



Ciudad de México, 03 de septiembre de 2026

**DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA.
P R E S E N T E,**

Los que suscriben, Diputados **ANDRÉS ATAYDE RUBIOLO y FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA**, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a) y b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción I y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI; 5 fracción I y 361 fracción VIII de su Reglamento someto a consideración del pleno de este órgano legislativo, el siguiente instrumento: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto dar debido cumplimiento a lo expuesto por el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA;

Corresponde al expresado en el proemio del presente instrumento parlamentario.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER;

La Ciudad de México atraviesa un momento definitivo en temas de urbanidad, equiparable a los grandes hitos que han marcado su transformación territorial, social y económica, como su expansión metropolitana o la organización



de eventos de alcance global, como lo es Copa Mundial de la FIFA México a celebrarse en este año en curso, la movilidad debe entenderse no solo como el desplazamiento físico de personas y bienes, sino como un eje estructural para el ejercicio efectivo de los derechos humanos, la cohesión social, el acceso equitativo a oportunidades y la calidad de vida en una de las urbes más complejas del mundo. No obstante, dicho sistema enfrenta actualmente una crisis de carácter sistémico, cuyos efectos se manifiestan en la saturación vial, la inseguridad, la desigualdad territorial y la pérdida cotidiana de vidas en el espacio público.

A más de una década de la expedición de la Ley de Movilidad del Distrito Federal en 2014 instrumento que en su momento representó un avance significativo al reconocer la movilidad como un derecho, la evolución acelerada de la ciudad ha desbordado los supuestos sobre los cuales fue construida dicha norma. Los cambios tecnológicos, la diversificación de los modos de transporte, el crecimiento de la micromovilidad, la intensificación del uso de motocicletas y la reconfiguración de los patrones de desplazamiento urbano han evidenciado una brecha creciente entre el marco jurídico vigente y la realidad operativa, social y territorial de la Ciudad de México.

La publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022 constituyó un parteaguas en la historia legislativa nacional, al establecer un piso mínimo de garantías orientadas a la protección de la vida, la integridad física y la seguridad de las personas en sus desplazamientos. Dicho ordenamiento redefinió la movilidad como una responsabilidad compartida del Estado, incorporó el enfoque de sistema seguro y estableció criterios obligatorios de planeación, prevención y diseño institucional, imponiendo a las entidades federativas el deber de armonizar su legislación local en un plazo no mayor a ciento ochenta días.

Sin embargo, al año 2026, la Ciudad de México permanece en una situación de omisión legislativa parcial, al continuar operando bajo un marco normativo que, si bien enuncia principios relevantes, carece de instrumentos jurídicos eficaces, mecanismos coercitivos claros y una arquitectura institucional integral que permita prevenir, sancionar y revertir la violencia vial. Esta insuficiencia normativa ha contribuido a la normalización del riesgo, a la fragmentación de responsabilidades y a la persistencia de un modelo que prioriza la circulación vehicular por encima de la vida y la seguridad de las personas.

El presente proyecto legislativo no surge exclusivamente de la necesidad de dar cumplimiento a un mandato federal de armonización normativa, sino como



respuesta a una auténtica emergencia pública. Los datos correspondientes muestran 18 mil 932 siniestros viales de enero a marzo de 2025 en la Ciudad de México, afectando de manera creciente y desproporcionada a actores históricamente desatendidos por la política pública, como las personas motociclistas y usuarias de esquemas de micromovilidad, quienes hoy enfrentan mayores niveles de exposición al riesgo sin contar con condiciones adecuadas de infraestructura, regulación y protección.¹

En este contexto, la presente propuesta de ley tiene como objetivo abandonar de manera definitiva el paradigma restrictivo y obsoleto del “tránsito”, centrado en la optimización del flujo vehicular, para adoptar un enfoque integral de Movilidad Segura y Sustentable, orientado a la preservación de la vida, la reducción de desigualdades, la accesibilidad universal y la corresponsabilidad institucional. Este nuevo modelo reconoce la diversidad de personas que habitan, visitan, transitan o interactúan cotidianamente con la Ciudad de México incluyendo residentes, peatones, personas usuarias del transporte público y privado, población flotante, conmutadores metropolitanos, turistas, excursionistas, viajeros de negocios, nómadas digitales y personas en tránsito y coloca a todas ellas en el centro de la acción pública, bajo el principio rector de que ninguna muerte ni lesión grave en la vía pública es aceptable.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido de manera reiterada que el derecho a la movilidad y a la seguridad vial se encuentra íntimamente vinculado con los derechos a la vida, a la integridad personal, a la igualdad y al acceso efectivo al espacio público en condiciones de seguridad. En este sentido, el Máximo Tribunal ha establecido que la inactividad legislativa frente a mandatos constitucionales y legales expresos puede traducirse en una violación estructural a los derechos humanos, particularmente cuando dicha omisión genera escenarios de riesgo previsible, evitable y sistemático para la población.

Asimismo, la jurisprudencia constitucional ha sido clara al señalar que, una vez fijado un estándar mínimo de protección a nivel federal, las entidades federativas no solo están obligadas a reproducir formalmente dichos principios, sino a desarrollar marcos normativos eficaces, dotados de mecanismos de implementación, supervisión y sanción que hagan exigibles los derechos reconocidos. La falta de armonización legislativa en materia de movilidad y seguridad vial, en un contexto de alta siniestralidad, coloca a las autoridades locales en una posición de responsabilidad institucional reforzada, al tolerar un

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=fnSu4RirF0w>



modelo normativo que resulta insuficiente para prevenir la pérdida de vidas y lesiones graves en la vía pública.

En este escenario, la presente iniciativa se concibe también como una medida de corrección constitucional y de mitigación de riesgos jurídicos, orientada a evitar la consolidación de un estado de cosas inconstitucional derivado de la omisión legislativa. La actualización integral del marco jurídico local no solo es necesaria para cumplir con el mandato de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, sino para atender los estándares de debida diligencia, progresividad y no regresividad en materia de derechos humanos exigidos por el orden constitucional y convencional vigente.²

Legislar con responsabilidad y eficacia, resulta indispensable partir de la evidencia empírica y no únicamente de aproximaciones normativas o declarativas. El análisis sistemático de los datos disponibles sobre siniestralidad vial, congestión urbana y operación del sistema de transporte correspondientes al periodo 2024-2025 revela un panorama alarmante que no solo justifica, sino que exige la adopción de medidas estructurales y de carácter correctivo como las previstas en el presente proyecto de decreto. La información oficial confirma que la problemática de la movilidad en la Ciudad de México ha dejado de ser un fenómeno coyuntural para consolidarse como una crisis de seguridad pública y de derechos humanos.

La movilidad constituye una condición material para el ejercicio efectivo de prácticamente todos los demás derechos: el acceso al trabajo, a la educación, a la salud, a la cultura y a la vida pública depende de la posibilidad real de las personas de desplazarse en condiciones de seguridad, accesibilidad y dignidad. Sin embargo, el modelo de movilidad que ha prevalecido durante décadas en la Ciudad de México privilegió el flujo vehicular y la velocidad por encima de la integridad física de las personas, generando un saldo creciente de muertes y lesiones evitables, así como una profunda inequidad en la distribución del espacio público.

Los datos disponibles dan cuenta de la magnitud del problema. A nivel nacional, en 2023 fallecieron 16,772 personas por siniestros viales, de las cuales 2,921 fueron peatones atropellados y 2,878 personas usuarias de motocicleta³. Las defunciones de personas usuarias de motocicleta crecieron 52.3% respecto

² <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2027626>

³ INEGI, Estadísticas de Defunciones Registradas (EDR) 2023, e Informe de Salud Pública sobre la Situación de la Seguridad Vial 2023-2024. Citado en [La Jornada](#), 11 de junio de 2025



de 2018, cuando se registraron 1,890 fallecimientos⁴. Estos siniestros constituyen, además, la principal causa de muerte entre niñas, niños y jóvenes de 5 a 29 años en el mundo, conforme a la Organización Mundial de la Salud (OMS)⁵.

En la Ciudad de México la tendencia es particularmente alarmante. De acuerdo con los reportes trimestrales de hechos de tránsito de la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana, en el primer semestre de 2024 fallecieron 272 personas en hechos de tránsito, lo que representó un incremento de 37% respecto de 2023 y de 49% frente a 2019⁶. Las personas usuarias de motocicleta representaron el 43.4% de las víctimas mortales en ese periodo, de modo que en la capital fallecen en promedio casi cinco motociclistas cada semana⁷. Este fenómeno coincide con un crecimiento acelerado del parque de motocicletas, que pasó de 473 mil unidades en 2019 a 716 mil en 2023, un aumento de 51.27%.

A la siniestralidad se suma la crisis de calidad del aire. Más del 70% de la contaminación atmosférica en la Zona Metropolitana del Valle de México proviene del transporte⁸, y se estima que aproximadamente 6,700 muertes prematuras anuales en la ciudad son atribuibles a la exposición a partículas finas PM2.5⁹, concentración que duplica con creces el valor recomendado por la OMS.

Frente a este diagnóstico, resulta impostergable transitar de un paradigma centrado en el automóvil hacia un sistema integral de movilidad que coloque a la persona, su seguridad y su dignidad en el centro de las decisiones públicas. La presente iniciativa responde a esa necesidad.

A. ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD Y VIOLENCIA VIAL

La violencia vial en la Ciudad de México ha alcanzado niveles históricamente elevados, configurándose como una de las principales causas de muerte y lesiones graves no intencionales derivado de conducción riesgosa y fallas estructurales del sistema en el espacio público. De acuerdo con los reportes trimestrales de hechos de tránsito emitidos por la Secretaría de Movilidad y la

⁴INEGI / Secretaría de Salud, Estrategia Nacional de Seguridad Vial. Disponible en [Gaceta Parlamentaria, Cámara de Diputados, 9 de diciembre de 2025](#)

⁵Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Disponible en [who.int](#)

⁶Gobierno de la Ciudad de México, Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito, 2.º trimestre 2024. Disponible en [semovi.cdmx.gob.mx](#)

⁷El Economista, "Cada semana mueren 5 motociclistas en la CDMX; circular a exceso de velocidad, principal causa", 1 de marzo de 2025. Disponible en [eleconomista.com.mx](#)

⁸Gobierno de la Ciudad de México, Plan General de Desarrollo, Eje 3 (SEDEMA, 2018). Disponible en [plazapublica.cdmx.gob.mx](#)

⁹C40 Cities, Ciudad de México – Regulación de emisiones. Disponible en [c40.org](#)



Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, el año 2024 cerró con más de 750 víctimas fatales registradas en sitio, superando los máximos observados en ejercicios anteriores y evidenciando un deterioro sostenido en las condiciones de seguridad vial.¹⁰

Si bien los datos del cuarto trimestre de 2024 reflejan una reducción marginal aproximada del 11 % en comparación con el mismo periodo del año inmediato anterior, dicho descenso resulta insuficiente para revertir la tendencia estructural de largo plazo, la cual se mantiene claramente al alza. Más aún, el análisis desagregado de la información revela que la disminución no ha sido homogénea, sino que convive con incrementos significativos en determinados grupos de usuarios y zonas específicas de la ciudad.

Particularmente preocupante es el comportamiento de la siniestralidad en sectores vulnerables, como personas motociclistas, peatones y usuarias y usuarios de dispositivos de micromovilidad, quienes concentran un porcentaje creciente de víctimas fatales y lesionadas. Este fenómeno no puede atribuirse únicamente a factores individuales, sino que responde a fallas estructurales del sistema de movilidad, incluyendo deficiencias en el diseño vial, ausencia de infraestructura segura, debilidad en los mecanismos de regulación y supervisión, así como una cultura institucional históricamente orientada a privilegiar la fluidez vehicular por encima de la seguridad de las personas.

En este contexto, la violencia vial deja de ser un hecho aislado o accidental para configurarse como una expresión previsible y evitable de un modelo normativo e institucional insuficiente. La persistencia de estos indicadores evidencia que las políticas vigentes no han logrado contener el riesgo ni garantizar condiciones mínimas de seguridad, lo que refuerza la necesidad de una intervención legislativa profunda, integral y basada en el enfoque de sistema seguro, orientada a la prevención efectiva de muertes y lesiones graves en la vía pública, reflejando los siguientes datos:

¹⁰

<https://oem.com.mx/elsoldemexico/metropoli/muertes-por-accidentes-automovilisticos-en-cdmx-rompen-record-en-2024-750-victimas-fatales-22813780>



Tipo de Usuario	Porcentaje de Fallecidos	Tendencia (vs 2023)	Factor Crítico Asociado
 Motociclistas	48.6%	 Aumento Severo	Velocidad, falta de pericia, no uso de casco certificado, derrapes.
 Peatones	29.7%	 Estable / Alto	Atropellamientos en vías rápidas, falta de infraestructura de cruce seguro.
 Pasajeros	14.4%	 Aumento Leve	Choques de alta energía en transporte público y privado.
 Conductores	5.4%	 Descenso	Impactos contra objetos fijos por exceso de velocidad.
 Ciclistas	1.8%	 Estable	Interacción con transporte de carga y apertura de puertas (dooring).

11

El hallazgo más alarmante del análisis estadístico es que casi la mitad de las muertes por hechos de tránsito corresponden a personas motociclistas, lo que confirma una transformación estructural del perfil de riesgo vial en la Ciudad de México. Este fenómeno, identificado como motorización de la vulnerabilidad, da cuenta de un proceso en el que modos de transporte originalmente promovidos como soluciones de eficiencia y bajo costo se convierten, en ausencia de regulación adecuada, en los principales vectores de exposición al riesgo letal.

Dicha tendencia responde a una combinación de factores económicos y operativos. Por un lado, el crecimiento acelerado de las plataformas digitales de reparto y mensajería ha incrementado de manera exponencial el número de motocicletas en circulación, particularmente en condiciones de alta presión laboral y tiempos de entrega reducidos. Por otro, la motocicleta se ha consolidado como una estrategia de evasión de la congestión urbana, lo que incentiva patrones de conducción de alto riesgo en un entorno vial que no ha sido diseñado ni adaptado para absorber este incremento de usuarios vulnerables.¹²

Frente a esta realidad, el marco normativo vigente resulta claramente insuficiente. La legislación actual presenta estándares laxos tanto en los requisitos

¹¹ Elaboración propia con datos de SEMOVI (Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito)
<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transparencia/reportes-e-informes/hechos-de-transito> y
<https://oem.com.mx/elsoldemexico/metropoli/muertes-por-accidentes-automovilisticos-en-cdmx-rompen-record-en-2024-750-victimas-fatales-22813780>

¹²
<https://www.jornada.com.mx/noticia/2025/12/15/capital/de-motociclistas-495-de-los-decesos-en-hechos-de-transito-peatones-21-sen-ala-la-semovi>



para la obtención y renovación de licencias para motociclistas, como en la regulación de las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos y del equipamiento de protección personal, particularmente en lo relativo a la certificación y uso de cascos. Esta debilidad regulatoria genera un vacío jurídico que contribuye directamente al incremento de lesiones graves y muertes evitables.

En consecuencia, la presente iniciativa legislativa asume como una prioridad urgente la atención de este segmento de riesgo, mediante el fortalecimiento de los criterios de capacitación, licenciamiento, supervisión y estándares técnicos de seguridad aplicables a la conducción de motocicletas. Ello no solo responde a un imperativo de política pública, sino al deber constitucional de prevenir daños previsibles y proteger la vida e integridad de las personas frente a riesgos estructurales derivados de una regulación insuficiente.¹³

B. GEOGRAFÍA DE LA SINIESTRALIDAD

La violencia vial en la Ciudad de México no se distribuye de manera aleatoria ni responde a eventos fortuitos, representa patrones territoriales claramente identificables, concentrándose de forma recurrente en vialidades de alta velocidad, accesos controlados y ejes estructurantes diseñados bajo una lógica de flujo vehicular, y no de seguridad, convivencia ni protección de las personas usuarias más vulnerables. Este comportamiento confirma que la siniestralidad vial es, en gran medida, el resultado previsible de decisiones de diseño urbano y gestión del tránsito.

Durante el año 2024, las vialidades con mayor incidencia de hechos de tránsito fatales fueron las siguientes:

- Anillo Periférico, donde la coexistencia de un diseño de vía rápida con paraderos de transporte informal, cruces a nivel y accesos irregulares genera conflictos constantes entre vehículos motorizados, transporte público y peatones, incrementando significativamente el riesgo de colisiones y atropellamientos.
- Calzada Ignacio Zaragoza, históricamente identificada como la vialidad más letal del oriente de la ciudad, caracterizada por altas velocidades de circulación, deficiencias en la infraestructura peatonal y una elevada mezcla de modos de transporte en condiciones de saturación.

¹³

<https://www.proceso.com.mx/nacional/2025/12/14/boom-motero-en-cdmx-613-mas-motocicletas-millones-en-recaudacion-mas-accidentes-364587.html>



- Circuito Interior, particularmente en tramos con geometrías complejas, puntos ciegos y accesos y salidas de incorporación rápida, que propician maniobras riesgosas y reducen los márgenes de reacción ante errores humanos.
- Eje 3 Oriente y Eje 8 Sur, vialidades semaforizadas donde el exceso de velocidad, especialmente en horarios nocturnos, se ha normalizado como práctica recurrente, incrementando la severidad de los hechos de tránsito cuando estos ocurren.
- De manera complementaria, el análisis territorial evidencia que alcaldías como Cuauhtémoc, en cruces críticos como Melchor Ocampo y Bahía de la Ascensión, así como Iztapalapa, concentran una proporción significativa de derrapes de motocicletas y atropellamientos, lo que refleja una combinación de alta demanda de movilidad, infraestructura deficiente y ausencia de medidas efectivas de calmado de tráfico.

Esta concentración geográfica de la siniestralidad confirma la existencia de “puntos negros” o tramos de alto riesgo, cuya persistencia no puede atribuirse a la casualidad, sino a la falta de intervención oportuna y obligatoria por parte de las autoridades.

Dicha situación también la confirman datos del INEGI visibles en su mapa interactivo con el <https://serviciosatlas.sgirpc.cdmx.gob.mx/portal/home/webmap/viewer.html?layers=f102ff5a7f3e4b44bc6c8b060ac4762b>

En consecuencia, la presente iniciativa propone facultar expresamente a las autoridades competentes para intervenir de manera inmediata y prioritaria en estas zonas críticas, mediante la realización de auditorías de seguridad vial obligatorias, la adopción de medidas correctivas de diseño, la reducción de velocidades operativas y la implementación de acciones emergentes orientadas a la prevención de muertes y lesiones graves.¹⁴

A pesar de las inversiones sostenidas en infraestructura y sistemas de transporte masivo, la Ciudad de México fue nuevamente catalogada en 2024 como una de las ciudades con mayores niveles de congestión vehicular a escala global, reflejando la persistencia de un modelo de movilidad altamente dependiente del automóvil particular. Este fenómeno se ve agravado por el crecimiento continuo del parque vehicular nacional, que supera ya los 38 millones de unidades, con una concentración particularmente elevada en la Zona Metropolitana del Valle de

¹⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=IQM8PvmO0wc>



México, donde confluyen diariamente millones de desplazamientos intermunicipales.¹⁵

La congestión vehicular no constituye únicamente un problema de pérdida de tiempo o reducción de productividad económica, sino un factor estructural que impacta de manera directa en la salud pública, el medio ambiente y la seguridad vial. El incremento sostenido de los tiempos de traslado se traduce en mayores emisiones contaminantes y exposición prolongada a partículas nocivas, mientras que la saturación de las vialidades genera altos niveles de estrés vial, fatiga y frustración, condiciones que favorecen conductas agresivas, incumplimiento de normas de tránsito y un aumento en la probabilidad y severidad de los hechos de tránsito.

No obstante la magnitud del problema, el marco normativo vigente carece de herramientas eficaces de gestión de la demanda de transporte que permitan incidir de manera estructural en los patrones de uso del automóvil.

Actualmente, no existen mecanismos claros y sistemáticos para desincentivar el ingreso y la circulación de vehículos particulares en zonas altamente saturadas, más allá de esquemas aislados como los parquímetros, cuya capacidad de incidencia resulta limitada frente a la escala del fenómeno.

En este contexto, la presente iniciativa reconoce que la congestión vehicular es una manifestación directa de una demanda no gestionada y propone dotar al marco jurídico local de instrumentos modernos de orientados a racionalizar el uso del automóvil, priorizar modos de transporte más eficientes y sostenibles, y recuperar el espacio vial como un bien público al servicio del interés general, la salud colectiva y la seguridad de las personas.¹⁶

C. LA EMERGENCIA DE LA MICROMOVILIDAD Y NUEVOS ACTORES

Los nuevos modos de desplazamiento como monopatines eléctricos, bicicletas eléctricas y motobicis ha transformado de manera profunda el ecosistema de la movilidad urbana en la Ciudad de México. Si bien estos vehículos representan una oportunidad para diversificar la oferta de transporte y reducir la dependencia del automóvil, su incorporación se ha dado en ausencia de un marco normativo claro, generando una zona gris regulatoria que incrementa los riesgos y la conflictividad en el espacio público.

¹⁵

<https://www.infobae.com/mexico/2025/06/17/movilidad-urbana-en-crisis-parque-vehicular-en-mexico-supera-los-38-millones-no-hay-mejoras-en-infraestructura/>, <https://www.motorpasion.com.mx/industria/cdmx-ciudad-trafico-mundo>

¹⁶ <https://www.motorpasion.com.mx/industria/cdmx-ciudad-trafico-mundo>



La legislación vigente mantiene una clasificación esencialmente binaria de los vehículos motorizados y no motorizados que resulta insuficiente para capturar la complejidad técnica y operativa de los denominados Vehículos de Movilidad Eléctrica Personal (VEMEPE).

Esta omisión normativa ha provocado una convivencia desordenada en banquetas, ciclovías y carriles vehiculares, así como conflictos recurrentes entre peatones, ciclistas y personas usuarias de estos nuevos dispositivos, particularmente en espacios que no fueron diseñados para absorber tal diversidad de modos.

Adicionalmente, la falta de tipificación específica genera incertidumbre jurídica significativa para las personas usuarias en caso de siniestro, tanto en lo relativo a responsabilidades civiles y administrativas como al acceso a seguros, criterios de aseguramiento, uso de infraestructura y aplicación de sanciones. Esta ambigüedad no solo afecta a quienes utilizan estos vehículos, sino también a las autoridades encargadas de la supervisión y al sistema de justicia, que carece de parámetros claros para la calificación de conductas y hechos de tránsito.

En este contexto, resulta indispensable que el marco legal reconozca y regule expresamente la micromovilidad, estableciendo una clasificación diferenciada y proporcional que distinga entre:

- dispositivos recreativos o juguetes,
- vehículos de movilidad personal ligera, y
- vehículos que, por su potencia, velocidad y masa, resultan equiparables a las motocicletas.

Esta diferenciación permitirá asignar de manera clara derechos, obligaciones, requisitos de circulación y estándares de seguridad, bajo el principio de proporcionalidad del riesgo, evitando tanto la sobrerregulación como la desprotección normativa. La presente iniciativa asume este reto como una condición necesaria para ordenar la convivencia vial, reducir conflictos y garantizar condiciones mínimas de seguridad jurídica y física para todas las personas usuarias del espacio público.¹⁷

En diversas jurisdicciones internacionales, particularmente en la Unión Europea, España y Francia, la regulación de la micromovilidad ha avanzado mediante esquemas claros de clasificación diferenciada, reconociendo que no todos los dispositivos eléctricos representan el mismo nivel de riesgo ni deben estar sujetos a las mismas obligaciones. Estos modelos parten del principio

¹⁷ <https://www.eluniversal.com.mx/autopistas/lev-scooter-cdmx-exige-placa-y-licencia/>
<https://ciclopistas.com/blog/licencia-para-scooters-y-bicicletas-electricas-en-cdmx/>



de proporcionalidad, según el cual las exigencias legales deben corresponder al potencial de daño que cada vehículo genera en el espacio público.¹⁸

En dichos países, los dispositivos de movilidad personal eléctrica de baja velocidad, como monopatines y bicicletas eléctricas ligeras, son regulados como una categoría intermedia, distinta tanto de los juguetes recreativos como de las motocicletas. Su uso se permite bajo condiciones específicas principalmente con límites claros de velocidad, reglas de circulación y equipamiento mínimo de seguridad, evitando su tránsito por banquetas y priorizando su integración ordenada en ciclovías o carriles autorizados.

De manera paralela, cuando un vehículo eléctrico rebasa determinados umbrales de velocidad o potencia, las legislaciones europeas establecen que debe ser tratado como un vehículo motorizado, sujeto a requisitos más estrictos como licencias, casco obligatorio y otras obligaciones propias de los ciclomotores o motocicletas. Esta distinción ha permitido reducir conflictos en el espacio público, otorgar certeza jurídica a las personas usuarias y dotar a las autoridades de herramientas claras para la supervisión y sanción.

La experiencia comparada demuestra que la ausencia de tipificación genera riesgos, mientras que una clasificación clara y proporcional permite ordenar la convivencia vial, proteger a los usuarios más vulnerables y brindar seguridad jurídica. Por ello, la presente iniciativa adopta un enfoque alineado con estos modelos internacionales, adecuándolo a la realidad de la Ciudad de México, con el objetivo de anticiparse a los conflictos derivados de la micromovilidad y garantizar un uso seguro, ordenado y responsable del espacio público.¹⁹

El crecimiento acelerado de motocicletas y de vehículos eléctricos ligeros ha transformado el perfil de riesgo en el espacio público. México Previene A.C. ha señalado que parte de estos vehículos rebasa los umbrales de baja velocidad, circula en espacios no diseñados para su operación e incrementa el riesgo para peatones y ciclistas, por lo que resulta indispensable que la ley local establezca criterios de clasificación, circulación, aseguramiento y responsabilidad acordes con su potencial de daño y no únicamente con su denominación comercial o apariencia física.²⁰

¹⁸ <https://micromobilityforeurope.eu/technical-requirements-for-e-scooters/>

¹⁹ https://www.dgt.es/nuestros-servicios/tu-vehiculo/vehiculos-de-movilidad-personal-vmp/?utm_source=chatgpt.com

²⁰ <https://www.infobae.com/mexico/2025/04/06/peatones-y-ciclistas-en-riesgo-por-uso-excesivo-de-motocicletas-alertan-activistas/>



D. UNA CIUDAD EN CONSTANTE MOVIMIENTO Y EN CONSTANTE ADAPTACIÓN

La Ciudad de México, como una de las megalópolis más grandes y dinámicas del mundo, con una población superior a los 9.2 millones de habitantes y una Zona Metropolitana que supera los 22 millones de personas, enfrenta retos de movilidad de una complejidad sin precedentes.

El crecimiento demográfico continuo, la expansión urbana frecuentemente desordenada hacia la periferia, el crecimiento exponencial del parque vehicular privado y la persistente fragmentación de los sistemas de transporte público han generado un entorno donde la eficiencia, la seguridad y la equidad en los desplazamientos se ven severamente comprometidas²¹.

Las consecuencias son palpables y afectan directamente la calidad de vida de las y los capitalinos: congestión vehicular crónica que se traduce en horas perdidas y estrés; niveles alarmantes de contaminación ambiental que deterioran la salud pública; altos índices de siniestralidad vial que cobran vidas y generan lesiones permanentes; así como una limitada accesibilidad para grupos vulnerables, lo que acentúa la desigualdad social³. Estas problemáticas no son meras estadísticas, sino experiencias cotidianas que evidencian la urgencia de una reforma integral que coloque a las personas en el centro de las políticas de movilidad.

E. CIFRAS Y DATOS CRUCIALES QUE CLAMAN POR UNA INTERVENCIÓN

Congestión Vehicular Asfixiante, de acuerdo con el TomTom Traffic Index 2023, la Ciudad de México se posicionó entre las ciudades más congestionadas del mundo, registrando una pérdida promedio de 97 horas anuales por conductor atrapado en el tráfico⁴.

La situación se agravó en 2024. Según el TomTom Traffic Index 2024, la Ciudad de México se consolidó como la ciudad más congestionada del mundo, con una pérdida promedio de 152 horas al año por conductor, equivalente a más de seis días completos detenidos en el tráfico⁵. Esta cifra supera a ciudades como Londres, Nueva York, São Paulo y Bangkok.

²¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). *Censo de Población y Vivienda 2020*. INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023). *Transporte urbano de pasajeros*. INEGI



Tiempo de viaje desproporcionado: Un recorrido de 10 kilómetros en horas pico toma en promedio 31 minutos con 53 segundos, un minuto más que en 2023⁵.

- Nivel de congestión alarmante: El nivel promedio de congestión alcanzó el 52%, lo que implica que un trayecto que debería durar 10 minutos se extiende hasta más de 15 minutos⁵.
- Velocidad promedio crítica: En horas pico, la velocidad promedio en el centro de la ciudad es de 18.8 km/h, comparable a la velocidad de una bicicleta, lo que evidencia la ineficiencia del transporte motorizado individual.²²

De acuerdo con la información más reciente del TomTom Traffic Index, la Ciudad de México se mantiene como una de las ciudades con mayores niveles de congestión vehicular a nivel mundial. El análisis comparativo de más de 500 ciudades en 62 países confirma que la capital mexicana enfrenta condiciones críticas de movilidad, caracterizadas por tiempos de traslado excesivos, velocidades promedio reducidas y una pérdida significativa de tiempo productivo para millones de personas usuarias del sistema vial.

En su reporte 2024, TomTom ubicó a la Ciudad de México como la ciudad más congestionada del mundo, registrando una pérdida promedio de 152 horas al año por conductor atrapado en el tráfico. Esta cifra representa más de seis días completos al año detenidos en embotellamientos y coloca a la capital por encima de metrópolis como Londres, Nueva York, São Paulo y Bangkok, lo que evidencia la magnitud estructural del problema de movilidad urbana en la ciudad.

Asimismo, el ranking mundial de congestión vehicular muestra que los niveles de tráfico en la Ciudad de México no solo se mantienen elevados, sino que presentan una tendencia de deterioro constante. Para recorridos urbanos de aproximadamente 10 kilómetros durante horas pico, el tiempo promedio de traslado supera los 31 minutos, reflejando un incremento sostenido respecto de años anteriores y confirmando que las condiciones de circulación continúan agravándose pese a las medidas implementadas.

El TomTom Traffic Index 2025, difundido por diversos medios nacionales, confirma esta tendencia negativa al señalar que la Ciudad de México conserva su posición dentro del grupo de ciudades con mayor congestión a nivel global. El informe destaca niveles elevados de congestión promedio, velocidades de

²² TomTom. (2024). TomTom Traffic Index 2024. <https://www.tomtom.com/traffic-index/mexico-city-traffic/>



circulación cada vez más bajas y una presión creciente sobre la infraestructura vial existente, factores que inciden directamente en la calidad de vida, la productividad económica y la salud física y mental de la población.

Estos datos actualizados refuerzan la necesidad de una reforma integral en materia de movilidad, orientada a reducir la dependencia del automóvil particular, priorizar el transporte público eficiente y seguro, e impulsar modelos de movilidad sostenible centrados en las personas. La evidencia empírica demuestra que mantener el modelo actual no solo profundiza la congestión, sino que incrementa los costos sociales, económicos y ambientales para la Ciudad de México.²³

F. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y SUS DAÑOS A LA SALUD PÚBLICA

La contaminación atmosférica asociada al transporte motorizado constituye uno de los principales problemas de salud pública en la Zona Metropolitana del Valle de México. De acuerdo con la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA), el sector transporte es responsable de aproximadamente 45% de las emisiones de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV) y óxidos de nitrógeno (NOx), contaminantes que reaccionan en la atmósfera para formar ozono troposférico, así como de una proporción significativa de partículas suspendidas PM2.5 y PM10, altamente nocivas para la salud humana.

La exposición crónica a estos contaminantes tiene efectos directos y acumulativos sobre la salud respiratoria y cardiovascular de la población. Diversos estudios han demostrado que las partículas finas PM2.5, al penetrar profundamente en los pulmones e incluso en el torrente sanguíneo, incrementan el riesgo de asma, bronquitis crónica, enfermedades pulmonares obstructivas, infartos, eventos cerebrovasculares y muerte prematura, particularmente en niñas, niños, personas adultas mayores y personas con enfermedades preexistentes.

El ozono, principal contaminante en episodios de mala calidad del aire en la Ciudad de México, provoca irritación de vías respiratorias, disminución de la función pulmonar y exacerbación de enfermedades respiratorias, además de generar ausentismo escolar y laboral durante contingencias ambientales. Estas afectaciones no solo impactan la salud individual, sino que representan una carga creciente para el sistema de salud, incrementando la demanda de servicios médicos, hospitalizaciones y gastos públicos en atención sanitaria.

²³ Reporte sobre TomTom Traffic Index 2025 (UnoTV)
<https://www.unotv.com/estados/ciudad-de-mexico/top-10-ciudades-con-mas-trafico-cdmx-numero-1-mundo/>



La contaminación del aire derivada del transporte tiene un impacto desigual, ya que afecta con mayor intensidad a las poblaciones que habitan o transitan en zonas con alta densidad vehicular, corredores viales primarios y áreas con menor acceso a infraestructura verde o transporte público de calidad. Esta situación profundiza las desigualdades socioambientales, al concentrar los mayores riesgos sanitarios en sectores de menores ingresos.

Bajo esta línea, la reducción de emisiones del sector transporte no debe entenderse únicamente como una política ambiental, sino como una estrategia integral de salud pública, justicia social y bienestar urbano. La evidencia científica demuestra que transitar hacia modelos de movilidad sostenible, con menor dependencia del automóvil particular y mayor impulso al transporte público limpio y a la movilidad activa, genera beneficios inmediatos y de largo plazo en la calidad del aire, la salud de la población y la resiliencia urbana de la Ciudad de México.²⁴

G. SEGUROS

La seguridad vial en México ha trascendido la esfera del tránsito para convertirse en un problema crítico de salud pública y estabilidad financiera. Según datos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), anualmente se registran aproximadamente 2.4 millones de hechos viales. Este fenómeno no solo implica un costo humano incalculable, sino que representa un impacto económico que asciende al 1.17% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional, con estimaciones que alcanzan hasta el 2.1% en términos de pérdida de productividad y gastos médicos.²⁵

La pérdida de vidas es devastadora: se estima que más de 14,600 personas fallecen anualmente (un promedio de 40 muertes diarias). Es imperativo señalar que los accidentes viales son la segunda causa de muerte en México entre personas de 5 a 34 años, y la primera causa en el segmento de 1 a 34 años.²⁶

El impacto en la Ciudad de México, Como epicentro de la actividad económica y movilidad del país, la Ciudad de México reporta históricamente alrededor de 400,000 incidentes anuales, posicionándose como una de las entidades con mayor concentración de siniestros viales. Esta saturación de

²⁴ <https://www.aire.cdmx.gob.mx/default.php?opc=%27YqBhnmI%3D%27>

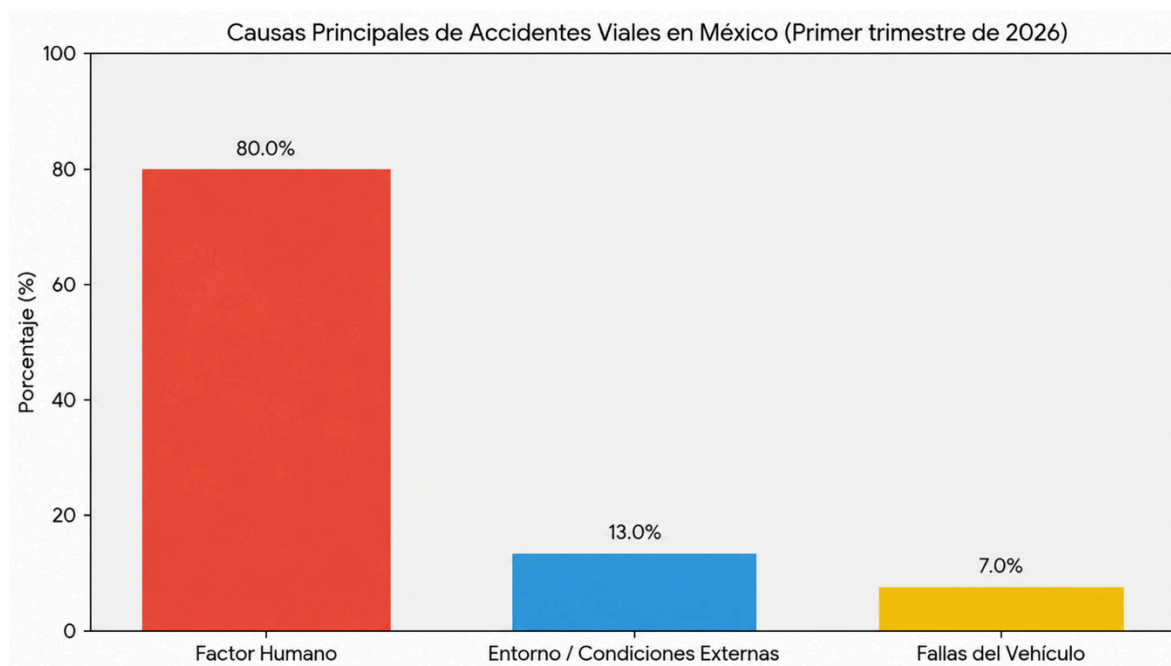
²⁵ <https://amispremsa.org/public/documentos/presentacion-conferencia-fin-de-ano-25nov2024-vf--7.pdf>

²⁶ STCONAPRA / AMIS (2020). Informe sobre la situación de la seguridad vial y accidentes en zonas urbanas. Datos sobre mortalidad y grupos vulnerables.



eventos exige una respuesta legislativa que garantice la protección de las víctimas y la reparación del daño de manera expedita.

El análisis de las causas, la Predominancia del factor humano, la evidencia estadística demuestra que el 80% de los accidentes son ocasionados por errores de los conductores. Los factores humanos, tales como el uso del celular (que aumenta 4 veces el riesgo de accidente), el exceso de velocidad y la fatiga, son los principales detonantes. En contraste, las fallas mecánicas solo representan el 7% y las condiciones del camino el 13% de los siniestros generales.



Si bien es cierto, el factor humano continúa siendo la principal causa de los accidentes viales en México, no puede dejarse de observar que las causas vinculadas con el entorno y las condiciones externas han adquirido una relevancia cada vez mayor en contextos urbanos como la Ciudad de México. Dichas condiciones no dependen exclusivamente de la conducta de las personas conductoras, sino también del estado físico y funcional de la infraestructura vial: calles con baches, pavimento deteriorado, coladeras dañadas o sin tapa, señalamientos desgastados, falta de balizamiento, pasos peatonales poco visibles, carriles sin delimitación adecuada y zonas de circulación con mantenimiento insuficiente.

Esta problemática se aumenta cuando el mantenimiento vial no es oportuno, preventivo ni uniforme en las distintas alcaldías, pues el deterioro de la carpeta asfáltica genera condiciones de riesgo que pueden incidir directamente en



la ocurrencia de hechos de tránsito. Un bache o una vialidad sin señalización suficiente puede obligar a las personas conductoras a realizar maniobras repentinas, frenar de manera abrupta, invadir carriles, perder estabilidad o modificar su trayectoria, lo que incrementa el riesgo para automovilistas, motociclistas, ciclistas, personas usuarias del transporte público y peatones. Por ello, las condiciones del entorno deben entenderse como un componente relevante de la seguridad vial y no como un elemento accesorio o secundario.

Reportes periodísticos han señalado que, tan solo de enero a mayo de 2026, se registraron más de 24 mil reportes ciudadanos por bacheo en la Ciudad de México, de los cuales una parte importante permanecía sin resolución. Este tipo de datos permite advertir que el deterioro vial no constituye un hecho aislado, sino una problemática estructural que impacta directamente en la seguridad de quienes transitan por esta ciudad. En consecuencia, fortalecer las obligaciones de mantenimiento, reparación, señalización y supervisión de la infraestructura vial resulta indispensable para reducir los riesgos asociados al entorno y garantizar una movilidad más segura, accesible y ordenada.²⁷

VULNERABILIDAD Y VÍCTIMAS, La siniestralidad vial evidencia una ectación directa sobre personas usuarias de la vía que se encuentran en condiciones diferenciadas de exposición y riesgo. En el desglose de fallecimientos por siniestros viales, las y los peatones concentran el mayor porcentaje, con el 21.3%; les siguen las personas ocupantes de vehículos, con el 15.6%; y las personas motociclistas, con el 13.3%, lo que en conjunto representa el 50.2% de las defunciones registradas. Estos datos permiten advertir que la problemática no sólo involucra a quienes conducen vehículos automotores, sino también a quienes transitan a pie, en motocicleta o como personas pasajeras, sectores que enfrentan mayores consecuencias físicas, económicas y patrimoniales ante un hecho de tránsito.

EI IMPACTO ECONÓMICO Y PENETRACIÓN DEL SEGURO, La falta de seguro es la segunda causa de empobrecimiento en el país. Los costos por daños a terceros pueden oscilar desde los \$5,000 pesos en incidentes menores, hasta superar el millón y medio de pesos en casos de lesiones graves o fallecimientos. A pesar de estos riesgos, la penetración del seguro en México es insuficiente: solo 1 de cada 3 vehículos cuenta con protección (entre el 32.8% y el 35.8%). En la Ciudad de México, el porcentaje de aseguramiento es del 52%, lo que significa

²⁷

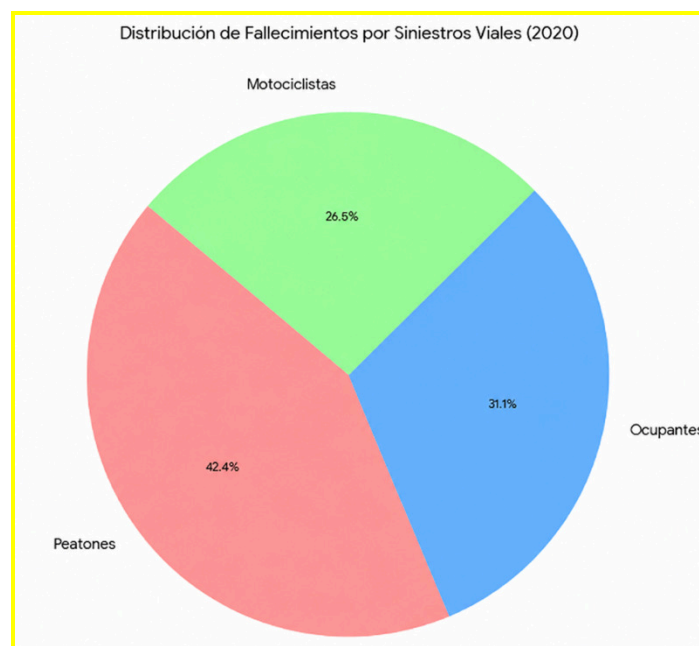
<https://www.reporteindigo.com/cdmx/baches-en-cdmx-preocupacion-chilanga-de-700-mdp-para-las-16-alcaldias-20260505-0103.htm>



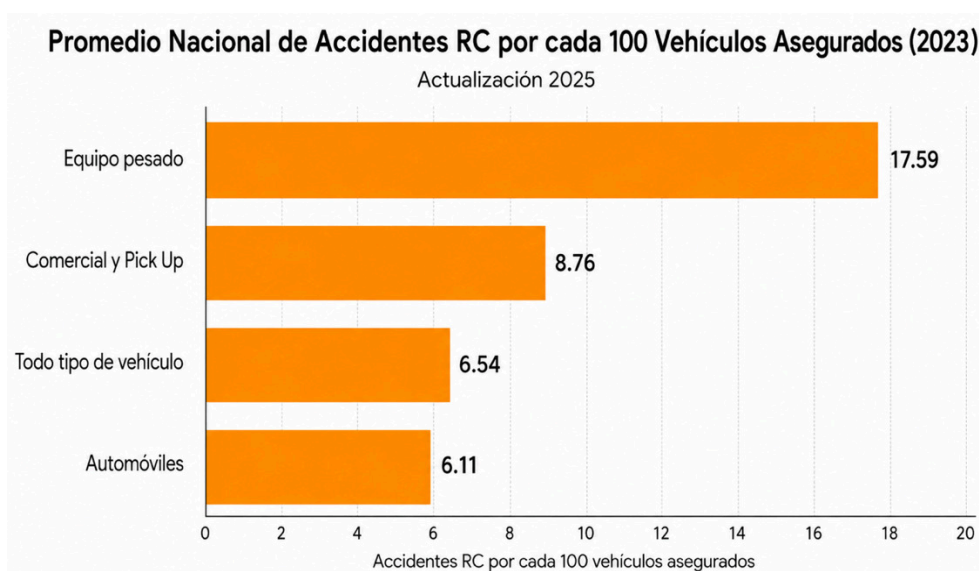
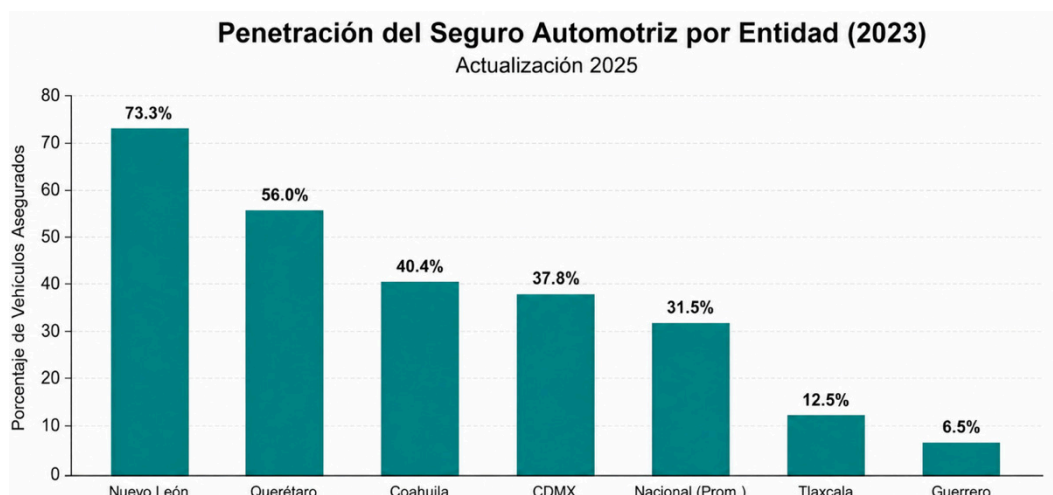
que casi la mitad del parque vehicular circula sin el respaldo financiero necesario para resarcir daños.

FALLECIMIENTOS POR SINIESTROS VIALES: En el país fallecieron 14,673 personas por lesiones derivadas de siniestros viales. Entre las categorías analizadas, las y los peatones registran la mayor proporción de defunciones (21.3%), seguidos por las personas ocupantes de vehículos (15.6%) y las motociclistas (13.3%), que en conjunto representan el 50.2% del total. La gráfica muestra la distribución relativa únicamente entre estos tres grupos, por lo que los porcentajes de 42.4%, 31.1% y 26.5%, respectivamente, corresponden a su participación dentro de dichas categorías y no al total nacional. Estos datos evidencian la necesidad de fortalecer las políticas de seguridad vial, priorizando la protección de peatones, motociclistas y ocupantes de vehículos mediante infraestructura segura, prevención de riesgos, educación vial y mecanismos efectivos de protección y responsabilidad, con el fin de reducir muertes evitables.

28



²⁸ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe_SV_2020_Autorizado.pdf



La Responsabilidad Civil Obligatoria en todo el territorio. El seguro automotriz no debe verse como una carga, sino como un mecanismo de apoyo que evita que un imprevisto vial se convierta en una tragedia patrimonial irreversible. La obligatoriedad y la fiscalización son los pilares para reducir la brecha de protección y fomentar una movilidad más segura y responsable en nuestra capital.²⁹

En ese tenor, resulta importante recordar algunos precedentes:

Antecedentes legislativos

²⁹ <https://www.amisprensa.org/nota/accidentes-viales-en-el-estado-de-mexico>
[https://qinversionistas.qualitas.com.mx/storage/informes/2026/sectorial/mx/REPORTE%20SECTORIAL%203M26%20\(1\).pdf](https://qinversionistas.qualitas.com.mx/storage/informes/2026/sectorial/mx/REPORTE%20SECTORIAL%203M26%20(1).pdf)



- 2017 – Constitución CDMX y derecho a la movilidad: La Constitución de la Ciudad de México consagró el *derecho humano a la movilidad*. Estableció que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad”, otorgando prioridad al peatón y transporte no motorizado, y ordenando fomentar una cultura de movilidad sustentable. Este precepto local antecedió a la reforma constitucional federal en la materia.
- Diciembre 2019 – Reforma constitucional federal: En paralelo, el Congreso de la Unión aprobó una reforma a la Constitución Federal para reconocer el *derecho a la movilidad y la seguridad vial*. El 18 de diciembre de 2020 se publicó la adición al artículo 4º constitucional que garantiza que toda persona pueda desplazarse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Esta reforma facultó expresamente al Congreso de la Unión a legislar en movilidad y seguridad vial, sentando las bases para una ley general en la materia. La CDMX fue la primera entidad en ratificar esta reforma constitucional (con 55 votos a favor en el entonces Congreso local), mostrando su respaldo a elevar la movilidad a rango de derecho.
- Mayo 2022 – Ley General de Movilidad y Seguridad Vial: Derivada de la reforma constitucional, el Congreso de la Unión expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022. Esta ley general estableció criterios homogéneos de seguridad vial (velocidades, uso de casco/cinturón, alcoholímetro, etc.) y directrices de planeación de movilidad sustentable, obligando a las entidades federativas a armonizar sus leyes locales conforme a sus disposiciones. Un artículo transitorio fijó un plazo (180 días) para que los estados –incluida la CDMX– adecuaran su marco jurídico.
- Julio 2022 – Llamado a homologar la ley local: En la II Legislatura del Congreso capitalino (2021–2024) surgieron iniciativas para reformar la Ley de Movilidad de la CDMX a fin de alinearla con la nueva ley general. Por ejemplo, la diputada Patricia Báez (PAN) y otros promovieron en 2022 la incorporación de criterios de la Ley General de Seguridad Vial (como límite de alcohol cero al conducir, obligatoriedad de casco en motociclistas, licencias con vigencia, etc.). Sin embargo, la mayoría legislativa pospuso la dictaminación, argumentando la necesidad de foros y análisis técnico. Para



finales de 2022, la armonización seguía pendiente, retraso de más de dos años respecto del plazo federal.

- Febrero 2025 – Inicio formal de la armonización local: Ya instalada la III Legislatura, el Congreso de la CDMX comenzó a subsanar la demora. El 26 de febrero de 2025, la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial aprobó el acuerdo CCSSV/001/2025 que estableció la *metodología y calendario* para dictaminar las iniciativas en materia de movilidad. Se anunció un amplio ejercicio de parlamento abierto: entre marzo 2025 y julio 2026 se celebrarán foros mensuales en cada alcaldía y mesas técnicas con expertos, ciudadanía y autoridades. Diputados de oposición enfatizaron la urgencia de no dilatar más la armonización, señalando que han transcurrido “2 años y 3 meses” desde la expedición de la ley general sin actualizar la ley local, con el consecuente impacto en la seguridad vial. La Comisión reconoció la preocupación y decidió tener listo el dictamen en 2026, para aprobar la reforma integral a la brevedad.
- Marzo 2025 – Foro metropolitano de movilidad: El 26 de marzo de 2025 se llevó a cabo el foro “*Avances y retos para la armonización de la Ley de Movilidad de la CDMX con la Ley General*”. En este evento, el diputado Miguel A. Macedo (Morena), presidente de la Comisión, subrayó que la actualización fortalecerá la seguridad vial priorizando peatones, ciclistas y personas con discapacidad. Legisladores de diversas bancadas coincidieron en puntos clave: regular la micromovilidad (motos y monopatines) con límites de velocidad y placas, mejorar el transporte en la periferia con visión metropolitana (coordinación con Edomex e Hidalgo), e involucrar a las alcaldías en la seguridad del peatón. La diputada Patricia Urriza (MC) advirtió que el Congreso local “*está en deuda*” con esta armonización y no puede postergar una obligación legal. Como resultado del foro, se instaló un grupo de trabajo interinstitucional para redactar el proyecto de reforma de manera participativa.
- Mayo 2025 – Iniciativa del Gobierno de la CDMX: A la par del proceso legislativo, el 27 de mayo de 2025 el Ejecutivo local presentó al Congreso capitalino una iniciativa de reformas puntuales a la Ley de Movilidad, con énfasis en la seguridad vial. Entregada por la Consejería Jurídica de la CDMX, la propuesta modifica tres artículos (9, 12 y 13) de la ley vigente, introduciendo formalmente el concepto de “*micromovilidad*” (reconociendo a motocicletas, bicicletas y monopatines como modos de transporte con obligaciones específicas). También plantea un enfoque de educación vial



sobre sanción, privilegiando medidas preventivas para evitar siniestros viales. Esta iniciativa del gobierno (encabezado interinamente por Clara Brugada) busca acelerar la adopción de medidas alineadas con la ley general, particularmente tras diversos incidentes en el Metro y vialidades de la capital. Se prevé que dichas reformas gubernamentales se integren al dictamen que el Congreso emita como parte de la armonización integral en curso.

- Julio 2025 – Urgencia de homologación (MC): El 2 de julio de 2025, ante la falta de resultados concretos, la diputada Patricia Urriza (MC) presentó de nuevo una iniciativa amplia para *homologar* la ley local con la general, reformando más de 100 artículos de la Ley de Movilidad vigente. Señaló que la armonización debió concluir en 2022 y acusó a la mayoría de posponerla hasta “finales de 2026”, lo cual consideró inaceptable. Aunque la mayoría legislativa mantiene su ruta de parlamento abierto, este pronunciamiento de MC —y el respaldo de PAN, PRD y PVEM en comisiones— ha metido presión pública para adelantar la aprobación antes de 2026. De hecho, el Congreso capitalino tiene ya comprometido (por un Punto de Acuerdo aprobado por unanimidad en marzo 2024) que la armonización se concrete dentro de la presente legislatura. Se espera, por tanto, que en el transcurso de 2025–2026 la Ciudad de México adopte plenamente las disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cerrando la brecha normativa y fortaleciendo el derecho a la movilidad segura en la capital.

