y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad; IX. a XI.	Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir: I. a VII. ... VIII. La preferencia de paso de personas peatonas y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;



...	IX. a XI. ...
Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes del Ciudad, la Secretaría podrá: I.a II. ... III.Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, el uso de la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.	Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes del Ciudad, la Secretaría podrá: I.a II. ... III.Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas a las personas peatonas, el uso de la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.
Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente: I.a IX. ... X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de peatones en la vía de circulación o invadan ~~los~~ vías peatones y ciclistas, se impondrá multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga; XI. a XII. ... XIII. Los concesionarios o permisionarios que no porten en sus unidades la póliza de seguro	Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente: I.a IX. ... X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de personas peatonas en la vía de circulación o invadan las vías peatonales y ciclistas, se impondrá multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga; XI. a XII. ... XIII. Las y los concesionarios o permisionarios



vigente, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio, se causen a los usuarios, peatones o terceros se les sancionará con multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga; XIV. a XX. ... XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a ~~los usuarios, peatones~~ o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría; y XXII. ...	que no porten en sus unidades la póliza de seguro vigente, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio, se causen a las personas usuarias, personas peatonas o terceras se les sancionará con multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga; XIV. a XX. ... XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a las personas usuarias, personas peatonas o terceras, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría; y XXII. ...
--	--

Por otra parte, derivado de los argumentos vertidos en apartados anteriores, se propone el Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en los siguientes términos:

DECRETO

ÚNICO.- Se reforman el Artículo 6 Fracción I; Artículo 9 Fracciones XVI, XXVIII Bis, LIX y LXV; Artículo 12 Fracción LIX; Artículo 18 Fracción VII; Artículo 34 Fracción X; Artículo 34 Bis Párrafo Primero; Artículo 34 Ter Párrafo Primero y Fracción II; Artículo 179 Fracción I; Artículo 184; Artículo 196; Artículo 198; Artículo 211; Artículo 227 Fracción VIII, Artículo 238 Fracción III y Artículo 251 Fracciones X, XIII y XXI de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Personas peatonas, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. a VI. ...

...

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

I. a XV. ...

XVI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Las personas menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán consideradas personas peatonas;

XVII. a XVIII. ...

XXVIII Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de personas peatonas, usuarias, ciclistas, conductoras y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos;

XXIX. a LVIII. ...

LIX. Persona peatona: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como



en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

LX. a CIV. ...

CV. Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a LVIII. ...

LIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y las Alcaldías los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de las personas peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;

LX. a LXV...

Artículo 18.- Para la ejecución de la política de movilidad la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:

I. a VI. ...

VII. Fondo Público de Atención al Ciclista y a las Personas Peatonas.

Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:

I. a IX. ...

X. Desarrollar acciones que protejan a las personas peatonas y a las y los ciclistas

Artículo 34 Bis. Los recursos del Fondo Público de Atención al Ciclista y a las Personas peatonas, estarán integrados por:

I. a III. ...

Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y a las Personas Peatonas:



I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal;

II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a personas peatonas y ciclistas.

Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con:

I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de personas peatonas, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano;

II. a III. ...

...

...

Artículo 184.- Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de personas peatonas, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.

Artículo 196.- La Administración Pública indemnizará a quien sufra daños y perjuicios a consecuencia de la falta y/o mantenimiento de la señalización, así como del mal estado y/o falta de mantenimiento de la vialidad, incluyendo a personas peatonas y ciclistas.

...

...

Artículo 198.- La persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, que será quien coordine con el resto de la Administración Pública las propuestas, establecerá en el Reglamento de Tránsito, las normas para la circulación de personas peatonas y vehículos en las vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.

...

...



Artículo 211.- Tienen el derecho de utilizar las vialidades, quienes habitan o transitan en la Ciudad, por lo que los particulares o autoridades no podrán limitar el tránsito de personas peatonas y vehículos.

Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:

I. a VII. ...

VIII. La preferencia de paso de personas peatonas y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;

IX. a XI.

...

Artículo 238.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes del Ciudad, la Secretaría podrá:

I. a II. ...

III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas a las personas peatonas, el uso de la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.

Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. a IX. ...