Así también, la presente iniciativa recoge la esencia de las propuestas legislativas de los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del PAN a lo largo de la presente Legislatura, mismas que relaciono a continuación:

Fecha	Nombre Iniciativa	Sinopsis	Promovente
24/09/24	Iniciativa con proyecto de decreto por la que se modifican diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para llamarse Ley de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Ciudad de México, que reforma los artículos 5, 6, 65, 66 y 255; se adicionan las fracciones IV, XLVII, LXVII, LXXXI, LXXXIII, CIX y CX al artículo 9, recorriendo las subsecuentes, y se añade el Título Quinto denominado “De la seguridad e	Se trata de una reforma integral para alinear la legislación local con normativas federales y de sustentabilidad. Introduce medidas estrictas de seguridad como establecer límites de velocidad (30 km/h en calles secundarias), exigir la renovación de licencias con exámenes teóricos y prácticos cada 7 años, y facultar la creación de zonas de tránsito controlado para reducir el volumen de vehículos altamente contaminantes.	Federico Chávez Semerena



Fecha	Nombre Iniciativa	Sinopsis	Promoviente
	infraestructura vial", con los artículos 262, 263 y 264.		
05/11/24	Iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman los artículos 65, 229 y 230 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.	Propone establecer formalmente en la ley los diferentes tipos de licencias de conducir (incluyendo la Tipo "A" permanente). Su punto central es exigir que todas las personas que aspiren a obtener la licencia permanente acrediten obligatoriamente cursos y exámenes teóricos y prácticos de manejo, cerrando el vacío legal que permitía obtenerla sin evaluación si se contaba con un antecedente de licencia temporal.	Andrés Sánchez Miranda
05/12/24	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VI del artículo 110 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México a efecto de establecer el derecho a la movilidad pública gratuita de las personas voluntarias de la Ciudad de México.	Propone otorgar el derecho a la gratuidad en los servicios de transporte público a las personas voluntarias (en términos de la Ley de Instituciones de Asistencia Privada) como un reconocimiento a su dedicación a labores sociales.	Ricardo Rubio Torres
10/12/24	iniciativa con proyecto de decreto por la que se crea el artículo 64 bis de Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el objeto de que exista una mayor seguridad en las vialidades de la Ciudad de México.	Propone hacer obligatorio que los conductores de motocicletas y sus acompañantes porten siempre un casco de protección que lleve impreso de manera visible el número de placa del vehículo. El objetivo de esta medida es mejorar la seguridad ciudadana, facilitar la identificación de los conductores en caso de accidentes y prevenir delitos cometidos a bordo de estos vehículos.	Olivia Garza de los Santos
12/12/24	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 78 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.	Plantea que la persona titular del Sistema de Transporte Colectivo "Metro" sea nombrada por el Congreso de la Ciudad de México, requiriendo el voto de las dos terceras partes de sus integrantes. El nombramiento duraría 3 años (con derecho a reelección), buscando así que la dirección del Metro sea un perfil técnico, consensuado y con rendición de cuentas directa, restándole el control unilateral a la Jefatura de Gobierno.	Diego Orlando Garrido López



Fecha	Nombre Iniciativa	Sinopsis	Promoviente
17/12/24	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan los párrafos segundo y tercero al artículo 59 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.	La propuesta obliga a los motociclistas y a sus acompañantes a portar un casco de seguridad y un chaleco reflejante, ambos con el número de placa impreso y visible. Esta medida está diseñada para facilitar la identificación de personas que cometen homicidios, asaltos o extorsiones a bordo de motocicletas, penalizando el incumplimiento con multas económicas y la remisión del vehículo al corralón.	Daniela Gicela Álvarez Camacho
13/02/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción XXX-bis, LXV-ter y LVI-bis al artículo 9, una fracción LXVI al artículo 12 y una fracción VIII al artículo 126 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en materia de seguridad en el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer.	Propone obligar a las empresas de redes de transporte (plataformas tecnológicas como Uber o DiDi) a proporcionar un Protocolo de Seguridad que incluya, como requisito indispensable, la instalación de cámaras de seguridad en el interior de los vehículos. El objetivo es disuadir delitos, recopilar evidencia en caso de incidentes y proteger tanto a pasajeros como a conductores de posibles agresiones.	Federico Chávez Semerena
06/03/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.	Busca definir y clasificar de manera precisa a los vehículos no motorizados (como bicicletas eléctricas y scooters), determinando que estos no deben rebasar una velocidad de 25 km/h. Al mismo tiempo, clasifica como "motorizados" a las bicimotos o vehículos que superen dicha velocidad o potencia, impidiendo que estos últimos invadan ciclovías y pongan en riesgo a los ciclistas y peatones.	Federico Chávez Semerena
13/03/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo al artículo 60 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en materia de transporte público nocturno para jóvenes.	Con el fin de reducir los accidentes viales mortales y la incidencia delictiva durante la madrugada, la iniciativa propone garantizar la operación del Metro y Metrobús en horario nocturno extendido (a partir de las 00:01 horas) los días viernes, sábados y domingos. Se enfocaría especialmente en zonas con alta afluencia de centros nocturnos para que los jóvenes tengan opciones seguras de regreso a casa.	Andrés Sánchez Miranda



Fecha	Nombre Iniciativa	Sinopsis	Promoviente
20/03/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 9 y 79 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de ciclovías.	Pretende establecer como requisito indispensable que toda nueva ciclovía que se planifique y construya en la ciudad incluya estaciones del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (Ecobici). Esto busca garantizar una cobertura integral, mejorando la conectividad urbana y evitando infraestructura subutilizada.	Olivia Garza de los Santos
08/04/25	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 servicio público de transporte individual de pasajeros que brindan los mototaxis.	Busca reconocer, definir y regular legalmente a los "mototaxis" como una modalidad del servicio público de transporte individual de pasajeros para la movilidad barrial. Esto permitiría a la Secretaría de Movilidad otorgar permisos formales, controlar el padrón de prestadores del servicio, determinar vialidades autorizadas y garantizar una mayor seguridad a los usuarios.	Olivia Garza de los Santos
09/04/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción LXIV-ter al artículo 9 y un párrafo segundo al artículo 235 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en materia de plan de transporte sostenible para empresas.	Establece la obligación para las empresas que cuenten con una nómina superior a 300 trabajadores de desarrollar e implementar un Plan de Transporte Sostenible. Este plan debe promover el uso de transporte corporativo, bicicletas, scooters o viajes compartidos para reducir el uso del automóvil particular, aminorando así la congestión vehicular y las emisiones de carbono en la ciudad.	Federico Chávez Semerena
23/04/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción X al artículo 33 de la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad en la Ciudad de México, por medio del cual se faculta a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a elaborar un programa que actualice los semáforos peatonales auditivos en la Ciudad de México.	La propuesta busca facultar a la Secretaría de Movilidad para elaborar y ejecutar un programa permanente destinado a la actualización e instalación de semáforos peatonales auditivos en todos los cruces de la ciudad. El objetivo es eliminar las barreras de infraestructura y garantizar el derecho a la movilidad segura de las personas con discapacidad visual.	Ricardo Rubio Torres



Fecha	Nombre Iniciativa	Sinopsis	Promoviente
29/04/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo al artículo 255 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.	Busca brindar seguridad jurídica a los ciudadanos al establecer que la notificación de infracciones de tránsito, detectadas mediante equipos tecnológicos, no podrá exceder un plazo mayor a 72 horas después de ocurrido el evento. De exceder este límite de tiempo, la notificación se tendrá por no hecha y carecerá de validez legal.	Mario Enrique Sánchez Flores
22/05/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 171 y 185 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.	Propone obligar a que las señales referentes a los límites de velocidad en vías primarias o secundarias se coloquen por lo menos 200 metros antes de la incorporación. Asimismo, establece que los señalamientos de radares de velocidad se ubiquen con una anticipación mínima de 100 metros respecto a su ubicación real, promoviendo una cultura de prevención por encima de fines recaudatorios.	Mario Enrique Sánchez Flores
29/05/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo al artículo 90 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.	Busca extender los beneficios de la póliza de seguro obligatoria del transporte público (Metro, Metrobús, etc.) vinculada a la Tarjeta de Movilidad Integrada. Propone que el seguro también cubra e indemnice a los usuarios que sean víctimas de delitos (como robos) dentro de las instalaciones del transporte de pasajeros, protegiendo su patrimonio o persona.	Andrés Sánchez Miranda
02/10/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 5 Bis, así como se reforma el artículo 9, ambos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para garantizar el acceso gratuito al transporte público a personas cuidadoras no remuneradas.	Busca garantizar el acceso gratuito al transporte público para las personas cuidadoras primarias no remuneradas que tienen a su cargo a personas con discapacidad, dependientes o menores de edad. La iniciativa las reconoce como un grupo de atención prioritaria para mitigar el impacto económico y de tiempo que conlleva su labor social.	Ricardo Rubio Torres



Fecha	Nombre Iniciativa	Sinopsis	Promovente
21/10/25	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 seguridad y cultura vial para motociclistas.	Aborda el incremento de accidentes de tránsito en motocicleta. Exige incorporar módulos obligatorios en los cursos de manejo y campañas de educación vial sobre el uso de cascos certificados y las reglas seguras para circular entre vehículos cuando el tráfico esté detenido o lento.	Claudia Montes de Oca del Olmo
23/10/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VII del artículo 41 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el objeto de especificar los criterios de evaluación de la efectividad del programa integral de movilidad.	La propuesta exige establecer criterios específicos y cuantificables para evaluar la efectividad del Programa Integral de Movilidad de la ciudad. Obliga a que los mecanismos de evaluación consideren la disminución en los tiempos de traslado, el combate a la congestión vial y la reducción en la emisión de contaminantes.	Olivia Garza de los Santos
13/11/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción XLVII del artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en materia de calles peatonales en zonas escolares.	La iniciativa faculta a la Secretaría de Movilidad para implementar la peatonalización de calles donde se ubiquen escuelas públicas, coordinando esto con los horarios de entrada y salida de los planteles. El propósito es proteger la integridad de los menores, evitar atropellamientos, reducir el caos vial y disminuir la contaminación del aire en los entornos escolares.	Federico Chávez Semerena
20/11/25	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo Décimo Noveno Transitorio a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de modernización de transporte público.	Derivado del aumento a la tarifa del transporte público concesionado, esta propuesta exige al Gobierno de la Ciudad destinar una partida específica en el Presupuesto de Egresos para un Programa de Modernización de Transporte Público Concesionado. Los recursos servirían para sustituir unidades obsoletas por híbridas o limpias, añadir equipamiento de seguridad y evaluar el servicio.	Andrés Sánchez Miranda



Fecha	Nombre Iniciativa	Sinopsis	Promovente
14/01/26	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción XXII bis al artículo 110 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a fin de establecer la obligatoriedad en la instrumentación de botones de auxilio conectados al C5, C2 y en las unidades de transporte público concesionado de la Ciudad de México.	Propone establecer como obligación para los concesionarios de transporte público la instalación de botones de auxilio en todas sus unidades. Estos dispositivos deberán estar conectados directamente a la red del C5 y C2 para alertar sobre emergencias, robos o amenazas, con el fin de combatir la alta incidencia delictiva y la percepción de inseguridad en este medio de transporte.	Lizzette Salgado Viramontes
28/01/26	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan los incisos a) y b) a la fracción II del artículo 179, así como la adición de los párrafos segundo y tercero a la fracción X del artículo 251, ambos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de construcción e integración de una red de ciclovías cortas, seguras y accesibles entre las colonias vecinas de la Ciudad de México que conectan espacios de vida diaria y se vincule a la infraestructura existente para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, reducir la congestión vehicular, mejorar la calidad del aire y fortalecer el vínculo social entre vecinos.	Impulsa la creación de "ciclovías barriales" (tramos confinados de máximo 500 metros en zonas con límite de 30 km/h) para conectar de forma segura escuelas, mercados y centros de salud con ciclovías principales o estaciones de Metro. Asimismo, prohíbe estrictamente a vehículos motorizados la invasión de estos carriles, estableciendo multas de entre \$1,500 y \$3,000 pesos.	Claudia Susana Pérez Romero
24/02/26	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo segundo a la fracción VII y un párrafo segundo a la fracción VIII, ambas del artículo 7 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en materia de acelerar la transición a vehículos eléctricos, reducir la contaminación atmosférica y mejorar la seguridad y accesibilidad para peatones y usuarios de transporte público.	La iniciativa busca acelerar la transición hacia la electromovilidad y reducir la contaminación atmosférica. Propone que todas las nuevas construcciones de edificios públicos y centros comerciales estén obligadas a destinar al menos el 20% de sus cajones de estacionamiento y bicicleteros cubiertos a estaciones de carga para vehículos eléctricos e híbridos.	Claudia Susana Pérez Romero



Fecha	Nombre iniciativa	Sinopsis	Promoviente
11/03/26	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en materia de parquímetros.	Busca garantizar una distribución justa de los recursos generados por los parquímetros. Obliga a que al menos el 40% del total recaudado se destine a obras y proyectos de movilidad, seguridad vial y mejora del espacio público exclusivamente en las colonias o polígonos donde opera el sistema, fomentando la participación ciudadana y la transparencia.	Laura Alejandra Álvarez Soto
29/04/26	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 226 y se adicionan los artículos 226-bis, 226-ter y 226-quáter a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en materia de compensación tarifaria a personas usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro.	Propone crear un mecanismo de compensación tarifaria a favor de los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Consiste en la devolución del monto cobrado o el abono de un viaje equivalente cuando el servicio se suspenda, se interrumpa o se ordene el desalojo de trenes sin causa justificada y por fallas imputables al propio sistema.	Mario Enrique Sánchez Flores

Cabe mencionar que las mismas fueron turnadas a la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial.

La expedición de una nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial para la Ciudad de México no puede seguir postergándose, pues la armonización local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial constituye una obligación jurídica ya vencida y una condición indispensable para traducir el derecho a la movilidad en medidas efectivas de prevención, regulación y protección de la vida. Diversas organizaciones especializadas, entre ellas Salud Justa MX, Polithink Bicitekas, El Poder del Consumidor, Instituto del Sur Urbano y México Previene A.C.³⁰, han advertido públicamente que el retraso en este proceso mantiene a la capital en una situación de rezago normativo que impide consolidar reglas claras para la protección de peatones, ciclistas, personas motociclistas y demás usuarias de la vía pública.³¹

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO;

En la Ciudad de México, la forma en que nos movemos no impacta igual a mujeres y hombres; Las mujeres, así como otras identidades de género, suelen

³⁰ <https://mexicoprevieneac.org/>

³¹ <https://saludjusta.mx/nada-que-celebrar-tres-anos-sin-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial-en-ciudad-de-mexico/>



hacer trayectos más largos, más fragmentados y en distintos horarios, porque combinan el trabajo remunerado con tareas de cuidado, como llevar niñas y niños a la escuela, acompañar a personas mayores o hacer compras del hogar. Sin embargo, el sistema de movilidad se ha diseñado históricamente pensando en el viaje “típico” hogar trabajohogar, lo que deja fuera estas realidades y genera desventajas concretas para quienes cuidan.

A esto se suma que muchas mujeres viven la ciudad con miedo, el acoso, la violencia sexual y otras formas de violencia en el transporte público, en paraderos, estaciones y banquetas, especialmente en la noche, son una constante que condiciona sus decisiones de movilidad. No es solo una sensación; la falta de iluminación adecuada, de vigilancia, de botones de auxilio efectivos y de protocolos claros de atención hace que los trayectos cotidianos se vuelvan un riesgo y no un derecho plenamente garantizado.

La problemática desde la perspectiva de género no se reduce a la incomodidad o al miedo al usar el transporte, sino que afecta el acceso de las mujeres a oportunidades laborales, educativas, de salud y de participación social. Si una mujer evita ciertos horarios, trayectos o modos de transporte por temor, termina con menos opciones reales que un hombre en condiciones similares. De ahí la importancia de que la armonización de la Ley de Movilidad incluya medidas concretas con perspectiva de género: mejor infraestructura e iluminación, transporte y espacios más seguros, datos con enfoque de género y protocolos claros de prevención, atención y sanción de la violencia en el entorno de la movilidad.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN;

La necesidad de una reforma profunda y ambiciosa de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México se sustenta en tres pilares fundamentales: la movilidad como derecho humano, la innegable obsolescencia de la normativa actual frente a la dinámica urbana, y la urgencia de adaptarse a los nuevos paradigmas de sostenibilidad y resiliencia.

El derecho a la movilidad es un derecho humano de reconocimiento reciente pero de raigambre constitucional sólida. Mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, se reformaron los artículos 4.º, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos



Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial³². A partir de dicha reforma, el párrafo décimo séptimo del artículo 4.º constitucional reconoce que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”³³. Esta reforma significó un cambio de paradigma: la movilidad dejó de concebirse como un mero servicio administrativo para erigirse en un derecho exigible y en un “derecho llave” que condiciona el goce de otros derechos fundamentales.

En cumplimiento del mandato constitucional, el 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establece las bases de concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, así como los principios de la jerarquía de la movilidad y del enfoque de sistemas seguros³⁴. Esta ley general obliga a las entidades federativas a armonizar su legislación local con los principios y la jerarquía que en ella se establecen, lo que constituye el fundamento competencial directo de la presente iniciativa.

En el ámbito local, el apartado E del artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad” y dispone que, de acuerdo con la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y a las personas usuarias de vehículos no motorizados³⁵. La movilidad se vincula, además, con el derecho a la ciudad reconocido en el artículo 12 del propio texto constitucional local, que tutela el usufructo pleno y equitativo de la ciudad.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha contribuido a delinear el contenido de este derecho. En la jurisprudencia 2a./J. 72/2023 (11a.), la Segunda Sala determinó que la falta de accesibilidad en los sistemas de movilidad excluye a las personas con discapacidad de su uso y constituye una violación a sus derechos humanos³⁶, criterio que refuerza el deber del legislador de garantizar la accesibilidad universal y el diseño universal como componentes esenciales del derecho a la movilidad.

³²Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, DOF 18-12-2020. Disponible en diputados.gob.mx

³³Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 4.º. Texto vigente disponible en [Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM](https://www.instituto-de-investigaciones-juridicas.unam.mx)

³⁴Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el DOF el 17 de mayo de 2022. Texto disponible en diputados.gob.mx

³⁵Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E. Texto disponible en congresocdmx.gob.mx

³⁶Suprema Corte de Justicia de la Nación, Tesis de jurisprudencia 2a./J. 72/2023 (11a.), Segunda Sala. Disponible en scjn.gob.mx



1. La Movilidad como Derecho Humano Fundamental e Inalienable

El primer y más importante argumento radica en la concepción de la movilidad no como un privilegio o una simple necesidad logística, sino como un derecho humano fundamental. Este derecho está explícita e implícitamente reconocido en diversos instrumentos y organismos internacionales, obligando al Estado mexicano a adecuar su normativa interna.

- Fundamento Jurídico Nacional e Internacional:
 - La Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ha consolidado en su jurisprudencia (por ejemplo, Amparo en Revisión 260/2020) que el derecho a la libertad de tránsito se proyecta como el derecho a la movilidad humana, implicando el desplazamiento libre, seguro, digno y accesible para satisfacer necesidades y desarrollar proyectos de vida.
 - La ONU a través de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ODS 11), busca garantizar el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, con especial atención a grupos vulnerables.
 - La OCDE enfatiza la importancia de políticas de transporte que promuevan la equidad en el acceso a oportunidades, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia económica, con inversión en modos no motorizados y transporte público integrado.
 - La OEA, mediante la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, reconoce la obligación de los Estados de garantizar la accesibilidad y no discriminación en el transporte y el espacio urbano.
- Implicaciones de este Derecho: La reforma debe garantizar los derechos mínimos y esenciales a una movilidad segura, eficiente, accesible, incluyente y sostenible, que incluye:
 - Derecho a la Seguridad Vial y a la Vida: Protección de la vida e integridad física de todos los usuarios de la vía.



- Derecho a la Accesibilidad Universal: Espacios y sistemas de transporte plenamente utilizables por todas las personas, sin distinción, eliminando barreras.
- Derecho a un Medio Ambiente Sano: Reducción drástica de emisiones contaminantes y ruido del sector transporte.
- Derecho a la Equidad de Género y No Discriminación: Atención a las necesidades específicas de mujeres, niñas, personas LGBTQ+, pueblos originarios, adultos mayores y personas con discapacidad.

2. Obsolescencia y Limitaciones de la Ley Actual ante la Dinámica Urbana.

La Ley de Movilidad de 2014, aunque pionera al establecer un enfoque de derechos y jerarquía de la movilidad, se ha visto superada por la vertiginosa dinámica social y los desafíos urbanos en constante evolución. Los datos y la realidad cotidiana de la Ciudad de México claman por una actualización. Problemas Acentuados y Cifras Alarmantes:

- ⇒ Congestión Vehicular Asfixiante: La Ciudad de México es la capital mundial de la congestión vial, según el TomTom Traffic Index 2024. Los conductores pierden en promedio 152 horas al año atrapados en el tráfico (más de 6 días completos), lo que se traduce en una pérdida de productividad multimillonaria y un impacto directo en el bienestar personal y la salud mental (estrés crónico, ansiedad).
- ⇒ Tiempo de Viaje Desproporcionado: Un recorrido de 10 km en horas pico toma en promedio 31 minutos y 53 segundos, cifra que empeoró respecto a 2023, superando a metrópolis como Nueva York y Sao Paulo.
- ⇒ Velocidad Promedio Ridícula: En horas pico, la velocidad promedio en el centro de la ciudad es de apenas 18.8 km/h, comparable a la de una bicicleta, evidenciando la ineficiencia crónica del sistema vial.



- ⇒ **Costo Oculto de la Congestión:** Las empresas incurren en mayores costos operativos (combustible, mantenimiento) y la dependencia del automóvil ha llevado a destinar hasta el 42% del terreno en distritos como Santa Fe a estacionamientos, reflejando una ineficiencia en el uso del suelo.
- ⇒ **Siniestralidad Vial como Problema de Salud Pública:** Más de 16,000 hechos de tránsito en 2023 en la CDMX. Los peatones y ciclistas constituyen más del 50% de las víctimas mortales, revelando una profunda vulnerabilidad y la necesidad de priorizar su seguridad en el diseño urbano y la cultura vial.
- ⇒ **Contaminación Atmosférica y sus Daños a la Salud:** El sector transporte es responsable de aproximadamente el 45% de las emisiones de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV) y óxidos de nitrógeno (NOx), afectando directamente la salud respiratoria y cardiovascular de la población, según la SEDEMA.
- ⇒ **Insuficiencia del Transporte Público y Brechas de Accesibilidad:** A pesar de que el 75% de los viajes motorizados se realizan en transporte público, persisten problemas de calidad, seguridad (más del 40% de las mujeres usuarias se sienten inseguras), cobertura y falta de infraestructura accesible para personas con discapacidad, limitando su autonomía.
- ⇒ **Vacíos Legales y Nuevas Modalidades:** La Ley de 2014 no previó el surgimiento y la expansión de nuevas modalidades de transporte como las plataformas de vehículos de alquiler con conductor (VTC) y la micromovilidad (patinetes y bicicletas eléctricas compartidas). Estos fenómenos requieren una regulación ágil, justa y eficaz que no está contemplada plenamente en la normativa actual.

3. Imperativo de Adaptación a Nuevos Paradigmas: Sostenibilidad, Inclusión y Resiliencia



La iniciativa busca no solo actualizar, sino también adaptar la legislación a los nuevos paradigmas urbanos, tecnológicos y sociales que demandan una respuesta innovadora, siempre bajo la premisa de la dignidad humana, la sostenibilidad ambiental y la resiliencia urbana.

- Necesidad de un Enfoque Integral y Sostenible:
 - Crecimiento Desordenado: El crecimiento demográfico continuo, la expansión urbana desordenada y el crecimiento exponencial del parque vehicular privado requieren una visión más integral que la actual.
 - Gestión de la Demanda y Movilidad Activa: La ley debe integrar de forma más contundente la perspectiva de género y un enfoque de gestión de la demanda, fomentando activamente la movilidad no motorizada.
 - Transición Energética: La urgencia de promover la transición hacia vehículos de bajas y cero emisiones, así como el fomento de modos de transporte no motorizados y públicos, debe ser un pilar de la nueva legislación.
 - Resiliencia Urbana: La capacidad de la ciudad para adaptarse y recuperarse de eventos disruptivos (accidentes, obras, manifestaciones, emergencias) es crucial y debe ser abordada desde la normativa de movilidad.
- Prácticas Comparadas:
 - Regulación Robusta de Plataformas Tecnológicas: Entidades como Jalisco, Nuevo León y Puebla han desarrollado marcos regulatorios más sofisticados para VTC y micromovilidad, abordando registro, tarifas, seguridad de datos, seguros específicos y aportaciones a fondos de movilidad.
 - Fomento Estratégico de la Movilidad No Motorizada: Varias legislaciones han fortalecido significativamente las disposiciones para la creación de infraestructura ciclista y peatonal segura y conectada, asignando presupuestos y estableciendo objetivos de red.



- Impacto Económico y Social de la Falta de Regulación y Seguridad:
 - Los accidentes viales son un problema de salud pública con un costo económico significativo (1.17% del PIB) y la segunda causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años.
 - La baja penetración del seguro automotriz (apenas uno de cada tres vehículos asegurados a nivel nacional, y cerca del 52% en la CDMX) expone a la mayoría de los conductores a graves riesgos económicos en caso de siniestro, generando empobrecimiento en las familias. La reforma puede impulsar la obligatoriedad y fiscalización de seguros de responsabilidad civil.

4. Criterios de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN)

Los criterios emitidos por la SCJN no solo sustentan la constitucionalidad de la presente iniciativa, sino que también refuerzan la obligación del Estado de legislar en favor de una movilidad que garantice los derechos humanos:

- Reconocimiento del Derecho a la Movilidad como Derecho Humano: A través de diversas tesis y jurisprudencias (por ejemplo, Amparo en Revisión 260/2020), la SCJN ha interpretado que el derecho a la libertad de tránsito, consagrado en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se proyecta como el derecho a la movilidad humana. Esto implica la facultad de toda persona de desplazarse libremente, de manera segura, accesible y digna, para satisfacer sus necesidades fundamentales, acceder a servicios y oportunidades, y desarrollar su proyecto de vida.
- El Derecho a la Ciudad como Fundamento de la Movilidad: La Corte ha aludido consistentemente al "derecho a la ciudad" como un derecho colectivo que implica el uso y disfrute equitativo de las ciudades, lo que intrínsecamente incluye el acceso a servicios básicos y a una movilidad adecuada y sostenible. Este derecho exige que las políticas urbanas, incluida la de movilidad, estén orientadas a combatir la exclusión y la segregación.
- Principio Pro Persona y Progresividad: La SCJN ha insistido en la aplicación obligatoria del principio pro persona, que exige interpretar las normas de derechos humanos de la manera más amplia y protectora para las personas. Esto, aunado al principio de progresividad de los derechos humanos, obliga al Estado a adoptar medidas para asegurar el disfrute



pleno y efectivo de la movilidad, evitando retrocesos y avanzando hacia su plena realización.

- Control de Convencionalidad: La Corte ha establecido la obligación de todas las autoridades del Estado mexicano de aplicar los tratados internacionales en materia de derechos humanos de los que México es parte. Esto significa que la legislación en materia de movilidad debe ser conforme no solo a la Constitución, sino también a los estándares internacionales ya mencionados, lo que refuerza la necesidad de alinear la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con las directrices de la OCDE, OEA, ONU y otras instancias relevantes.

La reforma de la Ley de Movilidad no es una opción, sino una necesidad impostergable para que la Ciudad de México avance hacia un modelo de movilidad que sea verdaderamente inclusivo, seguro, eficiente y sostenible, honrando el derecho humano a la movilidad de sus habitantes y preparándose para los desafíos del futuro.

La presente iniciativa se inscribe en los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano. La Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante la resolución 74/299, proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo explícito de reducir las muertes y los traumatismos por siniestros viales en al menos un 50% durante ese periodo³⁷. El Plan Mundial correspondiente exhorta a los gobiernos a adoptar el enfoque de sistema seguro y a fijar metas nacionales de reducción de muertes y lesiones graves, con especial atención a las personas usuarias más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas³⁸.

El enfoque de Sistema Seguro que sustenta el articulado tiene su origen en la Visión Cero adoptada por el Parlamento de Suecia en 1997, conforme a la cual ninguna pérdida de vida o lesión grave en el tránsito resulta éticamente aceptable, y la responsabilidad por la seguridad se comparte entre quienes diseñan el sistema vial y quienes lo utilizan³⁹. Este modelo parte de un principio rector: el ser humano es falible y comete errores, por lo que el sistema vial debe diseñarse de modo que el error no se traduzca en muerte o lesión grave⁴⁰. La OMS y la OCDE

³⁷ Organización Mundial de la Salud, Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (Resolución A/RES/74/299 de la Asamblea General de la ONU). Disponible en [who.int](https://www.who.int)

³⁸ Naciones Unidas, Resolución "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", 2022. Documento disponible en documents.un.org

³⁹ Administración de Tránsito de Suecia (Trafikverket), "Vision Zero – no one should be killed or severely injured in road traffic". Disponible en trafikverket.se

⁴⁰ Comisión Europea, Road Safety Thematic Report – Safe System Approach (2023). Disponible en [European Commission](https://european-commission)



reconocen este enfoque como la mejor práctica internacional en materia de seguridad vial.

Asimismo, la iniciativa contribuye al cumplimiento de la Meta 11.2 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 de la Agenda 2030 —proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles— y de la Nueva Agenda Urbana adoptada en Hábitat III⁴¹, así como de la meta 3.6 de los ODS, orientada a reducir a la mitad las muertes y lesiones por siniestros de tránsito.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD;

La presente iniciativa encuentra fundamento en los artículos 4.º, párrafo décimo séptimo, 73, fracción XXIX-C, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; en los artículos 12 y 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México; y en las facultades del Congreso de la Ciudad de México para legislar en materia de movilidad, seguridad vial y espacio público. Con ella se da cumplimiento al mandato de armonización legislativa derivado de la Ley General y al deber de garantizar progresivamente el derecho humano a la movilidad, mismas que se agrupan en lo siguiente:

- **Reconocimiento del Derecho a la Movilidad:** La reforma eleva el derecho a la movilidad a un nivel constitucional, alineándose con el Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución de la Ciudad de México, que lo establecen como un derecho fundamental en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad.
- **Enfoque en la Seguridad Vial y la Protección de la Vida:** La adición de "Seguridad Vial" al nombre de la ley y la inclusión de principios como "Sistemas Seguros" y "Visión Cero" reflejan directamente el objetivo de la Ley General de reducir las muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, priorizando la vida y la integridad física de las personas.
- **Jerarquía de la Movilidad:** La propuesta adopta la jerarquía de la movilidad establecida en la Ley General, que prioriza a los usuarios más vulnerables de la vía (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público)

⁴¹Naciones Unidas, Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 "Ciudades y comunidades sostenibles" y Nueva Agenda Urbana (Hábitat III, 2016). Disponible en un.org



sobre los vehículos particulares. Esto es un pilar fundamental para garantizar la seguridad y la equidad en el espacio público.

- **Inclusión y Perspectiva de Género:** La iniciativa incorpora principios como "Diseño Universal", "Equidad" y "Perspectiva de Género", y añade definiciones como "Movilidad del cuidado". Esto se alinea con los mandatos de la Constitución de la Ciudad de México y la Ley General de garantizar la inclusión de todas las personas, especialmente grupos de atención prioritaria, y de abordar las necesidades diferenciadas de movilidad, como las relacionadas con el trabajo de cuidado.
- **Sostenibilidad y Medio Ambiente:** La inclusión de principios relacionados con la "Sostenibilidad", la mitigación del cambio climático y la protección ambiental, así como la promoción de la "Movilidad Activa", reflejan el compromiso con un desarrollo urbano más verde y resiliente, en concordancia con los objetivos de la Ley General y los principios constitucionales de desarrollo sostenible.
- **Marco de Derechos Humanos:** La ley propuesta establece que su interpretación se hará conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución de la Ciudad de México y los Tratados Internacionales de Derechos Humanos, garantizando la protección más amplia para las personas. Además, se reconocen explícitamente los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, lo que refuerza el enfoque de derechos humanos de la Ley General.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA
LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

VII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO⁴²

Contenido y estructura de la iniciativa

La Ley que se propone se integra por catorce títulos que abarcan, de manera sistemática, la totalidad de las materias que conforman el Sistema Integral

⁴² Transparencia metodológica: Para la revisión de estilo, sistematización de datos, gramática y técnica legislativa de la presente iniciativa se apoyó con herramientas de inteligencia artificial como medio auxiliar.



de Movilidad de la Ciudad de México. A continuación se exponen los ejes que estructuran el ordenamiento y la justificación de cada uno.

1. Disposiciones generales y principios rectores

El Título Primero establece la naturaleza, objeto y ámbito de la ley como reglamentaria del derecho a la movilidad, y consagra doce principios rectores: centralidad de la persona, Sistema Seguro, jerarquía de la movilidad, accesibilidad y diseño universal, igualdad sustantiva y perspectiva de género, progresividad y no regresividad, sostenibilidad ambiental, seguridad vial basada en evidencia, responsabilidad compartida, transparencia y rendición de cuentas, justicia territorial y precaución. La incorporación expresa del principio de progresividad y no regresividad responde a la naturaleza de la movilidad como derecho humano, conforme al artículo 1.º constitucional.

De manera medular, el artículo 5 eleva a obligación jurídica la jerarquía de la movilidad, estableciendo un orden de prioridad —personas peatonas; usuarias de movilidad activa; usuarias y prestadoras del transporte público; transporte de bienes; y, en último término, vehículos particulares— que debe regir la asignación del espacio vial, las prioridades de inversión y la gestión del tránsito. Este orden recoge la “pirámide de la movilidad” reconocida en la Constitución local⁴³ y armoniza la legislación capitalina con la Ley General de la materia.

2. Sistema Integral de Movilidad, planeación e infraestructura

Los Títulos Segundo y Tercero articulan el Sistema Integral de Movilidad como un conjunto coordinado de políticas, infraestructura y servicios, y ordenan que la infraestructura vial y el espacio público se diseñen bajo criterios de diseño universal, accesibilidad y seguridad. Estos preceptos materializan el criterio de la Suprema Corte sobre accesibilidad y dan certeza a la planeación estratégica de la movilidad con base en evidencia.

La inclusión de carriles *carpool* (fracción VI del artículo 25) es una medida excelente de gestión de la demanda que incentiva el uso compartido del automóvil y reduce el volumen vehicular. Esto atiende directamente la problemática expuesta en el documento sobre las 152 horas anuales que pierden los capitalinos en el tráfico y apoya las metas de mitigación de emisiones contaminantes.

⁴³Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E, numeral 1 (jerarquía de movilidad). congresocdmx.gob.mx



Se establece un fundamento legal sólido para el uso de cámaras y radares, alejándose del estigma recaudatorio al enmarcarlo como un medio auxiliar preventivo para proteger la integridad y dignidad humana. Esta redacción es estratégicamente viable frente a posibles amparos, ya que armoniza con los artículos 21 y 22 del proyecto que ya exigen que estas tecnologías estén certificadas y garanticen el derecho de audiencia.

Hace obligatorio el cumplimiento de la NOM en el numeral XII, vincula la ley local con las normativas federales de seguridad activa y pasiva, como la NOM-194-SCFI-2015 sobre dispositivos de seguridad en vehículos. Esta medida traslada la carga de la seguridad al diseño del vehículo y no solo a la pericia del conductor, lo cual es el pilar fundamental del modelo de Sistema Seguro. Además, blindo a la Ciudad de México contra la circulación de unidades que no garanticen la protección de sus ocupantes frente a colisiones.

3. Transporte público y sus modalidades

El Título Cuarto regula el transporte público en todas sus modalidades —colectivo masivo, sistemas estructurantes, especializado, de carga, individual y sus modalidades tecnológicas, así como ciclotaxis y mototaxis— e incorpora un capítulo específico sobre seguridad, prevención de la violencia y protección de las personas usuarias, con énfasis en la perspectiva de género. La regulación integral de estas modalidades atiende el mandato de garantizar un transporte seguro, eficiente y de calidad.

Hay una adición altamente pertinente para regular a los conductores de transporte público y plataformas digitales (Empresas de Redes de Transporte), quienes dependen de aplicaciones de navegación. La iniciativa señala que el uso del celular aumenta cuatro veces el riesgo de sufrir un accidente vial, siendo parte del 93% de los siniestros causados por el factor humano. Exigir un sujetador mitiga el riesgo de distracción visual y manual, manteniendo las manos en el volante sin entorpecer el servicio.

4. Prohibición del transporte de pasajeros en motocicleta por plataforma

Una de las disposiciones que se mantienen es la prohibición, contenida en el Título Décimo Segundo, del servicio de transporte de pasajeros en motocicleta mediante plataformas digitales. Esta medida se sustenta en el riesgo estructural elevado que implica el traslado de personas en motocicleta en un entorno urbano denso: la exposición directa de la persona usuaria a lesiones graves o mortales y



la ausencia de estructura de protección física resultan incompatibles con el modelo de Sistema Seguro.

Como se ha documentado, las personas usuarias de motocicleta concentran una proporción creciente y desproporcionada de las víctimas mortales en la capital⁴⁴. El régimen transitorio establece un plazo de treinta días para que las plataformas deshabiliten dicha modalidad, sin que pueda alegarse expectativa legítima de continuidad o derecho adquirido frente al deber estatal de proteger la vida.

5. Vehículos particulares, licencias y control de personas conductoras

Los Títulos Quinto y Sexto regulan los vehículos motorizados de uso particular —incluidas motocicletas y la configuración vehicular— y establecen un régimen moderno de licencias que incorpora evaluación, capacitación y un sistema de puntos con medidas correctivas. El control efectivo de las personas conductoras constituye una intervención probada para reducir la siniestralidad, en línea con las recomendaciones del Plan Mundial de la OMS.

6. Atención a víctimas y cultura de seguridad vial

Los Títulos Séptimo y Noveno garantizan la atención integral a las víctimas de siniestros viales y sus derechos en los procesos administrativos, penales o civiles, y promueven la educación y cultura de seguridad vial. La atención post-siniestro es uno de los pilares del enfoque de sistema seguro reconocido internacionalmente⁴⁵.

7. Electromovilidad, zonas de bajas emisiones y micromovilidad

Los Títulos Décimo y Décimo Primero incorporan la regulación de la micromovilidad y los dispositivos de movilidad personal, así como de la electromovilidad, las zonas de bajas emisiones y la conversión progresiva de flotas. La facultad de delimitar zonas de bajas emisiones se sustenta en evidencia internacional: la experiencia de Londres demuestra que estas zonas reducen significativamente la contaminación —con descensos de hasta 27% en dióxido de nitrógeno y 31% en partículas PM2.5 tras la ampliación de su Zona de Emisiones Ultra Bajas—⁴⁶, con efectos directos en la salud pública.

⁴⁴El Economista, "Cada semana mueren 5 motociclistas en la CDMX", 1 de marzo de 2025. Disponible en eleconomista.com.mx

⁴⁵Noticias ONU, "Un nuevo Decenio de Acción busca reducir a la mitad los 1.3 millones de muertes en carretera", 1 de noviembre de 2021. Disponible en news.un.org

⁴⁶Transport for London, informe sobre la ampliación de la ULEZ. Reseñado en EcolInventos, 17 de abril de 2025. Disponible en ecoinventos.com



Estas disposiciones son congruentes con la meta de la Ciudad de México de alcanzar la carbono-neutralidad hacia 2050 y con su Programa de Acción Climática 2021-2030⁴⁷.

8. Gestión de emergencias, estacionamiento e información

Finalmente, los Títulos Octavo, Décimo Tercero y Décimo Cuarto desarrollan el sistema de información y datos en movilidad —con obligaciones de transparencia para las empresas de redes de transporte—, la gestión de emergencias y eventos masivos, y la gestión del estacionamiento y el uso regulado del espacio público. Estos instrumentos garantizan que la política de movilidad se sustente en datos verificables y en criterios de transparencia y rendición de cuentas.

V. Régimen transitorio e impacto regulatorio

El Decreto prevé un régimen transitorio que abroga la Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente⁴⁸ y ordena la expedición del Reglamento dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a su entrada en vigor, así como la emisión escalonada de lineamientos para los Observatorios Ciudadanos de Movilidad, el padrón de vehículos de emergencia, los criterios técnicos de logística urbana, la metodología de zonas de estacionamiento regulado y el régimen de infracciones y sanciones.

El incumplimiento de estos plazos puede dar lugar a responsabilidades administrativas, lo que otorga exigibilidad a la implementación de la ley.

La iniciativa observa los principios de gradualidad, proporcionalidad y certeza jurídica, de modo que las medidas más restrictivas —como las zonas de bajas emisiones o la conversión de flotas— se implementen con base en estudios técnicos, difusión previa y periodos razonables de transición, evitando afectaciones desproporcionadas a actividades económicas legítimas.

La Ciudad de México enfrenta un punto de inflexión. La evidencia estadística, los compromisos internacionales y el mandato constitucional convergen en una conclusión ineludible: toda muerte o lesión grave derivada de un siniestro vial es prevenible, y el Estado tiene el deber de estructurar el sistema de

⁴⁷ICCT, Análisis del monitoreo de desempeño de autobuses eléctricos en la CDMX (2022); Programa de Acción Climática de la CDMX 2021-2030. Disponible en theicct.org

⁴⁸Ley de Movilidad de la Ciudad de México vigente. Texto disponible en [Consejería Jurídica de la CDMX](#)



movilidad para evitarla. La presente Ley de Movilidad y Seguridad Vial traduce ese deber en un marco normativo integral, moderno y exigible, que coloca a la persona en el centro, prioriza a quienes se desplazan de manera más vulnerable y orienta la movilidad hacia la sostenibilidad, la accesibilidad universal y la justicia territorial.

Bajo esta lógica, la reforma no debe limitarse a reproducir principios generales, sino incorporar mecanismos eficaces de cumplimiento, entre ellos reglas claras de licenciamiento, fiscalización del exceso de velocidad, delimitación técnica de categorías vehiculares y medidas específicas para proteger a las personas usuarias más vulnerables. La evidencia pública difundida en el debate de armonización muestra que la omisión o ambigüedad regulatoria en estas materias incrementa los riesgos, prolonga vacíos de responsabilidad y debilita la capacidad del Estado para prevenir muertes y lesiones graves.⁴⁹

Por las razones expuestas, se somete a la consideración de esta Soberanía la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México.

VIII. D E C R E T O

ARTÍCULO ÚNICO. Se expide la nueva **Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México**, que armoniza la Ley General de la materia para quedar en los siguientes términos:

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

NATURALEZA, OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés social y observancia general en la Ciudad de México. Tiene por objeto regular, garantizar y hacer efectivo el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad sustantiva y justicia territorial.

Es una Ley reglamentaria del derecho a la movilidad reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Constitución Política de la Ciudad de México y en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

⁴⁹ <https://noticias.autocosmos.com.mx/2025/02/27/diputados-postergan-la-armonizacion-de-la-ley-de-movilidad-en-cdmx>



Artículo 2. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad sustantiva y autonomía.

El derecho a la movilidad comprende la posibilidad real y efectiva de trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad suficiente, seguro y accesible, que permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, contribuyendo al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos.

El derecho a la movilidad tendrá, entre otras, las siguientes finalidades:

I. Proteger la vida y la integridad física de todas las personas usuarias de la vía pública, bajo el principio de que toda muerte o lesión derivada de siniestros viales es prevenible;

II. Garantizar la accesibilidad universal en condiciones de dignidad, autonomía e igualdad;

III. Asegurar la movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías sin comprometer la seguridad ni el equilibrio del espacio público;

IV. Prevenir y eliminar factores de exclusión, discriminación o violencia en los sistemas de movilidad;

V. Contribuir a la mitigación y adaptación frente al cambio climático mediante la promoción de medios de transporte sostenibles;

VI. Elevar la calidad, continuidad y confiabilidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial; y

VII. Promover el máximo grado de autonomía en los desplazamientos, particularmente de personas con discapacidad, personas cuidadoras primarias y demás grupos de atención prioritaria.

Artículo 3. Para el cumplimiento de su objeto, esta Ley regulará las siguientes materias:

I. La integración y funcionamiento del Sistema Integral de Movilidad de la Ciudad de México;

II. La planeación estratégica y programación de la movilidad y la seguridad vial;

III. La infraestructura vial y del espacio público bajo criterios de diseño universal, accesibilidad, seguridad y sostenibilidad;

IV. La prestación de los servicios de transporte en todas sus modalidades, incluyendo el transporte público masivo, colectivo, individual, especializado, ciclotaxis, mototaxis y demás servicios complementarios;

V. El régimen de licencias, permisos, capacitación y evaluación de las personas conductoras;



VI. Las políticas de gestión de la demanda, control de tránsito y zonas de regulación especial;

VII. Las medidas de seguridad vial bajo el modelo de Sistema Seguro;

VIII. La protección de grupos de atención prioritaria, incluyendo personas con discapacidad, personas cuidadoras primarias, niñas, niños, mujeres y personas adultas mayores;

IX. Los mecanismos de coordinación interinstitucional y metropolitana;

X. Los sistemas de información, registro, monitoreo y evaluación en materia de movilidad;

XI. El régimen de responsabilidades, infracciones y sanciones; y

XII. Los instrumentos financieros, presupuestarios y fiscales destinados al fortalecimiento de la movilidad sostenible y segura.

CAPÍTULO II

PRINCIPIOS RECTORES

Artículo 4. La interpretación, aplicación y ejecución de esta Ley se regirá por los siguientes principios rectores:

I. Centralidad de la persona. La movilidad deberá planearse y gestionarse colocando a las personas como eje del sistema, priorizando su seguridad, dignidad e integridad física sobre criterios de flujo vehicular o capacidad vial;

II. Sistema Seguro. Las políticas públicas deberán diseñarse bajo el reconocimiento de que el error humano es previsible y que el sistema debe estructurarse para prevenir muertes y lesiones graves, minimizando sus consecuencias;

III. Jerarquía de la movilidad. La asignación y gestión del espacio público deberá atender un orden de prioridad que favorezca a las personas peatonas, usuarias de movilidad activa, transporte público y, en último término, al vehículo motorizado particular;

IV. Accesibilidad y diseño universal. La infraestructura y los servicios deberán garantizar el acceso y uso en condiciones de igualdad para todas las personas, sin discriminación, incorporando ajustes razonables cuando sean necesarios;

V. Igualdad sustantiva y perspectiva de género. La planeación y regulación de la movilidad deberá atender las desigualdades estructurales que enfrentan mujeres y niñas, personas cuidadoras primarias y otros grupos de atención prioritaria;

VI. Progresividad y no regresividad. Las medidas adoptadas en materia de movilidad deberán ampliar de manera constante el nivel de protección del derecho, sin disminuir injustificadamente los estándares alcanzados;



VII. Sostenibilidad ambiental. La movilidad deberá contribuir a la reducción de emisiones contaminantes, la mitigación del cambio climático y el uso racional de los recursos naturales;

VIII. Seguridad vial basada en evidencia. Las decisiones sobre límites de velocidad, diseño vial y regulación deberán sustentarse en evidencia científica y criterios técnicos nacionales e internacionales;

IX. Responsabilidad compartida. La seguridad vial es una obligación concurrente entre autoridades, prestadores de servicios y personas usuarias, en el ámbito de sus respectivas competencias;

X. Transparencia y rendición de cuentas. Las políticas, datos e indicadores en materia de movilidad deberán ser públicos y accesibles, permitiendo su evaluación y seguimiento;

XI. Justicia territorial. La distribución de infraestructura y servicios deberá atender criterios de equidad territorial, priorizando zonas con mayores carencias o riesgos; y

XII. Precaución. Ante la existencia de riesgo grave para la vida o la integridad física de las personas usuarias, las autoridades deberán adoptar medidas preventivas aunque no exista certeza científica plena sobre la magnitud del riesgo.

Artículo 5. La planeación, diseño, regulación e implementación de las políticas públicas, programas, proyectos e intervenciones en materia de movilidad deberán observar de manera obligatoria la jerarquía de la movilidad, la cual establece el orden de prioridad en el uso y disposición del espacio público vial.

La jerarquía de la movilidad se aplicará conforme al siguiente orden:

I. Personas peatonas, con enfoque diferenciado para niñas, niños, personas mayores, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada y mujeres;

II. Personas usuarias de movilidad activa, incluyendo ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados o de tracción humana;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, en todas sus modalidades;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías; y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades deberán garantizar que la asignación del espacio vial, la definición de prioridades de inversión, la regulación de tránsito, la gestión de la demanda y la implementación de medidas de seguridad vial se ajusten a este orden jerárquico.



En ningún caso la gestión de la movilidad podrá privilegiar la fluidez vehicular por encima de la seguridad, la accesibilidad y la integridad física de las personas conforme al enfoque de derechos humanos que rige esta Ley.

Las decisiones de asignación presupuestaria en materia de infraestructura y servicios de movilidad deberán justificar técnicamente cualquier apartamiento del orden de prioridad establecido en este artículo.

CAPÍTULO III

INTERPRETACIÓN Y SUPLETORIEDAD

Artículo 6. Esta Ley se interpretará y aplicará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, los tratados internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano sea parte y demás disposiciones aplicables.

En caso de duda en la interpretación de sus disposiciones, deberá privilegiarse la norma o criterio que otorgue mayor protección a la vida, la integridad física, la dignidad y la seguridad de las personas usuarias de la vía pública, conforme al principio pro persona.

Las disposiciones de esta Ley deberán aplicarse bajo un enfoque de derechos humanos, perspectiva de género, accesibilidad universal y sostenibilidad ambiental.

En lo no previsto expresamente por esta Ley, serán aplicables de manera supletoria la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México, el Código Fiscal de la Ciudad de México y demás ordenamientos que resulten compatibles con su naturaleza.

Cuando las materias reguladas en esta Ley cuenten con legislación especial, las disposiciones de ésta prevalecerán en su ámbito propio; las normas de esta Ley se aplicarán con carácter de disposición general supletoria en lo no regulado por aquella.

Artículo 7. Son sujetos obligados al cumplimiento de la presente Ley:

- I.** La Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México;
- II.** Las dependencias, órganos desconcentrados, entidades y demás instancias que integran la Administración Pública de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias;
- III.** Las Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México;
- IV.** Las personas concesionarias, permisionarias y autorizadas para la prestación de servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades;



V. Las personas físicas o morales que desarrollen actividades relacionadas con infraestructura vial, gestión del tránsito, obra pública o prestación de servicios vinculados con la movilidad;

VI. Las personas operadoras, conductoras y usuarias de la vía pública; y

VII. Las personas físicas o morales que, por cualquier título, participen en la gestión, regulación, supervisión o financiamiento del Sistema Integral de Movilidad.

Las autoridades deberán ejercer sus atribuciones en materia de movilidad bajo los principios establecidos en esta Ley, coordinándose entre sí para garantizar la seguridad vial, la accesibilidad universal y el funcionamiento eficiente del sistema.

El incumplimiento de las obligaciones previstas en esta Ley dará lugar a las responsabilidades administrativas, civiles o penales que correspondan, conforme a las disposiciones aplicables.

Las disposiciones contenidas en esta Ley serán obligatorias para las autoridades de la Administración Pública de la Ciudad de México, las Alcaldías, los concesionarios, permisionarios, operadores de servicios de transporte y para todas las personas usuarias de la vía pública.

CAPÍTULO IV

GLOSARIO NORMATIVO

Artículo 8. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Accesibilidad universal: Condición que deben cumplir la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad para ser utilizables por todas las personas, garantizando autonomía, dignidad e igualdad de oportunidades;

II. Alcoholumetría: Procedimiento técnico autorizado para medir el nivel de alcohol en aire espirado o sangre de personas conductoras, conforme a la normativa aplicable;

III. Atención médica prehospitalaria: Acciones médicas de urgencia brindadas en el lugar del siniestro o durante el traslado a unidad hospitalaria;

IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Evaluación técnica sistemática de infraestructura o proyectos viales para identificar riesgos y proponer medidas correctivas;

V. Autoridad competente o autoridad responsable: Dependencia, entidad u órgano de la Administración Pública de la Ciudad de México o de las Alcaldías que, conforme a la Ley Orgánica y demás disposiciones aplicables, ejerza atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial;



VI. Calle completa: Enfoque de diseño vial que distribuye el espacio público priorizando peatones, movilidad activa y transporte público conforme a la jerarquía de la movilidad;

VII. Casco certificado: Dispositivo de protección craneal que cumple con Normas Oficiales Mexicanas o estándares técnicos reconocidos por la autoridad competente;

VIII. Ciclotaxi: Vehículo no motorizado o de asistencia eléctrica destinado al transporte público individual de pasajeros en zonas autorizadas;

IX. Concesión: Acto administrativo mediante el cual la autoridad competente otorga el derecho de prestar un servicio público de transporte bajo condiciones determinadas;

X. Datos de movilidad en formato abierto: Datos de transporte publicados en formatos interoperables y de acceso público que permiten su reutilización, conforme a los estándares que establezca la Secretaría.

XI. Diseño universal: Enfoque de infraestructura y servicios que permite su utilización por el mayor número posible de personas sin adaptaciones posteriores;

XII. Dispositivo de movilidad personal: Dispositivo de propulsión eléctrica destinado al desplazamiento individual en la vía pública, que no constituye vehículo automotor ni motocicleta y cuyos parámetros técnicos de velocidad y potencia se determinarán conforme a lo establecido en esta Ley y su Reglamento;

XIII. Externalidades: Efectos no intencionados que la actividad de movilidad de una persona genera sobre terceros o sobre el entorno, tales como emisiones contaminantes, congestión vehicular, siniestros viales y ocupación del espacio público;

XIV. Empresa de red de transporte: Persona moral que, valiéndose del desarrollo de las tecnologías de información, teléfonos inteligentes y sistemas de posicionamiento global, promueve, administra u opera una plataforma tecnológica, directamente o a través de filial, subsidiaria o empresa relacionada, para facilitar la contratación del servicio de transporte privado de pasajeros con conductor.

XV. Gestión de la demanda: Medidas orientadas a regular el uso del vehículo motorizado particular y promover modos sostenibles;

XVI. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

XVII. Grupo de atención prioritaria: Personas que enfrentan mayores barreras o riesgos en el ejercicio del derecho a la movilidad por edad, género, discapacidad u otras condiciones;

XVIII. Hecho o siniestro de tránsito: Evento no intencional ocurrido en la vía pública que genera daños materiales, lesiones o fallecimientos;



XIX. Índice de Accesibilidad de la Flota de Transporte (IAFT): Indicador anual público que mide la proporción de unidades de cada modalidad que cumplen los requisitos de accesibilidad universal establecidos en esta Ley, desagregado por tipo de transporte y demarcación territorial;

XX. Infraestructura segura y autoexplicable: Diseño vial cuya configuración física induce comportamientos seguros y minimiza consecuencias de errores humanos;

XXI. Infraestructura crítica: Instalaciones cuya interrupción afecta significativamente la salud, seguridad, abastecimiento o funcionamiento de la Ciudad;

XXII. Infracción automatizada: Conducta contraria a normas de tránsito detectada mediante tecnologías de fiscalización;

XXIII. Intermediación digital: Actividad tecnológica que facilita el contacto entre personas usuarias y prestadoras de servicios de movilidad mediante plataformas o aplicaciones;

XXIV. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XXV. Itinerario: Recorrido autorizado de unidades de transporte público;

XXVI. Jerarquía de la movilidad: Orden de prioridad obligatorio en la planeación y gestión del espacio público vial conforme a esta Ley;

XXVII. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de la comunidad sorda que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, que forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad;

XXVIII. Licencia de conducir: Documento oficial expedido por la autoridad competente que acredita que su titular ha satisfecho los requisitos de aptitud física, mental y técnica para conducir el tipo de vehículo que ampara, conforme a las categorías establecidas en esta Ley y su Reglamento;

XXIX. Logística urbana: Actividades de transporte y distribución de bienes en el entorno urbano, incluyendo servicios mediante plataforma digital;

XXX. Movilidad activa: Desplazamientos realizados mediante el esfuerzo humano, incluyendo caminar y el uso de bicicleta u otros dispositivos similares;

XXXI. Movilidad sostenible: Forma de desplazamiento que satisface necesidades presentes sin comprometer generaciones futuras;

XXXII. Movilidad del cuidado: Desplazamientos vinculados a actividades de atención y asistencia de personas dependientes;

XXXIII. Moto taxi: Vehículo motorizado autorizado para transporte público individual en zonas determinadas;



XXXIV. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier otro tipo de mecanismo que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34 HP), o cuyo motor de combustión interna tenga un volumen desplazado mayor a 49 centímetros cúbicos. Sin ser limitativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en vialidades urbanas como en carretera;

XXXV. Notificación electrónica: Medio digital autorizado para comunicar actos administrativos;

XXXVI. Parquímetro o sistema de estacionamiento regulado: Mecanismo físico o tecnológico destinado a gestionar el estacionamiento en vía pública;

XXXVII. Pacificación del tránsito: Estrategia de intervención física y operativa destinada a reducir velocidades y conflictos viales;

XXXVIII. Permiso: Autorización administrativa temporal para prestación de servicios específicos de transporte;

XXXIX. Persona cuidadora primaria: Persona que asume el cuidado principal de personas dependientes;

XL. Plataforma digital: Aplicación, sistema tecnológico o medio electrónico que intermedia servicios de movilidad o logística urbana;

XLI. Plataforma tecnológica de transporte: Aplicación o sistema informático mediante el cual se contrata el servicio de transporte privado de pasajeros o de cosas a través de dispositivos fijos o móviles, gestionada por una Empresa de red de transporte;

XLII. Protocolo de Seguridad del Transporte Privado con Conductor: Documento en el que la Empresa de red de transporte consigna las estrategias, medidas de protección, herramientas tecnológicas de monitoreo y acciones que implementará para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad física de personas usuarias y conductoras durante la prestación del servicio;

XLIII. Registro Público del Transporte: Sistema administrativo que concentra información de concesiones, permisos y unidades;

XLIV. Seguridad vial: Conjunto de medidas orientadas a prevenir siniestros y reducir muertes y lesiones graves;

XLV. Señalización vial: Dispositivos y elementos destinados a regular, advertir o informar en la vía pública;

XLVI. Sistema de Puntos: Mecanismo administrativo de control vinculado al cumplimiento de normas de tránsito;



XLVII. Sistema Integral de Movilidad: Conjunto articulado de infraestructura, servicios y políticas destinadas a garantizar el derecho humano a la movilidad;

XLVIII. Sistema Seguro: Enfoque de seguridad vial que reconoce la falibilidad humana y diseña el sistema para evitar muertes y lesiones graves;

XLIX. Sistema de retención infantil: Dispositivo de seguridad para protección de personas menores en vehículos;

L. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones —incluidas aquéllas en las que se adquiere alguna discapacidad— o daños materiales, que puede prevenirse y cuyos efectos adversos pueden atenuarse;

LI. Tecnología de cero emisiones: Tecnología de propulsión vehicular que no genera emisiones directas de gases de efecto invernadero ni contaminantes criterio durante su operación.