X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de personas peatonas en la vía de circulación o invadan las vías peatonales y ciclistas, se impondrá multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de



cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga;

XI. a XII. ...

XIII. Las y los concesionarios o permisionarios que no porten en sus unidades la póliza de seguro vigente, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio, se causen a las personas usuarias, personas peatonas o terceras se les sancionará con multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga;

XIV. a XX. ...

XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a las personas usuarias, personas peatonas o terceras, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría; y

XXII. ...

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase el presente Decreto a la persona titular de la 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.

TERCERO. Las referencias al término "peatón" contenidas en los reglamentos, acuerdos, lineamientos, manuales, programas, protocolos, disposiciones administrativas y demás instrumentos jurídicos y administrativos de la Ciudad de



México se entenderán realizadas a la expresión "persona peatona", en tanto se lleven a cabo las adecuaciones correspondientes.

CUARTO. Las autoridades competentes de la Administración Pública de la Ciudad de México contarán con un plazo de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar las adecuaciones necesarias a los reglamentos, lineamientos, manuales, protocolos, programas, formatos, señalización, materiales de educación vial y demás disposiciones administrativas que resulten necesarias para su debida implementación.

QUINTO. La Secretaría de Movilidad, en coordinación con las dependencias y entidades competentes de la Administración Pública de la Ciudad de México y, en su caso, con las Alcaldías, realizará las acciones de difusión y actualización de los contenidos de educación vial y comunicación institucional que resulten necesarias para armonizar la terminología empleada con las disposiciones del presente Decreto, particularmente respecto del reconocimiento de las personas peatonas como sujetas de derechos dentro del sistema de movilidad.

SEXTO. Las disposiciones administrativas, procedimientos, programas, autorizaciones, permisos, actos y demás actuaciones emitidas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto continuarán surtiendo sus efectos hasta en tanto concluya su vigencia, sean modificadas o sustituidas, sin que la entrada en vigor del presente Decreto implique su nulidad o afectación por el solo cambio de denominación previsto en el mismo.

SÉPTIMO. La implementación de las disposiciones previstas en el presente Decreto se realizará de manera gradual, conforme a las atribuciones y competencias de las autoridades responsables y de acuerdo con su suficiencia presupuestal y disponibilidad de recursos, sin que implique, por sí misma, la creación de nuevas estructuras administrativas, plazas o unidades administrativas. Las erogaciones que, en su caso, se requieran para su cumplimiento deberán sujetarse a los presupuestos autorizados para cada ejercicio fiscal y a las disposiciones aplicables en materia de disciplina financiera y presupuestaria.

OCTAVO. Las obligaciones, derechos, atribuciones, responsabilidades y procedimientos previstos en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México que actualmente utilicen el término "peatón" conservarán su contenido jurídico, entendiéndose que las referencias a dicho término corresponden a "persona peatona", salvo que del contexto normativo se desprenda una disposición distinta.



NOVENO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Dado en el Recinto Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a los 26 días del mes de agosto de 2026.

SUSCRIBE

Miguel Angel Macedo Escartín
DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Certificado de firma		21/08/2026 12:21
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
Identificador: 6A8897011F39E2438F2A5AA2	Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín	
Nombre y extensión: INICIATIVA personas peatonas (1).pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 3	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 187.170.207.127	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
6967e2bd2091394b9c8aa534564e63458dfe361e105a114ad507e7196eb38cb3	21/08/2026 12:20	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
18cf21606706b2019e665df2e41ada3237c3dc2848c5f27d59b912d5a17ce4f5		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión:	Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
21/08/2026 18:21:29 UTC (21/08/2026 12:21:29 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
b9a2792e-0276-445e-aed4-c0710601a483.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
18cf21606706b2019e665df2e41ada3237c3dc2848c5f27d59b912d5a17ce4f5	

Firmantes		
Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6A8897221F39E2438F2A5AA3	Enviado: 21/08/2026
Derecho	IP: 187.170.207.127	12:20:56
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 21/08/2026
Correo:		12:21:22
miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx		Visto: 21/08/2026 12:21:22
Teléfono:		Confirmado:
Emisor de la firma electrónica:		21/08/2026 12:21:23.18
Dibujada en dispositivo		Firmado:
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		21/08/2026 12:21:23.181

Firma con texto

Miguel Angel Macedo Escartín

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