LII. Tecnología de bajas emisiones: Tecnología de propulsión vehicular cuyas emisiones son significativamente inferiores a los límites establecidos por la norma ambiental más estricta vigente en la Ciudad de México.

LIII. Transporte colectivo: Servicio público de pasajeros en rutas autorizadas sin infraestructura confinada;

LIV. Transporte individual: Servicio público de pasajeros prestado por unidad autorizada para traslado específico;

LV. Transporte masivo: Modalidad de alta capacidad que opera en infraestructura exclusiva o confinada;

LVI. Transporte privado con conductor: Servicio contratado mediante plataforma digital, sujeto a regulación administrativa;

LVII. Transporte especializado: Servicio destinado a necesidades específicas como escolar, personal o turístico;

LVIII. Unidad de Medida y Actualización (UMA): Referencia económica para determinar multas y sanciones;

LIX. Vehículo de emergencia: Unidad autorizada para atención urgente con dispositivos luminosos y audibles;

LX. Vehículo seguro: Vehículo que incorpora dispositivos o estándares técnicos de protección;

LXI. Vehículo de alta ocupación (VAO): Vehículo motorizado de transporte privado de pasajeros que, en el momento de su circulación por las vías públicas de la Ciudad de México, traslade de manera efectiva a un mínimo de tres personas, incluyendo a la persona conductora, y que podrá ser sujeto de beneficios, exenciones o uso de carriles preferenciales como medida de gestión



de la demanda para reducir la congestión vehicular y las emisiones contaminantes, conforme a lo establecido en esta Ley y su Reglamento;

LXII. Velocidad de diseño: Parámetro técnico que determina características geométricas de una vía;

LXIII. Velocidades seguras: Velocidades compatibles con la función de la vía y protección de personas usuarias;

LXIV. Vía pública: Espacio de uso común destinado al tránsito y prestación de servicios públicos;

LXV. Vialidad: Conjunto de vías públicas que conforman la traza urbana;

LXVI. Zona 30: Área urbana con velocidad máxima de treinta kilómetros por hora;

LXVII. Zona escolar segura: Área delimitada en torno a centros educativos con medidas reforzadas de seguridad vial; y

LXVIII. Zona de tránsito controlado: Polígono geográfico con regulación específica de circulación por razones de seguridad vial o gestión ambiental.

Los conceptos no definidos en este artículo se interpretarán conforme a las definiciones previstas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las Normas Oficiales Mexicanas aplicables y los Reglamentos expedidos en su desarrollo.

TÍTULO SEGUNDO

DEL SISTEMA INTEGRAL DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 9. El Sistema Integral de Movilidad de la Ciudad de México es el conjunto articulado de políticas públicas, infraestructura, servicios, regulaciones, instrumentos financieros, mecanismos de coordinación institucional y herramientas de información, orientados a garantizar el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad.

Este Sistema Integral de Movilidad se regirá por los principios establecidos en esta Ley y operará bajo el modelo de Sistema Seguro, asegurando que la planeación, diseño, implementación y evaluación de las acciones en materia de movilidad prioricen la protección de la vida y la integridad física de las personas; dicho sistema deberá estructurarse de manera intermodal, accesible, segura y sostenible, garantizando la conectividad eficiente entre los distintos modos de transporte.

Artículo 10. El Sistema Integral de Movilidad de la Ciudad de México se integra por los siguientes componentes:



I. Infraestructura vial y espacio público, incluyendo calles, avenidas, carreteras, ciclovías, banquetas, intersecciones, señalización, dispositivos de control de tránsito y demás elementos físicos destinados al desplazamiento de personas y bienes;

II. Servicios de transporte público, en todas sus modalidades, incluyendo transporte masivo, colectivo, individual, ciclotaxis, mototaxis y servicios complementarios;

III. Movilidad activa y no motorizada, comprendiendo infraestructura y políticas para personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos de tracción humana;

IV. Transporte de carga y logística urbana, en sus distintas modalidades;

V. Gestión del tránsito y control vial, incluyendo regulación de velocidades, zonas de tránsito controlado, sistemas tecnológicos de fiscalización y medidas de pacificación del tránsito;

VI. Sistema de licencias, permisos y concesiones, así como los mecanismos de capacitación y evaluación de aptitud para la conducción;

VII. Seguridad vial y atención integral a víctimas de siniestros de tránsito, incluyendo acciones preventivas, auditorías de seguridad vial y atención médica prehospitalaria;

VIII. Sistemas de información, registro y monitoreo, incluyendo el Registro Público del Transporte y los sistemas de datos abiertos en materia de movilidad;

IX. Instrumentos financieros y presupuestarios, destinados al fortalecimiento, modernización y sostenibilidad del sistema;

X. Programas de cultura, educación y capacitación en movilidad y seguridad vial; y

XI. Mecanismos de coordinación interinstitucional y metropolitana, para la planeación y ejecución de políticas de movilidad.

Las autoridades deberán garantizar que estos componentes operen de manera integrada y coherente, evitando duplicidades, contradicciones normativas o vacíos de competencia.

Artículo 11. Las autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, tendrán las siguientes obligaciones en materia de movilidad:

I. Garantizar el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad conforme a los principios establecidos en esta Ley;

II. Planear, diseñar y ejecutar políticas públicas de movilidad bajo el modelo de Sistema Seguro, priorizando la prevención de muertes y lesiones graves derivadas de siniestros de tránsito;



III. Asignar y gestionar el espacio público vial conforme a la jerarquía de la movilidad;

IV. Incorporar criterios de accesibilidad universal, diseño universal, perspectiva de género y sostenibilidad ambiental en la infraestructura y servicios de movilidad;

V. Establecer límites de velocidad compatibles con la seguridad de las personas usuarias, con base en evidencia técnica y científica;

VI. Implementar medidas de pacificación del tránsito y rediseño vial cuando se identifiquen riesgos elevados de siniestralidad;

VII. Garantizar la interoperabilidad, intermodalidad y conectividad entre los distintos modos de transporte;

VIII. Destinar recursos presupuestarios suficientes y progresivos para la mejora y modernización del Sistema Integral de Movilidad;

IX. Implementar mecanismos de monitoreo, evaluación y transparencia de resultados en materia de movilidad y seguridad vial;

X. Coordinarse entre sí y con instancias metropolitanas para asegurar la coherencia territorial de las políticas de movilidad;

XI. Adoptar medidas específicas para proteger a los grupos de atención prioritaria en sus desplazamientos cotidianos;

XII. Diseñar e implementar, en coordinación con la Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, protocolos de actuación para la prevención, atención y seguimiento de casos de violencia de género en los sistemas de transporte público, que incluyan capacitación periódica con perspectiva de género e interseccional para todo el personal operador, concesionarios y agentes de tránsito; dichos protocolos deberán actualizarse al menos cada dos años con base en evidencia y estadística desagregada; y

XIII. Producir y publicar anualmente, con datos desagregados por sexo, edad, discapacidad y condición socioeconómica, los indicadores de movilidad del cuidado, siniestralidad con víctimas mujeres, accesibilidad en zonas de alta concentración de actividades de cuidado y percepción de seguridad en el transporte público; dichos informes deberán ponerse a disposición del público en formatos abiertos y accesibles.

Las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de su competencia, adoptarán medidas complementarias a las señaladas en las fracciones anteriores, adecuadas a las condiciones particulares de su territorio, e informarán anualmente a la Secretaría sobre su implementación.

El incumplimiento de estas obligaciones podrá dar lugar a las responsabilidades administrativas previstas en la legislación aplicable.



CAPÍTULO II. DE LA PLANEACIÓN

Artículo 12. La planeación del Sistema Integral de Movilidad se realizará de manera estratégica, integral, participativa y con base en evidencia técnica, mediante instrumentos obligatorios de corto, mediano y largo plazo, misma que deberá:

I. Establecer metas cuantificables en materia de seguridad vial, reducción de emisiones contaminantes, mejora de tiempos de traslado y accesibilidad universal;

II. Priorizar intervenciones en zonas con mayores índices de siniestralidad, marginación o déficit de infraestructura segura;

III. Incorporar criterios de movilidad del cuidado y perspectiva de género en todas las fases de planeación, diseño, ejecución y evaluación de las políticas de movilidad, garantizando la participación efectiva de las mujeres y considerando su interseccionalidad. Para tal efecto, se utilizará una metodología que permita identificar las desigualdades estructurales de género en los desplazamientos, diseñar acciones afirmativas específicas, y medir su impacto mediante indicadores desagregados por sexo, edad, discapacidad y condición socioeconómica. Lo anterior se realizará en congruencia con la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, las recomendaciones del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México y los criterios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

IV. Considerar la coordinación metropolitana cuando los desplazamientos trasciendan los límites territoriales de la Ciudad;

V. Incluir mecanismos de evaluación, actualización y, en su caso, corrección periódica de las políticas implementadas; y

VI. Basarse en datos abiertos, indicadores verificables y estudios técnicos especializados.

Artículo 13. El Programa Integral de Movilidad es el instrumento rector de planeación estratégica del Sistema Integral de Movilidad de la Ciudad de México. Será elaborado por la Secretaría, con la participación de las dependencias competentes, las Demarcaciones Territoriales y mecanismos de consulta pública.

El Programa Integral de Movilidad deberá contener, al menos:

I. Diagnóstico actualizado de la situación de la movilidad en la Ciudad, incluyendo análisis de siniestralidad, tiempos de traslado, emisiones contaminantes y cobertura de infraestructura;

II. Objetivos, estrategias y líneas de acción con metas cuantificables y plazos definidos;



III. Políticas de priorización presupuestaria conforme a la jerarquía de la movilidad;

IV. Estrategias para la reducción progresiva de muertes y lesiones graves derivadas de siniestros de tránsito;

V. Acciones para la modernización del transporte público y la transición hacia tecnologías de bajas emisiones;

VI. Indicadores de desempeño y mecanismos de evaluación periódica;

VII. Estrategias de coordinación metropolitana; y

VIII. Acciones específicas para garantizar la accesibilidad universal y la movilidad del cuidado.

El Programa Integral de Movilidad tendrá una vigencia mínima de seis años y deberá actualizarse cuando las condiciones técnicas, demográficas o ambientales así lo requieran.

El Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México deberán guardar congruencia y compatibilidad con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial formulada por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como con los instrumentos de planeación federal en la materia. Las dependencias competentes de la Ciudad de México participarán activamente en el seguimiento y evaluación de la Estrategia Nacional, en los términos previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los lineamientos que para tal efecto emita el Sistema Nacional.

Artículo 14. El Programa Integral de Seguridad Vial es el instrumento técnico especializado destinado a prevenir siniestros de tránsito y reducir de manera progresiva las muertes y lesiones graves en la vía pública.

El Programa Integral de Seguridad Vial deberá:

I. Adoptar el modelo de Sistema Seguro como enfoque rector;

II. Establecer metas cuantificables de reducción anual de muertes y lesiones graves derivadas de siniestros de tránsito;

III. Determinar límites de velocidad compatibles con la función y diseño de cada tipo de vía, con base en evidencia técnica y científica;

IV. Definir estrategias de fiscalización y control de factores de riesgo, incluyendo velocidad, conducción bajo efectos del alcohol, uso de dispositivos electrónicos y omisión de dispositivos de seguridad;

V. Incorporar auditorías de movilidad y seguridad vial en proyectos de infraestructura nueva o existente;

VI. Identificar y priorizar zonas de alto riesgo para su intervención inmediata mediante rediseño vial o medidas de pacificación del tránsito;

VII. Establecer protocolos de atención médica prehospitalaria y coordinación interinstitucional ante siniestros de tránsito;



VIII. Incorporar campañas permanentes de cultura y educación vial con enfoque diferenciado; y

IX. Integrar un sistema de información y análisis de datos en materia de siniestralidad.

X. Contener estándares mínimos de seguridad vehicular. Los vehículos que operen en los servicios de transporte público de pasajeros y en el transporte privado con conductor deberán cumplir como mínimo, con las Normas Oficiales Mexicanas aplicables en materia de seguridad vehicular. Su incumplimiento impedirá la expedición, renovación o prórroga de la concesión, permiso o autorización de operación correspondiente.

XI. Las personas concesionarias, permisionarias y las Empresas de Red de Transporte informarán a la Secretaría el desempeño en seguridad de su flota al solicitar o renovar su autorización de operación, conforme a los formatos que establezca el Reglamento. La Secretaría publicará dicha información en el Registro Público del Transporte en formato accesible para las personas usuarias.

El Programa Integral de Seguridad Vial deberá actualizarse periódicamente y será de observancia obligatoria para todas las autoridades competentes.

Artículo 15. Las Demarcaciones Territoriales deberán elaborar y ejecutar Planes de Movilidad Territorial alineados al Programa Integral de Movilidad y al Programa Integral de Seguridad Vial.

Los Planes de Movilidad de las Demarcaciones Territoriales deberán:

I. Identificar las zonas con mayor incidencia de siniestros viales dentro de su territorio;

II. Establecer intervenciones prioritarias en entornos escolares, hospitalarios, comerciales y de alta concentración peatonal;

III. Implementar zonas de tránsito calmado, incluyendo Zonas 30 y otras medidas de pacificación del tránsito cuando las condiciones de riesgo así lo requieran;

IV. Priorizar la construcción, mantenimiento y mejora de infraestructura peatonal accesible, ciclista y de movilidad activa;

V. Incorporar diagnósticos territoriales con enfoque de género y movilidad del cuidado;

VI. Establecer metas e indicadores de reducción de siniestralidad y mejora de accesibilidad; y

VII. Garantizar la participación ciudadana en el diseño y evaluación de las intervenciones.

Los Planes de Movilidad deberán actualizarse al menos cada tres años y serán de carácter público.



El incumplimiento injustificado dará lugar a las responsabilidades administrativas correspondientes.

Artículo 16. La Ciudad de México promoverá la coordinación metropolitana en materia de movilidad y seguridad vial con las entidades federativas y municipios colindantes, a fin de garantizar la continuidad territorial, interoperabilidad de servicios y coherencia normativa en los desplazamientos que trasciendan los límites administrativos.

Para efectos del párrafo anterior, la Secretaría deberá:

- I.** Celebrar convenios de coordinación y colaboración intergubernamental;
- II.** Impulsar la armonización de criterios técnicos en materia de límites de velocidad, seguridad vial, fiscalización y señalización;
- III.** Promover la interoperabilidad tarifaria y tecnológica entre sistemas de transporte público;
- IV.** Coordinar acciones para la gestión integral de corredores metropolitanos de alta demanda;
- V.** Compartir información estadística y diagnósticos sobre siniestralidad y movilidad regional; y
- VI.** Impulsar estrategias conjuntas para la reducción de emisiones contaminantes derivadas del transporte.

La coordinación metropolitana se realizará sin perjuicio de las competencias constitucionales de cada entidad, privilegiando el principio de cooperación y corresponsabilidad.

TÍTULO TERCERO

DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 17. La infraestructura vial y el espacio público destinados a la movilidad deberán diseñarse, construirse, rehabilitarse y mantenerse conforme a los principios de seguridad vial, accesibilidad universal, diseño universal, sostenibilidad ambiental, jerarquía de la movilidad y Sistema Seguro. Las vías deberán inducir comportamientos seguros, evitando diseños que incentiven velocidades incompatibles con la seguridad de las personas usuarias.

Las intervenciones en infraestructura vial deberán priorizar la protección de personas peatonas, usuarias de movilidad activa y transporte público. En ningún caso la ampliación de carriles o la optimización del flujo vehicular podrá justificarse si implica la disminución de condiciones de seguridad o accesibilidad.



Artículo 18. Las intervenciones en vías primarias, secundarias y locales deberán incorporar el enfoque de calle completa, garantizando la distribución equilibrada del espacio público conforme a la jerarquía de la movilidad.

El diseño de calle completa deberá contemplar, según la función y contexto de la vía:

I. Banquetas continuas, accesibles y libres de obstáculos, con dimensiones adecuadas para el tránsito seguro de personas peatonas;

II. Cruces peatonales visibles, seguros y accesibles, con tiempos semafóricos suficientes y elementos de protección cuando sea necesario;

III. Infraestructura para movilidad activa, incluyendo ciclovías o carriles compartidos debidamente señalizados, cuando las condiciones técnicas lo permitan;

IV. Espacios y condiciones operativas para el transporte público, incluyendo bahías, carriles preferentes o confinados cuando la demanda lo justifique;

V. Señalización vertical y horizontal clara, visible y conforme a estándares técnicos vigentes;

VI. Iluminación suficiente para garantizar visibilidad y seguridad en horarios nocturnos;

VII. Elementos de control de velocidad y pacificación del tránsito cuando la función de la vía lo requiera; y

VIII. Dispositivos de accesibilidad universal, incluyendo guías táctiles, rampas con pendiente adecuada y señalización incluyente.

Las obras nuevas y rehabilitaciones mayores deberán incorporar estos elementos de manera integral, salvo que exista justificación técnica fundada que lo impida.

Artículo 19. Las intersecciones viales deberán diseñarse y adecuarse conforme a criterios de seguridad que reduzcan conflictos entre modos de transporte y minimicen la probabilidad de muertes y lesiones graves.

En las intersecciones ubicadas en zonas escolares, hospitalarias, comerciales o de alta concentración peatonal, la autoridad competente deberá implementar medidas específicas de control de velocidad, señalización reforzada y rediseño geométrico cuando se identifiquen factores de riesgo; la gestión de la velocidad deberá vincularse al diseño físico de la vía, de modo que la configuración geométrica induzca velocidades compatibles con la seguridad de las personas usuarias.

Cuando los registros de siniestralidad evidencien riesgo elevado en una intersección o tramo vial, la autoridad competente estará obligada a realizar una evaluación técnica y, en su caso, implementar medidas de pacificación del tránsito, rediseño o intervención correctiva.



Las medidas podrán incluir, entre otras, ampliación de banquetas, reducción de radios de giro, elevación de cruces peatonales, chicanas, dispositivos físicos de control de velocidad o reconfiguración de carriles, conforme a criterios técnicos fundados.

Artículo 20. Los límites máximos de velocidad en la Ciudad de México se establecerán conforme a la función y diseño de cada tipo de vía, priorizando la protección de la vida y la integridad física de las personas usuarias.

En consecuencia, los límites generales serán los siguientes:

- I. En vías primarias sin acceso controlado, hasta 50 kilómetros por hora;
- II. En vías secundarias y calles terciarias, hasta 30 kilómetros por hora;
- III. En vías locales y zonas habitacionales, hasta 30 kilómetros por hora;
- IV. En entornos escolares, hospitalarios, asilos, albergues, casas hogar y zonas de alta concentración peatonal, hasta 20 kilómetros por hora;
- V. En vías de acceso controlado y carriles centrales de avenidas de acceso controlado, hasta 80 kilómetros por hora;
- VI. En autopistas urbanas, cuando existan, hasta 80 kilómetros por hora;
- VII. En estacionamientos y vías peatonales donde se permita el acceso a vehículos, hasta 10 kilómetros por hora, y
- VIII. En ninguna intersección, independientemente de la clasificación de la vía, podrá establecerse un límite de velocidad de aproximación o de operación superior a 50 kilómetros por hora en cualquiera de sus accesos.

La autoridad competente podrá establecer límites inferiores cuando las condiciones geométricas, ambientales o de siniestralidad así lo requieran, debiendo justificarlo técnicamente mediante resolución fundada y motivada. En ningún caso podrá autorizarse un límite de velocidad que sea incompatible con la seguridad derivada del diseño de la vía o que sea superior a los previstos en este artículo, ni que supere los máximos establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 21. La autoridad competente podrá emplear tecnologías de fiscalización vial para la detección y registro de infracciones relacionadas con el exceso de velocidad y demás conductas que pongan en riesgo la seguridad de las personas usuarias. La instalación y operación de dispositivos automatizados deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- I. Estar debidamente autorizados, calibrados y certificados conforme a estándares técnicos verificables, y someterse a verificación metrológica con una periodicidad máxima de seis meses, cuyo resultado deberá constar en registro público accesible;



II. Contar con señalización previa visible y suficiente que informe a las personas conductoras sobre la existencia de mecanismos de fiscalización en la vía, a una distancia mínima que permita adecuar la velocidad;

III. Vincularse a límites de velocidad previamente establecidos y publicados conforme a esta Ley;

IV. Garantizar la validación administrativa del registro antes de la imposición de la sanción correspondiente, y

V. Conservar la evidencia digital asociada a cada infracción por un plazo no menor a ciento ochenta días naturales, durante el cual la persona presuntamente infractora podrá acceder a ella para ejercer su derecho de defensa, conforme al procedimiento que establezca el Reglamento.

Las infracciones detectadas mediante tecnologías de fiscalización deberán notificarse conforme a las disposiciones en materia de procedimiento administrativo, garantizando en todo momento el derecho de audiencia y defensa. La finalidad de la fiscalización automatizada será preventiva y orientada a la reducción de riesgos viales, no recaudatoria; en ningún caso la operación de los dispositivos podrá estar vinculada a metas cuantitativas de recaudación.

Artículo 22. Las infracciones detectadas mediante tecnologías de fiscalización deberán ser validadas por autoridad competente y formalizadas mediante acto administrativo debidamente fundado y motivado, dentro de un plazo máximo de treinta días hábiles contados a partir del registro de la infracción. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido la determinación correspondiente, la infracción no podrá ser sancionada.

La notificación deberá realizarse a la persona titular registrada del vehículo dentro de los quince días hábiles siguientes a la emisión del acto, conforme a las disposiciones aplicables en materia de procedimiento administrativo. La notificación podrá realizarse por medios electrónicos cuando la persona se encuentre registrada en el sistema correspondiente, previa manifestación de conformidad.

La persona notificada tendrá derecho a:

I. Conocer la evidencia digital que sustenta la infracción, incluidos los datos de calibración del dispositivo al momento del registro;

II. Interponer los medios de impugnación previstos en la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México;

III. Solicitar la nulidad del acto cuando no se acredite la certificación vigente del dispositivo o cuando existan deficiencias en la notificación; y



IV. Verificar que la evidencia digital fue obtenida, almacenada y transmitida conforme a procedimientos de cadena de custodia que garanticen su integridad e inalterabilidad, en los términos que establezca el Reglamento.

El incumplimiento injustificado de los plazos de emisión o notificación dará lugar a las responsabilidades administrativas que correspondan.

Artículo 23. Los proyectos de infraestructura vial nueva, así como las rehabilitaciones mayores o intervenciones que modifiquen la configuración geométrica de una vía, deberán someterse previamente a una auditoría de movilidad y seguridad vial.

La auditoría tendrá por objeto identificar riesgos potenciales, evaluar la compatibilidad del diseño con los principios de Sistema Seguro y proponer medidas correctivas orientadas a proteger la vida y la integridad de las personas usuarias.

Las auditorías deberán realizarse por personal técnico acreditado conforme a los lineamientos que emita la Secretaría, que sea independiente del equipo responsable del diseño del proyecto.

Cuando la auditoría identifique riesgos relevantes, la autoridad competente estará obligada a incorporar las medidas correctivas antes de la ejecución de la obra o, en su caso, justificar técnicamente su no adopción.

Las vialidades con altos índices de siniestralidad deberán ser objeto de evaluación técnica periódica, a fin de implementar intervenciones correctivas.

Artículo 24. La infraestructura destinada al tránsito peatonal deberá diseñarse, construirse y mantenerse en condiciones que garanticen seguridad, continuidad, accesibilidad y comodidad para todas las personas.

Las autoridades competentes deberán:

I. Garantizar banquetas continuas, libres de obstáculos y con dimensiones adecuadas para el flujo peatonal;

II. Incorporar rampas con pendiente adecuada, guías táctiles y demás elementos de accesibilidad universal en cruces e intersecciones;

III. Implementar cruces peatonales seguros, visibles y con señalización horizontal y vertical clara;

IV. Asegurar tiempos semafóricos suficientes para el cruce de personas con movilidad limitada;

V. Mantener la infraestructura peatonal en condiciones óptimas de conservación y seguridad;

VI. Priorizar la intervención en zonas con alta afluencia peatonal, entornos escolares, hospitalarios y áreas de alta concentración comercial; y



VII. Retirar o reubicar elementos que obstruyan la circulación peatonal cuando representen riesgo o barrera de accesibilidad.

La omisión en el mantenimiento o adecuación de infraestructura peatonal que genere riesgos podrá dar lugar a las responsabilidades administrativas previstas en la legislación aplicable.

Artículo 25. Las autoridades competentes deberán promover y desarrollar infraestructura segura para la movilidad activa, priorizando la conectividad, continuidad y protección de las personas usuarias.

En la planeación y ejecución de obras viales nuevas o rehabilitaciones mayores, se deberá evaluar la viabilidad técnica de incorporar infraestructura ciclista segregada, carriles compartidos señalizados u otras soluciones compatibles con la jerarquía de la movilidad.

La infraestructura para movilidad activa deberá:

I. Conectarse de manera continua con redes existentes y con estaciones de transporte público;

II. Diseñarse conforme a criterios de seguridad vial y visibilidad en intersecciones;

III. Incorporar señalización horizontal y vertical clara;

IV. Considerar elementos de protección física cuando las velocidades vehiculares lo requieran;

V. Garantizar condiciones adecuadas de iluminación y mantenimiento; y

VI. Incorporar carriles para vehículos de alta ocupación.

La omisión injustificada de integrar soluciones de movilidad activa en proyectos de infraestructura podrá ser observada en los procesos de auditoría de movilidad y seguridad vial.

Artículo 26. Las vialidades ubicadas en un radio de influencia de centros educativos deberán considerarse entornos escolares seguros y estarán sujetas a medidas especiales de protección vial.

En dichos entornos, la autoridad competente deberá:

I. Establecer un límite máximo de velocidad de 20 kilómetros por hora;

II. Implementar señalización preventiva reforzada y visible en ambos sentidos de circulación;

III. Incorporar dispositivos físicos o geométricos que induzcan reducción efectiva de velocidad, cuando las condiciones de riesgo lo requieran;

IV. Garantizar cruces peatonales accesibles, visibles y seguros, con tiempos semafóricos adecuados;

V. Evaluar periódicamente las condiciones de seguridad mediante auditorías de movilidad y seguridad vial; y



VI. Coordinarse con las autoridades educativas para promover esquemas de acceso y descenso seguro.

Las medidas adoptadas deberán atender criterios técnicos fundados y priorizar la protección de niñas, niños y personas acompañantes.

Artículo 27. La infraestructura vial deberá incorporar medidas que favorezcan la operación eficiente, segura y prioritaria del transporte público de pasajeros, conforme a la jerarquía de la movilidad.

En vías con alta demanda de transporte público, la autoridad competente deberá evaluar e implementar, cuando técnica y financieramente sea viable:

- I.** Carriles preferentes o confinados;
- II.** Bahías o zonas de ascenso y descenso seguras;
- III.** Señalización y dispositivos que garanticen prioridad semafórica;
- IV.** Espacios accesibles en paradas y estaciones, con infraestructura peatonal segura; y
- V.** Integración física con redes de movilidad activa y otros modos de transporte.

Las intervenciones deberán orientarse a mejorar tiempos de traslado, reducir conflictos viales y fortalecer la seguridad de personas usuarias y operadoras.

Artículo 28. La autoridad competente podrá establecer Zonas de Tránsito Controlado en áreas específicas de la Ciudad de México, previa realización de un estudio técnico que acredite la concurrencia de al menos una de las siguientes condiciones objetivas:

I. Índice de siniestralidad que supere en un veinte por ciento el promedio registrado en corredores viales comparables durante los últimos dos años, conforme a los datos del Sistema de Información de Movilidad;

II. Niveles de congestión vehicular que impliquen una reducción de la velocidad de circulación por debajo del cincuenta por ciento del límite establecido para la vía, durante al menos cuatro horas diarias en días hábiles, según registros de los últimos seis meses;

III. Afectación documentada a la operación de transporte público que resulte en incrementos de tiempo de traslado superiores al treinta por ciento respecto al tiempo de referencia; o

IV. Incumplimiento reiterado de los límites de emisiones contaminantes establecidos por la norma aplicable, en términos de la legislación ambiental.

El estudio técnico deberá ser público y previo a la declaratoria. La declaratoria de ZTC se formalizará mediante acuerdo de la autoridad competente, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, y deberá especificar: el



polígono delimitado con coordenadas georreferenciadas, el tipo de restricciones aplicables, su vigencia determinada o los indicadores que darán lugar a su revisión, y los mecanismos de acceso para residentes, servicios de emergencia y personas con discapacidad.

Las medidas adoptadas no podrán ser discriminatorias ni desproporcionadas respecto al fin legítimo que las justifica, y estarán sujetas a evaluación técnica al término de cada periodo de vigencia.

Artículo 29. El uso del espacio público vial se orientará a garantizar una movilidad segura, accesible y eficiente conforme a la jerarquía de la movilidad, priorizando estos principios sobre el almacenamiento permanente de vehículos motorizados. La autoridad competente podrá regular el estacionamiento en la vía pública a través de:

- I. La delimitación de zonas permitidas, restringidas o prohibidas;
- II. El establecimiento de horarios diferenciados;
- III. La aplicación de sistemas de gestión tarifaria conforme a la normatividad fiscal vigente;
- IV. La adopción de medidas que permitan liberar espacio para infraestructura peatonal, de movilidad activa o para el transporte público, y
- V. La emisión de disposiciones específicas para las Zonas de Tránsito Controlado.

La reducción, reconfiguración o eliminación de espacios destinados al estacionamiento en vía pública deberá:

- a) Sustentarse en estudio técnico previo que acredite el impacto en la seguridad vial, la accesibilidad o la eficiencia del sistema de movilidad;
- b) Someterse a un periodo de consulta pública de al menos quince días hábiles, con notificación a los representantes vecinales y comerciales de la zona afectada;
- c) Publicarse en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México con antelación mínima de treinta días naturales a su entrada en vigor, salvo caso de emergencia vial debidamente fundado, y
- d) Establecer, cuando corresponda, las alternativas de estacionamiento disponibles en un radio no mayor a trescientos metros.

Artículo 30. La infraestructura vial y peatonal deberá mantenerse en condiciones adecuadas de seguridad, funcionalidad y accesibilidad.

Las autoridades competentes estarán obligadas a:

- I. Realizar inspecciones periódicas para identificar deterioro, riesgos estructurales u obstáculos que afecten la seguridad vial;



II. Reparar oportunamente baches, deformaciones, señalización dañada o cualquier elemento que comprometa la integridad de las personas usuarias;

III. Garantizar que la infraestructura peatonal conserve condiciones de accesibilidad universal;

IV. Sustituir o rehabilitar dispositivos de control de tránsito que presenten fallas técnicas;

V. Priorizar intervenciones en zonas con alta incidencia de siniestros o afluencia peatonal.

La omisión prolongada e injustificada en el mantenimiento de infraestructura que derive en riesgos previsibles podrá generar responsabilidades administrativas y, en su caso, responsabilidad patrimonial conforme a la legislación aplicable.

Artículo 31. Las autoridades competentes deberán actuar con diligencia técnica en el diseño, ejecución, supervisión y mantenimiento de la infraestructura vial y del espacio público.

Cuando se identifiquen riesgos previsibles derivados de condiciones geométricas, señalización deficiente, deterioro estructural o gestión inadecuada del tránsito, la autoridad deberá implementar medidas correctivas oportunas y fundadas.

La omisión injustificada en la adopción de medidas preventivas o correctivas podrá dar lugar a las responsabilidades administrativas correspondientes y, en su caso, a la responsabilidad patrimonial del Estado conforme a la legislación aplicable.

La determinación de responsabilidad se realizará conforme a los procedimientos previstos en la normativa vigente, garantizando el debido proceso.

CAPITULO II

MEDIDAS MÍNIMAS DE TRÁNSITO

Artículo 32. La Ciudad de México y sus Alcaldías deberán incluir en sus instrumentos normativos aplicables en materia de tránsito las siguientes medidas mínimas, cuyo incumplimiento dará lugar a las sanciones correspondientes:

I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente y adecuada para el tipo de vehículo que pretendan operar;

II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas, de acuerdo con el diseño, funcionalidad, señalización, semaforización y condiciones de seguridad de éstas, conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;



III. La utilización obligatoria del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IV. Que cualquier persona menor de doce años, o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

V. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas, que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

VI. La prohibición de utilizar teléfono celular u otro dispositivo electrónico de comunicación durante la conducción, así como leer o enviar mensajes de texto mediante cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres debidamente instalada;

VII. La realización permanente de pruebas de alcoholimetría, quedando prohibido conducir cualquier tipo de vehículo con una alcoholemia superior a:

a) 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, para conductores en general;

b) 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre, para personas que conduzcan motocicletas;

c) Concentración cero de alcohol en aire espirado o litro de sangre, para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, en cualquiera de sus modalidades.

El control de alcoholimetría se realizará mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud federal;

VIII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;

IX. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades, conforme a las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;

X. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;

XI. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

XII. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir.



XIII. Las demás medidas complementarias de prevención y mitigación de factores de riesgo que determine la autoridad competente, con base en evidencia técnica, científica y territorial, precisando la autoridad responsable de su regulación, ejecución, fiscalización y sanción, sin que dichas medidas puedan reducir o flexibilizar los estándares mínimos previstos en este artículo y en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

CAPITULO III

OBSERVATORIOS CIUDADANOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 33. La Ciudad de México y sus Alcaldías promoverán la creación y funcionamiento de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.

Los Observatorios se integrarán con representantes de:

- I.** La sociedad civil organizada en materia de movilidad, seguridad vial y derechos humanos;
- II.** Pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas con presencia en el territorio respectivo;
- III.** Personas con discapacidad y las organizaciones que las representan;
- IV.** Instituciones académicas y centros de investigación con incidencia en la materia;
- V.** Colegios de profesionistas vinculados a la movilidad, ingeniería vial y urbanismo; y
- VI.** Organismos empresariales del sector transporte y movilidad.

Artículo 34. Los Observatorios tendrán como funciones:

- I.** El estudio, investigación y formulación de propuestas en materia de movilidad, seguridad vial, accesibilidad y sostenibilidad;
- II.** La evaluación independiente de las políticas públicas, programas y acciones en la materia;
- III.** La capacitación y difusión de información a la comunidad;
- IV.** La emisión de opiniones técnicas sobre proyectos de infraestructura, programas de movilidad y seguridad vial, y
- V.** El seguimiento de los indicadores de desempeño y resultados del Sistema Integral de Movilidad.

Las autoridades competentes estarán obligadas a proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de regulación de la movilidad, el tránsito y el transporte, los planes de desarrollo, los actos administrativos en la



materia y las bases de datos disponibles, conforme a la normatividad en materia de transparencia y acceso a la información pública.

Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial. La Secretaría emitirá los lineamientos para la creación, integración y operación de los Observatorios con base en lo dispuesto en esta Ley y en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor de esta Ley.

Las opiniones técnicas emitidas por los Observatorios tendrán carácter exclusivamente consultivo y no vincularán a la autoridad competente en sus determinaciones. Sin perjuicio de lo anterior, cuando la autoridad competente decida no incorporar una opinión técnica emitida por un Observatorio respecto de un proyecto de infraestructura mayor o de un programa de movilidad, deberá hacer constar en el expediente administrativo correspondiente las razones técnicas o jurídicas que justifican su no adopción.

Los Observatorios no constituyen órganos de la Administración Pública ni ejercen funciones de autoridad; sus integrantes no tendrán carácter de servidores públicos por razón de su participación en los mismos, ni podrán comprometer recursos presupuestarios de ningún orden de gobierno.

TÍTULO CUARTO

DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SUS MODALIDADES

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 35. El transporte público de pasajeros en la Ciudad de México es un servicio de interés público cuya prestación estará orientada a garantizar el derecho humano a la movilidad, conforme a los principios de seguridad vial, accesibilidad, calidad, eficiencia y sostenibilidad. La prestación del servicio se realizará mediante concesión o permiso otorgado por la autoridad competente, conforme a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones aplicables.

El servicio de transporte público deberá operar bajo criterios de continuidad, regularidad, cobertura territorial suficiente y condiciones de seguridad para personas usuarias y operadoras.

CAPÍTULO II

CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO



Artículo 36. El transporte público de pasajeros en la Ciudad de México se clasificará en las siguientes modalidades:

I. Transporte Masivo: Aquél que opera en infraestructura exclusiva o confinada, con alta capacidad de movilización de personas usuarias y sistemas de control centralizado;

II. Transporte Colectivo: Servicio que opera mediante unidades con rutas e itinerarios previamente autorizados, sin infraestructura totalmente confinada;

III. Transporte Individual: Servicio que se presta mediante unidades autorizadas para el traslado individual o por viaje específico;

IV. Ciclotaxi: Servicio individual de pasajeros prestado mediante vehículo no motorizado o de asistencia eléctrica, en zonas previamente determinadas por la autoridad competente;

V. Mototaxi: Servicio individual de pasajeros prestado mediante vehículo motorizado autorizado, en zonas y condiciones específicas determinadas por la autoridad competente;

VI. Transporte Especializado: Servicio destinado a atender necesidades particulares, incluyendo transporte escolar, de personal, turístico o de personas con discapacidad;

VII. Servicio de transporte privado con conductor mediante plataformas tecnológicas: Modalidad sujeta a regulación administrativa específica conforme a esta Ley; y

VIII. Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México: Organismo público descentralizado del Gobierno de la Ciudad de México encargado de prestar servicio de transporte público.

La autoridad competente podrá establecer subclasificaciones técnicas conforme a las características operativas de cada modalidad, sin alterar su naturaleza jurídica.

Artículo 37. El Transporte Masivo es la modalidad de transporte público de pasajeros que opera en infraestructura exclusiva o confinada, con alta capacidad de movilización y sistemas de control operativo centralizado; mismo que deberá:

I. Garantizar condiciones de seguridad, accesibilidad universal y continuidad del servicio;

II. Operar conforme a estándares técnicos que prioricen la prevención de riesgos y la protección de las personas usuarias;

III. Integrarse física y tarifariamente con otras modalidades de transporte público cuando resulte técnica y financieramente viable;

IV. Incorporar sistemas de información accesibles para personas usuarias, incluyendo señalización clara y medios digitales; y



V. Implementar medidas de mantenimiento preventivo y correctivo conforme a estándares técnicos verificables.

Las ampliaciones o nuevas líneas de transporte masivo deberán sujetarse a estudios técnicos de demanda, impacto urbano y seguridad vial.

La autoridad competente deberá garantizar, de manera excepcional, la ampliación de horarios y frecuencias del Transporte Masivo los viernes, sábados y domingos, a partir de las 00:01 horas y hasta el inicio del horario oficial de funcionamiento, en las zonas que concentren afluencia de centros nocturnos, bares y espacios de entretenimiento nocturno, cubriendo la conexión con todas las alcaldías de la Ciudad de México. Para tal efecto, la Secretaría de Movilidad realizará el estudio técnico de zonas prioritarias dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor de la disposición que incorpore este párrafo.

Artículo 38. El Transporte Colectivo es el servicio público de pasajeros que opera mediante unidades autorizadas, con rutas, itinerarios y tarifas previamente aprobadas por la autoridad competente.

Las personas concesionarias del transporte colectivo deberán:

I. Operar exclusivamente en las rutas e itinerarios autorizados;

II. Cumplir con estándares de seguridad vial, mantenimiento mecánico y condiciones físico-mecánicas verificables;

III. Garantizar condiciones mínimas de accesibilidad progresiva en las unidades;

IV. Capacitar periódicamente a las personas operadoras en materia de seguridad vial, atención a personas usuarias y perspectiva de género;

V. Respetar los límites de velocidad y disposiciones de tránsito establecidas en esta Ley;

VI. Implementar dispositivos de seguridad y monitoreo cuando la autoridad lo determine conforme a criterios técnicos; y

VII. Participar en programas de modernización y renovación de unidades conforme a los lineamientos que emita la autoridad competente.

VIII. Destinar, conforme a los lineamientos que emita la Secretaría, una proporción de los ingresos derivados de los ajustes tarifarios autorizados por la autoridad competente, a la sustitución progresiva de unidades obsoletas por vehículos con tecnología limpia o híbrida, al equipamiento de dispositivos de seguridad y accesibilidad universal, y a mecanismos permanentes de evaluación de la calidad del servicio.

La autoridad deberá establecer esquemas progresivos de sustitución de unidades que no cumplan con estándares de seguridad, eficiencia energética o



emisiones contaminantes, conforme a criterios técnicos y disponibilidad presupuestaria.

Artículo 39. El Transporte Individual es el servicio público de pasajeros prestado mediante unidades autorizadas para el traslado de personas por viaje específico, conforme a concesión otorgada por la autoridad competente.

Las personas concesionarias del transporte individual deberán:

I. Operar con unidades debidamente registradas y en condiciones físico-mecánicas seguras;

II. Contar con licencia vigente del tipo correspondiente y acreditar evaluación integral de aptitud conforme a esta Ley;

III. Exhibir identificación visible de la unidad y de la persona operadora conforme a los lineamientos aplicables;

IV. Cumplir con estándares de seguridad vial, incluyendo el respeto a límites de velocidad y disposiciones de tránsito;

V. Garantizar condiciones de trato digno, no discriminación y atención adecuada a personas usuarias;

VI. Permitir la supervisión y verificación por parte de la autoridad competente; y

VII. Participar en esquemas de modernización tecnológica, incluyendo sistemas de geolocalización o monitoreo cuando así lo determine la autoridad conforme a criterios técnicos.

La autoridad competente podrá establecer mecanismos de integración tecnológica y coordinación operativa entre el transporte individual y otras modalidades del Sistema Integral de Movilidad.

CAPÍTULO III

DEL TRANSPORTE COLECTIVO MASIVO Y SISTEMAS ESTRUCTURANTES

Artículo 40. Para efectos de esta Ley, se consideran Sistemas Estructurantes del Transporte Colectivo Masivo aquellos que, por su capacidad de movilización, operación en infraestructura exclusiva o confinada, control centralizado y función estratégica en la integración territorial, constituyen ejes prioritarios del Sistema Integral de Movilidad.

Se reconocen, entre otros, como Sistemas Estructurantes:

I. El Sistema de Transporte Colectivo Metro;

II. Los sistemas de autobuses de tránsito rápido que operen en carriles confinados;

III. El Tren Ligero;



IV. Los sistemas eléctricos de superficie, incluyendo trolebuses y aquellos de naturaleza análoga;

V. Los sistemas de transporte por cable destinados al traslado masivo de personas;

VI. Los sistemas ferroviarios urbanos o suburbanos que operen total o parcialmente en el territorio de la Ciudad; y

VII. Aquellos que determine la autoridad competente mediante resolución fundada y motivada, cuando acrediten criterios técnicos de alta capacidad, confinamiento e integración intermodal.

La regulación específica de cada sistema se sujetará a su normativa especial y a los instrumentos jurídicos que resulten aplicables, sin perjuicio de las disposiciones generales previstas en esta Ley en materia de seguridad vial, accesibilidad, prevención de violencia, coordinación intermodal y protección de personas usuarias.

En caso de conflicto entre las disposiciones de esta Ley y la normativa especial de cada Sistema Estructurante, prevalecerá la norma especial en las materias propias de su objeto. Las disposiciones de esta Ley en materia de seguridad vial, jerarquía de la movilidad, accesibilidad universal y prevención de violencia de género se aplicarán con carácter de mínimos no disponibles.

Artículo 41. La operación de los Sistemas Estructurantes deberá sujetarse a estándares reforzados de seguridad, confiabilidad y calidad del servicio, atendiendo a su alta capacidad de movilización y al impacto territorial que generan en la Ciudad.

En la prestación del servicio deberán observarse, al menos, los siguientes principios:

I. Seguridad operacional preventiva, mediante protocolos técnicos orientados a reducir riesgos antes que reaccionar a incidentes;

II. Continuidad y regularidad del servicio, evitando interrupciones injustificadas y estableciendo mecanismos de atención ante fallas o contingencias;

III. Gestión eficiente de la demanda y de los flujos de personas usuarias en estaciones, accesos y transbordos;

IV. Accesibilidad universal progresiva en infraestructura, información y operación;

V. Trato digno, no discriminación y protección reforzada a grupos de atención prioritaria;

VI. Perspectiva de género y enfoque interseccional en el diseño operativo y en la atención de incidencias;

VII. Integración física, operativa y, cuando resulte técnica y financieramente viable, tarifaria con otras modalidades del Sistema Integral de Movilidad; y



VIII. Transparencia y rendición de cuentas en indicadores de desempeño, conforme a la normativa aplicable.

La autoridad competente establecerá lineamientos técnicos y parámetros de desempeño verificables para el cumplimiento de estos principios, utilizando preferentemente capacidades institucionales existentes y sin que ello implique la creación obligatoria de nuevas estructuras administrativas.

Artículo 42. Los Sistemas Estructurantes deberán incorporar de manera progresiva condiciones de accesibilidad universal en estaciones, terminales, accesos, transbordos, unidades e información al público, a fin de garantizar el uso seguro, autónomo y digno por parte de todas las personas usuarias, especialmente aquellas pertenecientes a grupos de atención prioritaria.

La planeación, adecuación y operación de la infraestructura y del servicio deberán considerar, al menos:

- I.** Rutas accesibles continuas, libres de obstáculos y con señalización clara;
- II.** Elementos táctiles, auditivos y visuales que faciliten la orientación de personas con discapacidad visual o auditiva;
- III.** Facilidades de ascenso y descenso seguro para personas con movilidad reducida;
- IV.** Información en formatos accesibles, comprensibles y sin tecnicismos innecesarios;
- V.** Condiciones de iluminación, visibilidad y diseño que reduzcan riesgos diferenciados por género, edad o condición de vulnerabilidad; y
- VI.** Ajustes razonables cuando sean necesarios para garantizar igualdad sustantiva en el acceso al servicio.

La implementación de estas medidas deberá sustentarse en criterios técnicos, diagnósticos territoriales y evidencia sobre patrones diferenciados de movilidad, incorporando perspectiva de género y enfoque interseccional en la identificación de barreras físicas, operativas o de información.

Las acciones de mejora deberán priorizar estaciones, corredores y zonas donde se concentren mayores niveles de vulnerabilidad o demanda de accesibilidad, conforme a disponibilidad técnica y presupuestaria autorizada, sin que esta Ley implique asignaciones automáticas adicionales.

Artículo 43. La autoridad competente y las instancias operadoras de los Sistemas Estructurantes deberán adoptar medidas integrales y proporcionales para prevenir, atender y reducir hechos de violencia, acoso, hostigamiento o cualquier conducta que comprometa la integridad física, psicológica o dignidad de las personas usuarias.



Las acciones deberán diseñarse con perspectiva de género y enfoque interseccional, considerando patrones diferenciados de riesgo en horarios, rutas, estaciones, transbordos y entornos inmediatos, particularmente respecto de mujeres, niñas y adolescentes, personas con discapacidad, personas mayores y otros grupos de atención prioritaria.

Para tal efecto, deberán implementarse, conforme a criterios de viabilidad técnica y proporcionalidad:

- I. Mecanismos accesibles de reporte y denuncia dentro del sistema;
- II. Protocolos claros de actuación inmediata para salvaguardar a la persona afectada;
- III. Capacitación periódica del personal operativo en prevención de violencia, trato digno y no discriminación;
- IV. Coordinación con autoridades de seguridad ciudadana y atención a víctimas cuando el caso lo amerite; y
- V. Medidas de diseño ambiental y gestión de flujos que reduzcan condiciones de riesgo en estaciones y unidades.

Las medidas previstas en este artículo deberán observar la normativa aplicable en materia de protección de datos personales y evitar prácticas que generen revictimización.

La implementación de acciones preventivas no sustituirá las competencias de investigación o persecución de delitos, las cuales corresponden exclusivamente a las autoridades competentes.

Artículo 44. Los Sistemas Estructurantes deberán operar bajo un enfoque permanente de seguridad operacional orientado a la identificación, prevención y mitigación de riesgos en infraestructura, material rodante, instalaciones eléctricas o electromecánicas, estaciones, accesos y operación diaria del servicio.

La autoridad competente y las instancias operadoras deberán contar con protocolos técnicos que contemplen, al menos:

- I. Supervisión y monitoreo continuo de la operación;
- II. Procedimientos de actuación ante fallas técnicas, interrupciones del servicio o incidentes operativos;
- III. Protocolos de evacuación y atención a personas usuarias en situaciones de emergencia;
- IV. Gestión segura de aforos en estaciones, andenes y transbordos;
- V. Medidas preventivas para reducir riesgos derivados de sobreocupación o aglomeraciones; y
- VI. Revisión periódica de condiciones estructurales y electromecánicas conforme a estándares técnicos aplicables.



La gestión integral de riesgos deberá desarrollarse conforme al modelo de Sistema Seguro, privilegiando la prevención estructural sobre la reacción punitiva, e incorporando análisis diferenciados por género, edad y condición de vulnerabilidad cuando se identifiquen patrones específicos de riesgo.

Las acciones previstas en este artículo deberán implementarse utilizando preferentemente capacidades institucionales existentes y conforme a la disponibilidad presupuestaria autorizada, sin que esta Ley implique la creación automática de nuevas estructuras administrativas.

Artículo 45. Los Sistemas Estructurantes deberán sujetarse a programas permanentes de mantenimiento preventivo y correctivo que garanticen condiciones adecuadas de seguridad operacional, estabilidad estructural, funcionamiento electromecánico y continuidad del servicio.

La autoridad competente establecerá parámetros técnicos mínimos para la verificación periódica de infraestructura fija, material rodante, equipos de control, sistemas eléctricos, señalización, ventilación, escaleras, elevadores y demás componentes esenciales para la operación segura del sistema, atendiendo a la naturaleza de cada modalidad.

Las acciones de mantenimiento deberán priorizar estaciones, corredores o tramos donde se identifiquen mayores niveles de demanda, incidencia de fallas, riesgos estructurales o condiciones diferenciadas de vulnerabilidad para personas usuarias, conforme a diagnósticos técnicos y criterios de prevención.

La programación de mantenimiento deberá procurar minimizar afectaciones a la continuidad del servicio, informando oportunamente a las personas usuarias sobre intervenciones programadas, rutas alternas o ajustes operativos.

La implementación de lo dispuesto en este artículo se realizará conforme a disponibilidad técnica y presupuestaria autorizada, sin que esta Ley implique asignaciones automáticas adicionales distintas a las previstas en la normativa aplicable.

Artículo 46. Los Sistemas Estructurantes deberán garantizar a las personas usuarias información clara, oportuna, veraz y accesible sobre la operación del servicio, a fin de permitir decisiones informadas y reducir riesgos durante el traslado.

La información deberá comprender, al menos:

- I. Horarios, intervalos estimados y condiciones generales de operación;
- II. Interrupciones temporales, fallas técnicas, cierres programados o incidentes relevantes;
- III. Rutas alternas y opciones de integración con otras modalidades del Sistema Integral de Movilidad;



IV. Condiciones de accesibilidad disponibles en estaciones y unidades; y

V. Reglas de seguridad, convivencia y uso adecuado de las instalaciones.

La difusión de información deberá realizarse mediante señalización física visible, anuncios auditivos y visuales, y medios institucionales disponibles, procurando formatos accesibles para personas con discapacidad visual, auditiva o cognitiva, así como lenguaje comprensible y libre de tecnicismos innecesarios.

En situaciones de contingencia o emergencia, la comunicación deberá priorizar la protección de la vida e integridad de las personas usuarias, asegurando instrucciones claras, oportunas y coordinadas con las autoridades competentes.

La implementación de mecanismos de información no implicará la creación obligatoria de nuevas plataformas tecnológicas distintas a las autorizadas conforme a disponibilidad presupuestaria.

Artículo 47. Los Sistemas Estructurantes deberán integrarse de manera física, operativa y territorial con el resto de las modalidades del Sistema Integral de Movilidad, a fin de garantizar trayectos continuos, seguros y eficientes para las personas usuarias.

La integración comprenderá, según corresponda:

I. Infraestructura de transferencia segura entre sistemas;

II. Señalización unificada y orientación clara en puntos de transbordo;

III. Coordinación operativa de frecuencias cuando resulte técnica y logísticamente viable;

IV. Compatibilidad progresiva de medios de acceso o pago, conforme a viabilidad técnica y financiera; y

V. Articulación con infraestructura peatonal, ciclista y de micromovilidad regulada en los entornos inmediatos de estaciones y terminales.

La planeación de nodos de transferencia deberá incorporar perspectiva de género y enfoque interseccional, considerando condiciones de iluminación, visibilidad, accesibilidad, tiempos de espera y seguridad en horarios de mayor vulnerabilidad.

Las acciones de integración deberán sustentarse en estudios técnicos y diagnósticos territoriales, procurando evitar duplicidades de infraestructura y privilegiando el uso eficiente del espacio público.

La implementación de lo dispuesto en este artículo se realizará conforme a disponibilidad presupuestaria autorizada y sin que esta Ley implique la creación obligatoria de nuevas entidades administrativas.

Artículo 48. La autoridad competente y las instancias operadoras de los Sistemas Estructurantes deberán establecer mecanismos permanentes de



coordinación con las autoridades de seguridad ciudadana, protección civil, atención médica de urgencia, procuración de justicia y atención a víctimas, a fin de garantizar respuesta integral ante incidentes, contingencias o emergencias que se presenten durante la operación del servicio.

La coordinación deberá contemplar, al menos:

- I. Protocolos conjuntos de actuación ante siniestros, fallas estructurales, eventos masivos, amenazas a la seguridad o situaciones de riesgo inminente;
- II. Canales de comunicación inmediata y coordinación operativa en tiempo real;
- III. Procedimientos de evacuación y restablecimiento seguro del servicio;
- IV. Mecanismos de atención y canalización de personas afectadas; y
- V. Intercambio de información en términos de la normativa aplicable y con respeto a la protección de datos personales.

La gestión de emergencias deberá desarrollarse bajo criterios de prevención, proporcionalidad y mínima afectación al derecho a la movilidad, privilegiando la protección de la vida e integridad física de las personas usuarias.

Los protocolos deberán incorporar perspectiva de género y enfoque interseccional, considerando necesidades diferenciadas durante evacuaciones, tiempos de espera prolongados o interrupciones del servicio, particularmente respecto de niñas, niños, personas mayores, personas con discapacidad y personas cuidadoras.

Las acciones previstas en este artículo se implementarán utilizando estructuras institucionales existentes y conforme a disponibilidad presupuestaria autorizada.

Artículo 49. La autoridad competente deberá establecer mecanismos periódicos de evaluación del desempeño de los Sistemas Estructurantes, con el objeto de verificar el cumplimiento de estándares de seguridad operacional, continuidad del servicio, accesibilidad, prevención de violencia y calidad en la atención a personas usuarias.

La evaluación deberá sustentarse en indicadores técnicos verificables, que podrán incluir, entre otros:

- I. Regularidad y frecuencia del servicio;
- II. Incidencia de fallas técnicas o interrupciones relevantes;
- III. Condiciones de mantenimiento e infraestructura;
- IV. Reportes de seguridad y prevención de violencia;
- V. Niveles de accesibilidad física y comunicacional;
- VI. Percepción de seguridad y calidad por parte de personas usuarias; y
- VII. Integración intermodal efectiva.



Los resultados de la evaluación deberán utilizarse para la mejora continua del servicio, la priorización de intervenciones técnicas y la actualización de lineamientos operativos, sin que ello implique responsabilidad automática por factores ajenos al control directo de la autoridad.

La información agregada derivada de estos mecanismos podrá hacerse pública en formatos accesibles, conforme a la normativa en materia de transparencia y protección de datos personales, evitando la divulgación de información que comprometa la seguridad del sistema o la identificación de personas usuarias.

La implementación de los procesos de evaluación se realizará utilizando capacidades institucionales existentes y conforme a disponibilidad presupuestaria autorizada.

Las unidades de información y quejas habilitadas para que las personas usuarias denuncien irregularidades en la prestación de los servicios de movilidad observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad.

Cuando se trate de personas hablantes de lenguas indígenas nacionales, de la Lengua de Señas Mexicana o de lenguas de señas regionales, la atención deberá prestarse garantizando que la comunicación se lleve a cabo en su propia lengua o mediante intérprete certificado en la materia, conforme a las disposiciones aplicables en materia de derechos lingüísticos.

Artículo 50. La autoridad competente promoverá la modernización tecnológica progresiva de los Sistemas Estructurantes, con el objeto de mejorar la seguridad operacional, la eficiencia energética, la confiabilidad del servicio, la accesibilidad y la experiencia de las personas usuarias.

La actualización tecnológica podrá comprender, entre otros aspectos:

- I. Sistemas de control y monitoreo operativo en tiempo real;
- II. Tecnologías de señalización, automatización o asistencia a la conducción cuando resulten técnicamente viables;
- III. Modernización de material rodante e infraestructura eléctrica o electromecánica;
- IV. Sistemas de información dinámica para personas usuarias;
- V. Herramientas tecnológicas orientadas a la prevención de riesgos y gestión de aforos; y
- VI. Soluciones que reduzcan emisiones contaminantes y ruido.

La incorporación de nuevas tecnologías deberá sustentarse en estudios técnicos de viabilidad, seguridad y compatibilidad con la infraestructura existente, evitando dependencias tecnológicas desproporcionadas o incompatibles con el interés público.



La modernización se implementará de manera gradual, conforme a disponibilidad presupuestaria autorizada y sin que esta Ley implique asignaciones automáticas adicionales distintas a las previstas en la normativa aplicable.

Las decisiones de actualización tecnológica deberán observar criterios de accesibilidad universal, perspectiva de género y protección de datos personales cuando involucren sistemas de información o monitoreo.

Artículo 51. La autoridad competente ejercerá funciones de supervisión, control y verificación respecto de la operación de los Sistemas Estructurantes, con el objeto de garantizar el cumplimiento de los principios, estándares técnicos y obligaciones previstas en esta Ley y en la normativa aplicable.

La supervisión deberá orientarse prioritariamente a la prevención de riesgos, la protección de la integridad física de las personas usuarias, la accesibilidad progresiva y la mejora continua del servicio, evitando prácticas meramente formales o recaudatorias.

Cuando se detecten incumplimientos que representen riesgo para la seguridad operacional, la accesibilidad o la integridad de las personas, la autoridad podrá ordenar medidas correctivas proporcionales, incluyendo ajustes operativos, requerimientos técnicos, suspensión temporal de componentes específicos del servicio o cualquier otra acción necesaria para neutralizar el riesgo identificado, previa sustanciación del procedimiento correspondiente y garantizando el derecho de audiencia cuando proceda.

Las instancias operadoras deberán colaborar con la autoridad en la entrega de información técnica necesaria para la supervisión, conforme a la normativa aplicable en materia de transparencia, seguridad de la información y protección de datos personales.

La determinación de responsabilidades administrativas derivadas de incumplimientos se sujetará al régimen de infracciones y sanciones previsto en esta Ley, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, técnicas o penales que pudieran corresponder conforme a otras disposiciones aplicables.

Artículo 52. La autoridad competente y las instancias operadoras de los Sistemas Estructurantes deberán implementar mecanismos de gestión de aforos orientados a prevenir condiciones de sobreocupación que puedan comprometer la seguridad operacional, la integridad física de las personas usuarias o la accesibilidad del servicio.

La gestión de aforos deberá considerar, al menos:

I. Monitoreo continuo de flujos de ingreso y egreso en estaciones y andenes;



II. Control temporal de accesos cuando la densidad de personas represente riesgo objetivo;

III. Medidas operativas para distribuir la demanda en horarios de alta concentración;

IV. Información oportuna a personas usuarias sobre niveles de ocupación y tiempos estimados de espera; y

V. Protocolos específicos para horas pico, eventos masivos o contingencias extraordinarias.

Las medidas adoptadas deberán ser proporcionales, temporales y fundadas en criterios técnicos verificables, evitando restricciones arbitrarias al acceso al servicio.

La gestión de sobreocupación deberá incorporar perspectiva de género y enfoque interseccional, considerando que las aglomeraciones pueden generar riesgos diferenciados de violencia, acoso o afectaciones a personas con discapacidad, personas mayores, niñas y niños o personas cuidadoras.

Las acciones previstas en este artículo deberán implementarse utilizando infraestructura y herramientas tecnológicas disponibles, sin que esta Ley implique la creación obligatoria de nuevas estructuras administrativas.

Artículo 53. La planeación, regulación y supervisión de los entornos inmediatos de estaciones, terminales y nodos de transferencia de los Sistemas Estructurantes deberá orientarse a garantizar condiciones seguras, accesibles y ordenadas para el acceso, permanencia y conexión intermodal de las personas usuarias.

Para tal efecto, la autoridad competente, en coordinación con las instancias correspondientes, deberá considerar al menos:

I. Condiciones adecuadas de iluminación, visibilidad y señalización en accesos y perímetros;

II. Continuidad de rutas peatonales accesibles, libres de obstáculos y con cruces seguros;

III. Ordenamiento de paraderos, ascenso y descenso, bases autorizadas y puntos de conexión con otras modalidades;

IV. Regulación de actividades comerciales en vía pública cuando generen riesgos a la seguridad, accesibilidad o flujo peatonal;

V. Medidas de prevención situacional del delito y reducción de factores de riesgo; y

VI. Gestión segura de ciclovías, biciestacionamientos y espacios de micromovilidad en el entorno inmediato.



La intervención en entornos deberá incorporar perspectiva de género y enfoque interseccional, considerando patrones diferenciados de uso del espacio, horarios nocturnos, rutas de cuidado y condiciones específicas de vulnerabilidad.

Las acciones previstas en este artículo deberán realizarse mediante coordinación interinstitucional y con cargo a las estructuras administrativas existentes, conforme a disponibilidad presupuestaria autorizada, evitando duplicidad de funciones o invasión de competencias.

La gestión de entornos no implicará responsabilidad automática por hechos ilícitos cometidos por terceros, sin perjuicio de la obligación de adoptar medidas razonables de prevención conforme a criterios técnicos.

Artículo 54. Los Sistemas Estructurantes del Transporte Colectivo Masivo tendrán carácter prioritario en la planeación estratégica, programación y ejecución de proyectos de movilidad en la Ciudad de México, por su impacto territorial, capacidad de movilización y contribución a la reducción de desigualdades en el acceso a oportunidades urbanas.

La autoridad competente deberá procurar que la inversión pública destinada a infraestructura, mantenimiento, modernización tecnológica y mejora operativa de dichos sistemas se incorpore de manera preferente en los instrumentos de planeación y programación presupuestaria, conforme a la normativa aplicable y a la disponibilidad presupuestaria autorizada.

La determinación de prioridades deberá sustentarse en evidencia técnica, análisis de demanda, condiciones de seguridad operacional, niveles de siniestralidad, accesibilidad, reducción de emisiones y criterios de equidad territorial y social.

Lo dispuesto en este artículo no implicará asignación automática de recursos ni creación de obligaciones financieras adicionales a las previstas en la legislación presupuestaria aplicable, debiendo observarse en todo momento los principios de disciplina financiera y sostenibilidad hacendaria.

La priorización estratégica deberá considerar de manera transversal la perspectiva de género, el enfoque interseccional y la reducción de brechas territoriales en el acceso a servicios de transporte masivo.

Artículo 55. La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México constituye un sistema público estratégico de transporte colectivo en superficie cuya finalidad es garantizar cobertura territorial suficiente, accesibilidad universal, continuidad operativa y tarifas socialmente asequibles, particularmente en zonas con menor oferta de transporte o con necesidades prioritarias de movilidad.

Su operación deberá orientarse a asegurar condiciones de seguridad vial, trato digno, perspectiva de género, protección reforzada de grupos de atención



prioritaria y accesibilidad efectiva para personas con discapacidad, conforme al modelo de Sistema Seguro y a la jerarquía de la movilidad prevista en esta Ley.

La planeación de rutas, frecuencias y expansión territorial deberá sustentarse en criterios técnicos verificables, análisis de demanda, reducción de brechas territoriales y coordinación con los demás sistemas de transporte público de la Ciudad, evitando duplicidades operativas y fortaleciendo la integración intermodal.

La autoridad competente deberá promover la modernización progresiva de la flota hacia tecnologías de bajas o cero emisiones, así como la incorporación de mecanismos de información accesible en tiempo real, sin que ello implique la creación automática de obligaciones presupuestarias adicionales a las autorizadas conforme a la normativa hacendaria aplicable.

Artículo 56. Los Centros de Transferencia Modal y demás nodos intermodales ubicados en el territorio de la Ciudad de México constituyen infraestructura estratégica para la articulación segura, accesible y eficiente de las distintas modalidades que integran el Sistema Integral de Movilidad.

La autoridad competente deberá garantizar que dichos espacios operen bajo criterios de accesibilidad universal, seguridad peatonal, diseño vial seguro, perspectiva de género y ordenamiento funcional del espacio público, procurando condiciones que reduzcan riesgos asociados a aglomeraciones, maniobras vehiculares conflictivas y comercio desordenado que comprometa la integridad de las personas usuarias.

La gestión de los Centros de Transferencia Modal deberá orientarse a facilitar la integración física, operativa y, en su caso, tarifaria entre transporte público colectivo, transporte público individual, movilidad activa y sistemas metropolitanos, asegurando continuidad de rutas accesibles, señalización clara y condiciones adecuadas de iluminación, vigilancia y orientación para las personas usuarias.

La planeación y regulación de estos espacios deberá sustentarse en estudios técnicos de flujos peatonales y vehiculares, evaluación de riesgos y análisis territorial, evitando intervenciones improvisadas o soluciones que privilegien exclusivamente el tránsito vehicular sobre la seguridad de las personas.

Artículo 57. La autoridad competente en materia de movilidad deberá garantizar la integración funcional y territorial de los sistemas de transporte público de carácter metropolitano o federal que tengan presencia en el territorio de la Ciudad de México, asegurando conectividad segura, accesibilidad universal y coherencia con los instrumentos locales de planeación en movilidad.



La coordinación deberá orientarse a facilitar la intermodalidad física y operativa, la continuidad de rutas accesibles, la armonización de señalización y la gestión segura de accesos peatonales y vehiculares en el entorno urbano de dichos sistemas, sin invadir las competencias técnicas, operativas o regulatorias propias de otras autoridades.

Cuando existan infraestructuras ferroviarias, sistemas interurbanos o servicios de alcance metropolitano que conecten con la Ciudad, la autoridad local deberá priorizar la seguridad vial en el entorno, la adecuada integración con Centros de Transferencia Modal y la reducción de riesgos asociados a flujos masivos de personas usuarias, privilegiando el diseño urbano seguro y la protección de grupos de atención prioritaria.

La coordinación interinstitucional deberá desarrollarse bajo principios de colaboración, respeto competencial y corresponsabilidad metropolitana, evitando duplicidades regulatorias y procurando soluciones que fortalezcan la eficiencia del sistema en su conjunto.

La integración funcional de los Sistemas Estructurantes deberá contemplar esquemas de ampliación de horario nocturno los viernes, sábados y domingos, coordinados con la Secretaría de Seguridad Ciudadana, a fin de garantizar la presencia de elementos de seguridad en las estaciones y unidades que operen con horario extendido, reduciendo la incidencia delictiva y los accidentes de tránsito en la madrugada.

CAPÍTULO IV

TRANSPORTE ESPECIALIZADO

Artículo 58. El Transporte Especializado es el servicio destinado al traslado de personas para atender necesidades específicas de movilidad, derivadas de su condición personal, del propósito del viaje o de la organización del servicio, incluyendo el transporte escolar, de personas con discapacidad, de personal y turístico.

Esta modalidad no sustituye ni podrá operar como transporte público general, masivo, colectivo o individual, sino que se presta bajo autorización administrativa específica, con condiciones diferenciadas de seguridad, supervisión y control.

El Transporte Especializado se regirá por los principios de protección reforzada, seguridad vial preventiva, accesibilidad progresiva y responsabilidad del prestador del servicio, conforme a esta Ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 59. El Transporte Escolar es el servicio especializado, de carácter voluntario, destinado al traslado de niñas, niños y adolescentes hacia y desde



centros educativos o actividades académicas, bajo condiciones reforzadas de seguridad y cuidado.

Su prestación requerirá autorización específica de la autoridad competente y no podrá operar como sustituto del transporte público colectivo o individual previsto en esta Ley.

Además de las obligaciones generales aplicables al Transporte Especializado, el Transporte Escolar deberá de:

I. Operar sin sobrecupo y garantizar condiciones adecuadas de seguridad conforme a la edad de las personas usuarias;

II. Implementar medidas de ascenso y descenso seguro en puntos previamente definidos, evitando maniobras que generen riesgo vial;

III. Contar con personas operadoras que acrediten capacitación específica en conducción preventiva y atención a niñas, niños y adolescentes;

IV. Respetar las disposiciones de tránsito y límites de velocidad aplicables, especialmente en entornos escolares; y

V. Mantener comunicación y coordinación operativa con el centro educativo cuando ello resulte necesario para garantizar la seguridad de las personas usuarias.

La autoridad competente podrá establecer lineamientos técnicos específicos para esta modalidad, atendiendo al interés superior de la niñez y a los principios de Sistema Seguro.

Artículo 60. Las unidades destinadas a la prestación del Transporte Escolar deberán cumplir, además de los requisitos generales previstos para el Transporte Especializado, con condiciones técnicas reforzadas de seguridad acordes con la edad de las personas usuarias, dichas unidades deberán de:

I. Contar con condiciones físico mecánicas verificables y mantenimiento periódico conforme a los lineamientos que emita la autoridad competente;

II. Incorporar dispositivos de seguridad adecuados, incluyendo sistemas de sujeción o retención cuando la edad de las personas usuarias lo requiera, conforme a la normatividad aplicable;

III. Portar señalización exterior visible que identifique la modalidad del servicio;

IV. Contar con seguro vigente que cubra a las personas usuarias y a terceros por daños derivados de la operación del servicio; y

V. Cumplir con los límites de velocidad y disposiciones específicas aplicables a entornos escolares.

La autoridad competente podrá establecer especificaciones técnicas adicionales, bajo criterios de proporcionalidad y viabilidad técnica.



Artículo 61. Las personas autorizadas para prestar el servicio de Transporte Escolar deberán implementar protocolos específicos que garanticen el ascenso y descenso seguro de niñas, niños y adolescentes.

Dichos protocolos deberán contemplar, al menos:

I. La definición previa de puntos seguros de abordaje y descenso, evitando maniobras en doble fila, retornos indebidos o detenciones en zonas de alto riesgo;

II. Medidas para prevenir que las personas usuarias crucen la vía pública sin condiciones adecuadas de visibilidad y seguridad;

III. Reglas de actuación ante contingencias, incidentes o emergencias durante la prestación del servicio;

IV. Coordinación operativa con el centro educativo cuando resulte necesario para reducir riesgos en horarios de entrada y salida; y

V. Establecer medidas que garanticen la supervisión directa y continua del ascenso y descenso de las niñas, niños y adolescentes, a efecto de prevenir conductas o situaciones que pudieran poner en riesgo su integridad física.

La implementación de los protocolos deberá ser compatible con las medidas establecidas para entornos escolares seguros previstas en esta Ley.

Artículo 62. Las personas operadoras del servicio de Transporte Escolar deberán acreditar capacitación especializada adicional a la requerida para la obtención de la licencia correspondiente.

Dicha capacitación deberá incluir, al menos:

I. Conducción preventiva en entornos urbanos y escolares;

II. Manejo seguro de personas menores de edad y atención a grupos de atención prioritaria;

III. Protocolos de actuación en caso de siniestro vial o emergencia;

IV. Principios de trato digno, no discriminación y prevención de violencia;

V. Las obligaciones específicas previstas para esta modalidad en la presente Ley, y

VI. El principio del interés superior de la niñez, y se ejerzan los deberes de protección, cuidado y debida diligencia que de dicho principio se derivan.

La autoridad competente establecerá los lineamientos, periodicidad y mecanismos de actualización de dicha capacitación, asegurando que su contenido sea pertinente, técnico y acorde con el modelo de Sistema Seguro.

La falta de acreditación o actualización de la capacitación especializada será causa de suspensión de la autorización para operar en esta modalidad, previa sustanciación del procedimiento correspondiente.

Artículo 63. El Transporte de Personas con Discapacidad es la modalidad de Transporte Especializado destinada al traslado de personas que, por razón de



discapacidad permanente o temporal, requieren condiciones específicas de accesibilidad, asistencia o seguridad reforzada durante sus desplazamientos.

Este servicio se prestará bajo autorización administrativa específica y deberá garantizar condiciones de accesibilidad progresiva, trato digno, no discriminación y autonomía de las personas usuarias, conforme a los principios de diseño universal y accesibilidad universal previstos en esta Ley.

El Transporte de Personas con Discapacidad no podrá operar como modalidad general de transporte colectivo o individual, ni sustituir las obligaciones de accesibilidad del transporte público ordinario.

La autoridad competente establecerá lineamientos técnicos diferenciados que aseguren condiciones razonables de accesibilidad, conforme a la viabilidad técnica y tecnológica, privilegiando en todo momento la seguridad vial y la integridad física de las personas usuarias.

Artículo 64. Las unidades destinadas al Transporte de Personas con Discapacidad deberán cumplir, además de los requisitos generales previstos para el Transporte Especializado, con condiciones específicas de accesibilidad y seguridad acordes con las necesidades de las personas usuarias mismas que deberán de:

I. Incorporar, cuando su configuración lo permita y conforme a la modalidad autorizada, dispositivos que faciliten el acceso y descenso seguro de personas con movilidad reducida;

II. Contar con sistemas de sujeción o fijación adecuados para garantizar la estabilidad durante el traslado;

III. Disponer de espacio suficiente para evitar riesgos derivados de sobrecupo o maniobras inseguras;

IV. Mantener condiciones físico - mecánicas que no comprometan la estabilidad, frenado o control del vehículo; y

V. Cumplir con las disposiciones de señalización e identificación que establezca la autoridad competente para esta modalidad.

La autoridad competente establecerá especificaciones técnicas progresivas conforme a criterios de viabilidad técnica, disponibilidad tecnológica y seguridad vial.

Artículo 65. Las personas operadoras del Transporte de Personas con Discapacidad deberán acreditar capacitación especializada adicional a la requerida para la obtención de la licencia correspondiente, dicha capacitación deberá contemplar, al menos:

I. Conducción preventiva y manejo seguro de personas con movilidad reducida;



- II. Protocolos de asistencia durante el ascenso, descenso y traslado;
- III. Uso adecuado de dispositivos de sujeción o apoyo incorporados en la unidad;
- IV. Principios de accesibilidad universal, trato digno, inclusión y no discriminación; y
- V. Actuación en caso de emergencia o siniestro vial, considerando las condiciones específicas de las personas usuarias.

La autoridad competente establecerá los lineamientos, mecanismos de acreditación y actualización periódica de esta capacitación, asegurando que su contenido sea técnico, pertinente y acorde con los principios de Sistema Seguro y accesibilidad progresiva.

La falta de acreditación o actualización de la capacitación especializada será causa de suspensión de la habilitación para operar en esta modalidad, previa sustanciación del procedimiento correspondiente y garantizando siempre el derecho de audiencia.

Artículo 66. La prestación del servicio de Transporte de Personas con Discapacidad deberá realizarse bajo condiciones que garanticen seguridad, accesibilidad, trato digno y respeto a la autonomía de las personas usuarias, los operadores deberán de:

- I. Brindar asistencia razonable durante el ascenso y descenso cuando la condición de la persona usuaria lo requiera, sin invadir su autonomía;
- II. Asegurar el correcto uso de los dispositivos de sujeción o apoyo incorporados en la unidad antes de iniciar la marcha;
- III. Evitar maniobras bruscas, aceleraciones o frenados que incrementen el riesgo de lesión;
- IV. Respetar los puntos de ascenso y descenso autorizados y privilegiar zonas seguras para dichas maniobras;
- V. Actuar conforme a los protocolos establecidos en caso de emergencia o incidente; y
- VI. no podrán condicionar, negarse ni prestarse en condiciones discriminatorias por motivo de discapacidad.

La autoridad competente podrá emitir lineamientos complementarios para garantizar estándares progresivos de accesibilidad y seguridad, conforme a criterios de viabilidad técnica y protección reforzada.

Artículo 67. El Transporte de Personal es la modalidad de Transporte Especializado destinada al traslado organizado de personas trabajadoras hacia y desde centros de trabajo o puntos de reunión previamente definidos, bajo responsabilidad de la persona física o moral que contrata o coordina el servicio.



Este servicio tendrá carácter complementario y no podrá operar como sustituto del transporte público colectivo o individual previsto en esta Ley, ni ofrecerse al público en general bajo esquema abierto.

La prestación del Transporte de Personal requerirá autorización específica de la autoridad competente y deberá sujetarse a condiciones reforzadas de seguridad vial, mantenimiento de las unidades y control operativo; la persona física o moral que contrate o coordine el servicio será corresponsable del cumplimiento de las obligaciones previstas en esta Ley respecto de las condiciones de seguridad del traslado.

Artículo 68. Las personas morales cuya nómina exceda de trescientos trabajadores y que tengan domicilio fiscal o centro de trabajo en la Ciudad de México deberán elaborar e implementar un Plan de Transporte Sostenible para el desplazamiento de su personal hacia y desde los centros de trabajo.

El Plan de Transporte Sostenible deberá contener, de manera enunciativa más no limitativa:

- I. Diagnóstico de los patrones de movilidad del personal, incluyendo origen-destino, modalidades utilizadas y tiempos de traslado;
- II. Estrategias para fomentar el uso del transporte público, carpooling, vehículos eléctricos, bicicleta, scooter u otros medios de transporte sostenible;
- III. Metas cuantificables de reducción en el número de vehículos particulares utilizados por el personal para acudir al trabajo; e
- IV. Indicadores de evaluación y periodicidad de revisión del Plan, que no podrá ser mayor a dos años.

Las empresas obligadas deberán registrar su Plan de Transporte Sostenible ante la Secretaría dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la publicación del reglamento que regule esta obligación, y actualizarlo cuando se produzcan modificaciones sustanciales en su plantilla laboral o centros de operación.

La Secretaría, en coordinación con las dependencias competentes, podrá otorgar reconocimientos, estímulos o facilidades administrativas a las empresas que acrediten resultados verificables en la implementación de su Plan de Transporte Sostenible, conforme a los lineamientos que para tal efecto emita.

El incumplimiento de la obligación de registrar o actualizar el Plan de Transporte Sostenible dará lugar a las sanciones administrativas previstas en esta Ley.

Artículo 69. Las unidades destinadas al Transporte de Personal deberán cumplir, además de los requisitos generales previstos para el Transporte



Especializado, con condiciones específicas que garanticen seguridad, control operativo y previsibilidad en el traslado por lo que el servicio se deberá:

I. Operar exclusivamente para el traslado de las personas trabajadoras previamente identificadas y vinculadas al centro de trabajo correspondiente;

II. Definir puntos de ascenso y descenso que no generen riesgo vial ni obstrucción indebida del espacio público;

III. Mantener condiciones físico-mecánicas verificables y someter las unidades a mantenimiento preventivo conforme a lineamientos técnicos;

IV. Contar con seguro vigente que cubra responsabilidad civil por daños a personas usuarias y terceros;

V. Respetar los límites de velocidad y disposiciones de tránsito aplicables, especialmente en zonas habitacionales o de alta concentración peatonal; y

VI. Evitar sobrecupo o condiciones que comprometan la estabilidad y seguridad del vehículo.

La autoridad competente podrá establecer lineamientos específicos respecto de horarios, rutas o características técnicas de las unidades cuando las condiciones urbanas o de seguridad vial así lo justifiquen, bajo criterios de proporcionalidad y razonabilidad.

Artículo 70. Las personas operadoras del Transporte de Personal deberán contar con licencia vigente del tipo correspondiente y acreditar capacitación adicional orientada a la conducción preventiva en traslados organizados y horarios de alta demanda, dicha capacitación deberá contemplar, al menos:

I. Conducción segura en horarios nocturnos o de alta congestión, cuando el servicio así lo requiera;

II. Prevención de riesgos en puntos de ascenso y descenso en zonas industriales, habitacionales o mixtas y actuación en caso de siniestro vial o emergencia durante el traslado; y

IV. Principios de trato digno, no discriminación y prevención de conductas que comprometan la seguridad de las personas usuarias.

Las personas operadoras deberán de:

a) Respetar estrictamente las rutas o puntos de traslado autorizados;

b) Evitar prácticas que impliquen sobrecupo o modificación no autorizada del recorrido; y

c) Abstenerse de prestar el servicio a personas ajenas al traslado organizado.

La falta de cumplimiento de estas obligaciones podrá dar lugar a la suspensión de la habilitación para operar en esta modalidad, previa sustanciación del procedimiento correspondiente.



Artículo 71. El Transporte Turístico es la modalidad de Transporte Especializado destinada al traslado de personas con fines turísticos, culturales, recreativos o patrimoniales, bajo autorización específica de la autoridad competente.

Este servicio tendrá carácter complementario y no podrá operar como transporte público colectivo abierto ni realizar ascenso o descenso indiscriminado en la vía pública.

Su regulación deberá considerar la protección del patrimonio cultural, la seguridad vial, la gestión del espacio público y la convivencia urbana, especialmente en zonas de alta concentración peatonal o valor histórico.

La prestación del servicio se sujetará a las condiciones establecidas en la autorización correspondiente y a los lineamientos técnicos que emita la autoridad competente.

Artículo 72. Las unidades destinadas al Transporte Turístico deberán cumplir, además de los requisitos generales previstos para el Transporte Especializado, con condiciones específicas que garanticen seguridad vial, control operativo y compatibilidad con el entorno urbano; dicha operación deberá de:

I. Operar conforme a rutas, circuitos o zonas previamente autorizadas cuando la autoridad competente lo determine por razones de seguridad vial, gestión del espacio público o protección patrimonial;

II. Realizar ascenso y descenso de personas únicamente en puntos permitidos que no obstruyan la circulación peatonal ni vehicular;

III. Mantener condiciones físico - mecánicas verificables y sistemas de seguridad acordes con la capacidad de la unidad;

IV. Portar identificación visible de la modalidad del servicio conforme a los lineamientos que emita la autoridad competente;

V. Respetar los límites de velocidad y disposiciones de tránsito aplicables, especialmente en zonas de alta concentración peatonal o valor histórico; y

VI. Evitar la utilización de dispositivos sonoros, visuales o publicitarios que generen contaminación auditiva o afecten la convivencia urbana, cuando así lo determine la autoridad conforme a criterios técnicos.

La autoridad competente podrá establecer horarios diferenciados, restricciones territoriales o lineamientos adicionales cuando las condiciones urbanas, ambientales o de seguridad vial así lo justifiquen.

Artículo 73. La autoridad competente podrá realizar acciones de supervisión, verificación y evaluación respecto de cualquiera de las modalidades de Transporte Especializado previstas en este Capítulo, a fin de garantizar el



cumplimiento de las condiciones de seguridad, accesibilidad y operación establecidas en esta Ley.

Cuando se identifiquen condiciones que representen riesgo para la vida o integridad de las personas usuarias, la autoridad podrá ordenar medidas preventivas proporcionales, incluyendo la suspensión temporal de la unidad o del servicio, previa sustanciación del procedimiento correspondiente.

Las modalidades de Transporte Especializado deberán coordinar su operación con las disposiciones relativas a entornos escolares seguros, zonas de tránsito controlado y gestión del espacio público previstas en esta Ley, evitando interferencias con el transporte público general; el incumplimiento de las obligaciones previstas en este Capítulo dará lugar a las sanciones y responsabilidades administrativas que correspondan conforme al régimen establecido en esta Ley.

CAPÍTULO V

DE LA SEGURIDAD, PREVENCIÓN DE VIOLENCIA Y PROTECCIÓN DE PERSONAS USUARIAS EN EL TRANSPORTE

Artículo 74. Toda persona usuaria del Sistema Integral de Movilidad tiene derecho a trasladarse en condiciones de seguridad, integridad física, trato digno y libre de violencia de cualquier tipo.

La prestación de los servicios de transporte público y especializado deberá garantizar condiciones razonables de prevención de riesgos, sin discriminación por motivo de género, edad, discapacidad, origen étnico, orientación sexual, condición social o cualquier otra condición.

Las autoridades y personas prestadoras del servicio deberán adoptar medidas proporcionales para prevenir conductas que constituyan violencia, acoso, hostigamiento o cualquier forma de agresión en el ámbito del transporte.

Artículo 75. Las personas concesionarias, permisionarias y autorizadas para la prestación de servicios de transporte público y especializado deberán adoptar medidas razonables y proporcionales para prevenir conductas que pongan en riesgo la integridad física, seguridad o dignidad de las personas usuarias, para tal efecto deberán:

I. Establecer mecanismos internos de prevención y atención de conductas de violencia, acoso o hostigamiento en sus unidades;

II. Capacitar a las personas operadoras en prevención de violencia, trato digno, perspectiva de género y atención inicial en caso de incidente;



III. Colaborar con las autoridades competentes cuando se requiera información relacionada con hechos que pudieran constituir infracciones administrativas o delitos; y

IV. Implementar medidas operativas que reduzcan condiciones de riesgo en la prestación del servicio, conforme a lineamientos que emita la autoridad competente.

El incumplimiento de estas obligaciones dará lugar a las sanciones administrativas correspondientes, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que resulten aplicables.

Artículo 76. Las personas concesionarias, permisionarias y autorizadas para la prestación de servicios de transporte público y especializado deberán implementar medidas preventivas orientadas a reducir riesgos de violencia, acoso o agresiones en el interior de las unidades, las cuales podrán incluir, conforme a la modalidad del servicio y a la viabilidad técnica:

I. Dispositivos de alerta o mecanismos de auxilio que permitan solicitar apoyo en situaciones de riesgo;

II. Sistemas de geolocalización que faciliten la trazabilidad operativa de la unidad;

III. Protocolos de comunicación inmediata con centros de control o autoridades competentes; y

IV. Señalización visible que informe sobre la existencia de mecanismos de supervisión y prevención.

La implementación de estas medidas deberá atender criterios de proporcionalidad, viabilidad técnica y gradualidad, conforme a los lineamientos que emita la autoridad competente.

Las Empresas de red de transporte, además de las medidas previstas en este artículo, deberán:

a). Elaborar e implementar un Protocolo de Seguridad del Transporte Privado con Conductor y presentarlo ante la Secretaría como requisito para la obtención y renovación del permiso correspondiente;

b). Instalar sistemas de videograbación en el interior de los vehículos registrados en su plataforma tecnológica, en condiciones técnicas que garanticen la captación de imagen durante la prestación del servicio; y

c). Conservar las grabaciones por un plazo mínimo de quince días naturales, poniéndolas a disposición de las autoridades de procuración de justicia o de movilidad cuando sean requeridas conforme a los procedimientos legales aplicables.

Los sistemas de videograbación deberán implementarse con estricto apego a la normativa en materia de protección de datos personales. La Secretaría emitirá



los lineamientos técnicos para la implementación, custodia y acceso a las grabaciones dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente artículo.

Artículo 77. Las personas operadoras y prestadoras del servicio de transporte público y especializado deberán actuar con diligencia razonable cuando, durante la prestación del servicio, se presenten hechos que puedan constituir violencia, acoso, hostigamiento o cualquier situación que ponga en riesgo la integridad de las personas usuarias.

Los protocolos de actuación deberán contemplar, al menos:

I. La adopción de medidas inmediatas orientadas a salvaguardar la integridad de la persona afectada, sin poner en riesgo desproporcionado a otras personas usuarias;

II. La activación de los mecanismos de alerta o comunicación previstos por el prestador del servicio; y

III. La solicitud de apoyo a la autoridad competente cuando la situación lo amerite;

Los protocolos deberán incorporar perspectiva de género, enfoque de derechos humanos y consideraciones específicas para personas con discapacidad, niñas, niños, personas mayores y otros grupos de atención prioritaria.

La actuación conforme a estos protocolos no implicará sustitución de funciones de investigación o persecución de delitos, las cuales corresponden exclusivamente a las autoridades competentes.

Artículo 78. La Secretaría competente en materia de movilidad deberá establecer mecanismos permanentes de coordinación con las autoridades encargadas de seguridad ciudadana, procuración de justicia, atención a víctimas y políticas de igualdad sustantiva, con el propósito de fortalecer la prevención y atención de hechos de violencia en el transporte público y especializado.

Dicha coordinación comprenderá el intercambio de información conforme a la normativa aplicable en materia de protección de datos personales, el diseño de protocolos conjuntos de actuación y canalización de casos, así como la implementación de estrategias focalizadas en rutas o modalidades donde se identifiquen mayores niveles de riesgo; dichas acciones de coordinación deberán evaluarse periódicamente con base en evidencia técnica, sin que ello implique duplicidad de funciones ni invasión de competencias constitucionales de otras autoridades.



Artículo 79. En la planeación, regulación y supervisión del transporte público y especializado, las autoridades deberán adoptar medidas específicas orientadas a proteger a los grupos de atención prioritaria que enfrenten mayores riesgos en sus desplazamientos.

La prevención y atención de hechos de violencia en el transporte deberá incorporar perspectiva de género, enfoque interseccional y consideraciones particulares para niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, personas mayores y personas cuidadoras primarias, atendiendo a las condiciones reales en que se desarrollan sus trayectos.

Las medidas que se implementen deberán fundarse en evidencia técnica y diagnósticos territoriales que permitan identificar patrones diferenciados de riesgo, especialmente en horarios nocturnos, zonas periféricas o rutas con alta incidencia de reportes.

La adopción de acciones diferenciadas no implicará trato discriminatorio, sino ajustes razonables orientados a garantizar condiciones efectivas de igualdad y seguridad en el ejercicio del derecho a la movilidad.

Artículo 80. Las personas concesionarias, permisionarias y autorizadas para la prestación de servicios de transporte público y especializado deberán contar con mecanismos accesibles para que las personas usuarias puedan reportar hechos de violencia, acoso, hostigamiento o cualquier situación que comprometa su seguridad durante el traslado, dichos mecanismos deberán ser claros, visibles y compatibles con las herramientas tecnológicas implementadas conforme a esta Ley, garantizando en todo momento la confidencialidad de la información y la protección de datos personales.

La autoridad competente establecerá lineamientos para la recepción, canalización y seguimiento de los reportes, procurando que su funcionamiento sea ágil y que permita la colaboración con las instancias competentes sin generar cargas desproporcionadas para las personas usuarias.

Artículo 81. El incumplimiento de las obligaciones previstas en este Capítulo dará lugar a las responsabilidades administrativas que correspondan conforme al régimen de infracciones y sanciones establecido en esta Ley, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que, en su caso, resulten aplicables.

CAPÍTULO VI

TRANSPORTE DE CARGA Y LOGÍSTICA URBANA



Artículo 82. El transporte de carga y la logística urbana constituyen actividades esenciales para el abastecimiento, funcionamiento económico y continuidad de servicios en la Ciudad de México, cuya regulación deberá armonizar la eficiencia operativa con la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental y la adecuada gestión del espacio público.

La operación de vehículos destinados al transporte de bienes y mercancías deberá ajustarse a la jerarquía de la movilidad y al modelo de Sistema Seguro, procurando reducir riesgos para personas peatonas, usuarias de movilidad activa y transporte público, así como minimizar impactos negativos en congestión, emisiones contaminantes y ocupación indebida de la vía pública.

Las disposiciones previstas en este Capítulo se aplicarán sin perjuicio de las competencias federales en materia de autotransporte federal y comercio interestatal.

Artículo 83. La gestión del transporte de carga en la Ciudad de México deberá orientarse a garantizar el abastecimiento eficiente de bienes y mercancías, sin comprometer la seguridad vial, la accesibilidad del espacio público ni el funcionamiento prioritario del transporte público y la movilidad activa.

Las autoridades competentes adoptarán medidas de gestión logística bajo criterios de evidencia técnica, considerando al menos la función de la vía, la intensidad del tránsito, la concentración peatonal, los índices de siniestralidad y las condiciones ambientales del entorno.

Se procurará promover esquemas de distribución compatibles con la movilidad sostenible, incluyendo el uso de vehículos de bajas emisiones, soluciones tecnológicas de optimización de rutas y modelos de consolidación de carga cuando resulten técnica y operativamente viables.

Las medidas que se implementen deberán observar los principios de proporcionalidad, razonabilidad y no discriminación, evitando restricciones generales que afecten injustificadamente la actividad económica.

Artículo 84. La autoridad competente podrá fijar horarios distintos, limitar la circulación por zonas determinadas o establecer condiciones especiales para el tránsito de vehículos de carga, así como para las maniobras de carga y descarga en la vía pública, cuando existan motivos justificados relacionados con la seguridad, la congestión vial, el impacto ambiental o la protección del espacio público.

Para adoptar estas medidas, deberán considerarse, según corresponda, la función y clasificación de la vía, el volumen e intensidad del tránsito, la cercanía de escuelas u hospitales, los antecedentes de siniestros viales, la afluencia peatonal y la operación del transporte público.



La delimitación de zonas o polígonos con regulación especial deberá publicarse de forma clara y accesible, indicando las condiciones aplicables y los tipos de vehículos incluidos. En ningún caso las restricciones podrán convertirse en prohibiciones absolutas sin justificación ni afectar de manera desproporcionada la actividad económica; en todo momento deberán respetarse los principios de proporcionalidad, razonabilidad y legalidad administrativa.

Artículo 85. Las maniobras de carga y descarga deberán realizarse en condiciones que no pongan en riesgo la seguridad vial, no afecten la accesibilidad peatonal y no interfieran con la operación prioritaria del transporte público, ni con la movilidad activa.

Se prohíbe efectuar maniobras de carga y descarga que obstruyan cruces peatonales, ciclovías, carriles confinados o preferentes para transporte público, rampas de accesibilidad, banquetas o intersecciones. La excepción procederá únicamente cuando exista autorización expresa, temporal y debidamente fundada, emitida por la autoridad competente, y se cumplan las condiciones que ésta determine.

La autoridad competente podrá delimitar zonas específicas para carga y descarga, establecer tiempos máximos de permanencia y regular el uso de bahías o espacios designados, atendiendo, entre otros, a criterios de función y jerarquía vial, demanda logística, intensidad del tránsito y seguridad peatonal.

Las personas operadoras de vehículos de carga deberán adoptar medidas preventivas durante las maniobras, incluyendo, al menos, señalización visible, activación de luces preventivas y verificación del entorno inmediato, a fin de evitar conflictos y riesgos con personas peatonas y usuarias de movilidad activa.

Cuando, con motivo de las maniobras, se genere un riesgo previsible para la integridad de las personas usuarias de la vía pública, la autoridad competente podrá ordenar medidas correctivas inmediatas o restringir temporalmente la operación en la zona, previa valoración técnica.

El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo dará lugar a la imposición de las sanciones administrativas que correspondan, conforme al régimen previsto en esta Ley.

Artículo 86. Se podrá implementar soluciones tecnológicas aplicables a la prevención, gestión y seguridad vial, las cuales deberán ajustarse a la normativa vigente y garantizar que su uso se limite a los fines para los que fueron autorizadas.

Asimismo, la autoridad competente podrá promover esquemas de interoperabilidad tecnológica entre los sistemas de transporte público, los sistemas



de gestión de tránsito y los sistemas vinculados con la logística urbana, con el objeto de fortalecer la coordinación operativa del Sistema Integral de Movilidad.

Artículo 87. La autoridad competente podrá promover, autorizar o coordinar la implementación de centros de consolidación de carga y microdistribución urbana en zonas estratégicas de la Ciudad, con el objeto de reducir la circulación de vehículos de gran tamaño en áreas de alta concentración peatonal o con limitaciones geométricas.

Los centros de consolidación podrán operar como puntos intermedios para la reorganización, agrupamiento o transferencia de mercancías hacia unidades de menor dimensión, vehículos de bajas emisiones o modalidades compatibles con la movilidad sostenible, conforme a criterios técnicos y territoriales.

La implementación de estos esquemas deberá sustentarse en estudios de impacto logístico, seguridad vial y viabilidad operativa, procurando mejorar la eficiencia del abastecimiento sin generar cargas desproporcionadas para los operadores.

La operación de centros de microdistribución deberá coordinarse con las disposiciones relativas a Zonas de Tránsito Controlado, gestión de estacionamiento y regulación de horarios previstas en esta Ley.

La participación de personas físicas o morales en estos esquemas podrá realizarse bajo mecanismos de colaboración que respeten la libre competencia y la normatividad aplicable, sin que ello implique concesión automática de derechos exclusivos sobre el espacio público.

Artículo 88. La autoridad competente promoverá la incorporación progresiva de tecnologías de bajas emisiones en el transporte de carga que opere en la Ciudad de México, particularmente en zonas de alta concentración peatonal, áreas de valor ambiental o Zonas de Tránsito Controlado.

Las políticas de transición tecnológica deberán orientarse a incentivar la adopción de vehículos eléctricos, híbridos, de hidrógeno u otras tecnologías que reduzcan emisiones contaminantes y ruido, cuando resulte técnica y operativamente viable.

La autoridad podrá establecer lineamientos diferenciados para la operación de vehículos de carga en zonas específicas, priorizando soluciones de menor impacto ambiental en esquemas de última milla y microdistribución.

Las acciones previstas en este artículo deberán armonizarse con la normativa ambiental vigente y con las políticas de calidad del aire aplicables en la Ciudad.



Artículo 89. La autoridad competente promoverá la coordinación metropolitana en materia de transporte de carga y logística urbana con las entidades federativas colindantes, a fin de garantizar continuidad territorial, coherencia operativa y armonización de criterios técnicos en los desplazamientos que trasciendan los límites de la Ciudad de México,

Las acciones de coordinación deberán realizarse mediante convenios de colaboración, sin invadir las competencias constitucionales de otras entidades y respetando el principio de cooperación intergubernamental.

Artículo 90. La autoridad competente podrá realizar acciones de supervisión, verificación e inspección respecto de la operación del transporte de carga y logística, para garantizar el cumplimiento de las disposiciones previstas en este capítulo, cuando se detecten incumplimientos relacionados con maniobras inseguras, invasión de infraestructura prioritaria, operación fuera de horarios autorizados o contravención de restricciones territoriales debidamente establecidas, la autoridad podrá imponer las sanciones administrativas correspondientes conforme al régimen previsto en esta Ley y su Reglamento.

La determinación de infracciones y la imposición de sanciones deberán realizarse mediante procedimiento debidamente fundado y motivado, garantizando el derecho de audiencia y defensa de la persona interesada.

Las medidas de supervisión y control deberán orientarse prioritariamente a la prevención de riesgos viales y a la protección de la integridad de las personas usuarias de la vía pública, evitando prácticas meramente recaudatorias.

CAPÍTULO VII

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASAJEROS Y SUS MODALIDADES TECNOLÓGICAS

Artículo 91. El servicio de transporte público individual de pasajeros constituye una modalidad del Sistema Integral de Movilidad de la Ciudad de México destinada al traslado de personas usuarias mediante vehículos autorizados para tal efecto, bajo un régimen de regulación pública orientado a garantizar seguridad vial, accesibilidad universal, calidad en la prestación, continuidad operativa y respeto irrestricto a los derechos humanos.

La prestación del servicio deberá observar la jerarquía de la movilidad, el modelo de Sistema Seguro y los principios de igualdad sustantiva, no discriminación, perspectiva de género, enfoque interseccional y protección reforzada de personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria, incluyendo personas con discapacidad, niñas, niños y adolescentes, personas mayores y personas usuarias en situación de vulnerabilidad.



La naturaleza tecnológica del medio de contratación, intermediación o asignación del servicio no altera su carácter de servicio público regulado ni exime del cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta Ley y en la normativa aplicable.

Artículo 92. La prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros deberá desarrollarse bajo criterios de seguridad vial, accesibilidad, calidad, eficiencia operativa, sostenibilidad ambiental y trato digno a las personas usuarias.

Las personas prestadoras del servicio, así como quienes operen mecanismos tecnológicos de intermediación, deberán garantizar condiciones que prevengan cualquier forma de violencia, acoso, hostigamiento, discriminación o trato desigual, particularmente por razones de género, discapacidad, edad, origen étnico, condición socioeconómica, orientación sexual, identidad o expresión de género, religión o cualquier otra categoría protegida por el marco constitucional y convencional aplicable.

La autoridad competente deberá promover la adopción de protocolos de prevención y atención de riesgos, incluyendo mecanismos de reporte accesibles y medidas de trazabilidad que fortalezcan la seguridad de las personas usuarias, especialmente en horarios, zonas o contextos identificados como de mayor vulnerabilidad.

La prestación del servicio deberá contribuir a la reducción de emisiones contaminantes y a la transición progresiva hacia modalidades de menor impacto ambiental, conforme a los instrumentos de política pública vigentes en materia de movilidad y calidad del aire.

Artículo 93. El servicio de transporte público individual de pasajeros podrá prestarse mediante vehículos concesionados o autorizados bajo esquemas de operación libre o de sitio, en zonas de regulación específica como aeropuertos, terminales de transporte terrestre, centrales de autobuses, centros de transferencia modal u otros espacios estratégicos determinados por la autoridad competente, así como a través de mecanismos tecnológicos de intermediación digital para la solicitud, asignación o pago del viaje.

La utilización de plataformas tecnológicas, sistemas digitales de despacho o herramientas de geolocalización no modifica la naturaleza pública regulada del servicio ni sustituye las obligaciones administrativas, fiscales, operativas y de seguridad previstas en esta Ley y en la normativa aplicable.

La autoridad competente podrá reconocer modalidades innovadoras o emergentes que incorporen tecnologías automatizadas o de conducción asistida,



siempre que se garantice la seguridad vial, la accesibilidad universal, la protección de datos personales y la responsabilidad frente a personas usuarias y terceros.

La regulación de las distintas modalidades deberá observar principios de neutralidad tecnológica, equidad regulatoria y proporcionalidad, evitando asimetrías injustificadas entre esquemas que presten servicios sustancialmente equivalentes.

Artículo 94. La prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en aeropuertos, terminales de transporte terrestre, centrales de autobuses, centros de transferencia modal, recintos estratégicos o polígonos de alta concentración de personas se sujetará a condiciones específicas de operación que determine la autoridad competente, con base en criterios técnicos de seguridad vial, ordenamiento del espacio público, accesibilidad universal y protección de personas usuarias.

En estos espacios, la regulación deberá garantizar condiciones de competencia equitativa entre modalidades autorizadas, evitar privilegios permanentes injustificados y asegurar que las personas usuarias cuenten con información clara, accesible y verificable sobre tarifas, identificación del vehículo y mecanismos de atención a incidencias.

Cuando se trate de zonas bajo competencia concurrente o federal, la autoridad local deberá coordinarse con las instancias correspondientes para armonizar criterios operativos, respetando la distribución constitucional de competencias y evitando duplicidades regulatorias.

Las medidas que se adopten en estas zonas deberán priorizar la seguridad peatonal, la accesibilidad para personas con discapacidad, la prevención de violencia por razones de género y la reducción de riesgos asociados a aglomeraciones o maniobras vehiculares en espacios de alta demanda.

Artículo 95. La prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros mediante plataformas digitales o mecanismos tecnológicos de intermediación deberá realizarse bajo autorización o registro emitido por la autoridad competente, conforme a lo previsto en la normativa aplicable. La intermediación tecnológica no modifica la naturaleza pública regulada del servicio ni exime del cumplimiento de las obligaciones de seguridad vial, protección de personas usuarias y responsabilidad administrativa establecidas en esta Ley.

Las personas físicas o morales que operen plataformas tecnológicas deberán garantizar mecanismos de identificación verificable de la persona conductora y del vehículo, trazabilidad del viaje, registro de información básica del servicio, canales accesibles y eficaces de atención a quejas o emergencias, así



como cobertura de seguro suficiente para proteger a personas usuarias y terceros frente a daños derivados de la prestación del servicio.

La operación de plataformas deberá observar la normativa en materia de protección de datos personales, asegurando el tratamiento legítimo, proporcional y seguro de la información generada, y permitiendo a la autoridad el acceso a datos agregados y anonimizados con fines estadísticos, de planeación y seguridad vial, sin que ello implique vigilancia indebida ni afectación a derechos fundamentales.

La autoridad competente deberá procurar que los mecanismos digitales no generen exclusión por brecha tecnológica, promoviendo condiciones de accesibilidad y alternativas razonables para personas usuarias que enfrenten barreras tecnológicas o de conectividad.

Artículo 96. El servicio de taxi concesionado o autorizado constituye una modalidad tradicional del transporte público individual de pasajeros y se prestará conforme al régimen de concesión o permiso vigente, bajo condiciones que garanticen seguridad vial, identificación clara del vehículo, certeza tarifaria, trato digno y accesibilidad para las personas usuarias.

La autoridad competente podrá establecer lineamientos técnicos relativos a cromática, equipamiento visible de identificación, sistemas de medición o cálculo tarifario, mecanismos de registro digital del servicio y demás condiciones necesarias para asegurar transparencia, trazabilidad y seguridad operativa, sin imponer cargas desproporcionadas que afecten la viabilidad económica del servicio o generen asimetrías regulatorias injustificadas frente a otras modalidades legalmente autorizadas.

Las personas concesionarias y conductoras deberán observar los principios de igualdad sustantiva, no discriminación y perspectiva de género en la prestación del servicio, absteniéndose de negar el traslado por motivos discriminatorios o de realizar conductas que vulneren la integridad física o dignidad de las personas usuarias.

La autoridad deberá promover progresivamente la incorporación de vehículos con tecnologías de bajas o cero emisiones dentro del servicio de taxi concesionado, conforme a criterios de viabilidad técnica, sostenibilidad ambiental y disponibilidad presupuestaria, procurando que la transición no genere afectaciones desproporcionadas a quienes actualmente prestan el servicio.

Artículo 97. La prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros deberá desarrollarse en condiciones que garanticen la seguridad integral de las personas usuarias, particularmente en contextos de riesgo asociados a horarios nocturnos, zonas de alta incidencia delictiva o situaciones de vulnerabilidad diferenciada.



Las personas conductoras, concesionarias y operadoras de mecanismos tecnológicos de intermediación deberán adoptar medidas razonables de prevención que contribuyan a inhibir actos de violencia, acoso, hostigamiento o cualquier conducta que vulnere la integridad física, psicológica o dignidad de las personas usuarias, con especial atención a mujeres, niñas, adolescentes y personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria.

La autoridad competente promoverá la implementación de protocolos de actuación, mecanismos de reporte accesibles y herramientas tecnológicas que permitan la trazabilidad del servicio y la atención oportuna de incidencias, asegurando que tales medidas respeten la protección de datos personales y el debido proceso.

La regulación en materia de seguridad deberá privilegiar la prevención, la capacitación y la corresponsabilidad institucional, evitando trasladar de manera desproporcionada cargas de protección a las personas usuarias y garantizando que la respuesta ante incidentes se desarrolle bajo un enfoque de derechos humanos.

Artículo 98. La prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros implicará responsabilidad frente a las personas usuarias y a terceros por los daños que pudieran derivarse de su operación, conforme al marco jurídico aplicable en materia administrativa, civil y, en su caso, penal.

Las personas concesionarias, autorizadas o quienes operen mediante mecanismos tecnológicos de intermediación deberán garantizar la existencia de cobertura suficiente para responder por daños a personas usuarias, peatones, ciclistas y terceros afectados durante la prestación del servicio, en los términos que determine la normativa aplicable.

La existencia de intermediación digital no exime de responsabilidad a quienes intervengan en la cadena operativa del servicio, debiendo establecerse mecanismos claros de asignación de responsabilidad conforme a la naturaleza de la participación de cada sujeto.

La autoridad competente deberá verificar que las condiciones de cobertura se mantengan vigentes y sean adecuadas al riesgo propio de esta modalidad de transporte, procurando que las exigencias regulatorias sean proporcionales y no generen barreras indebidas para la continuidad del servicio.

Artículo 99. El servicio de transporte público individual de pasajeros deberá prestarse en condiciones que garanticen accesibilidad universal y trato digno para personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y demás personas con movilidad reducida temporal o permanente.



La autoridad competente promoverá progresivamente la incorporación de unidades accesibles o adaptadas, así como mecanismos que faciliten la solicitud y asignación de vehículos adecuados cuando las personas usuarias así lo requieran, evitando que la accesibilidad dependa exclusivamente de la buena voluntad del prestador del servicio.

Las personas conductoras deberán abstenerse de negar el servicio por razones relacionadas con discapacidad, condición física, uso de ayudas técnicas, animales de asistencia o cualquier otra circunstancia protegida por el marco jurídico aplicable, debiendo adoptar medidas razonables que permitan la prestación del servicio en condiciones de seguridad.

Las plataformas tecnológicas o mecanismos de intermediación deberán incorporar opciones que permitan identificar necesidades de accesibilidad, sin que ello implique tratamiento indebido de datos personales ni prácticas discriminatorias.

La regulación de accesibilidad deberá armonizarse con la normativa en materia de diseño universal, derechos de las personas con discapacidad y movilidad incluyente, privilegiando soluciones progresivas y técnicamente viables que fortalezcan la igualdad sustantiva en el acceso al servicio.

Artículo 100. La operación del servicio de transporte público individual de pasajeros mediante mecanismos tecnológicos deberá desarrollarse con transparencia, responsabilidad y respeto a los derechos fundamentales de las personas usuarias y conductoras.

Las plataformas digitales y sistemas tecnológicos de intermediación deberán garantizar que los procesos automatizados de asignación de viajes, fijación dinámica de tarifas o evaluación de desempeño no generen prácticas discriminatorias directas o indirectas por razones de género, edad, discapacidad, origen étnico, condición socioeconómica o cualquier otra categoría protegida por el orden jurídico aplicable.

La autoridad competente podrá requerir información agregada y anonimizada para fines de planeación, evaluación de políticas públicas y seguridad vial, asegurando que el tratamiento de datos personales observe los principios de licitud, finalidad, proporcionalidad y seguridad establecidos en la normativa correspondiente.

En ningún caso la utilización de herramientas tecnológicas podrá justificar la vulneración del debido proceso, la opacidad en la toma de decisiones automatizadas o la imposición de medidas sin posibilidad de revisión humana cuando afecten derechos o intereses legítimos.



La regulación deberá fomentar innovación responsable y gobernanza digital, procurando equilibrio entre desarrollo tecnológico, protección de derechos y eficiencia operativa del servicio.

Artículo 101. La Secretaría de Movilidad podrá autorizar programas piloto, pruebas controladas o esquemas experimentales relacionados con la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros cuando se incorporen nuevas tecnologías, modelos operativos o soluciones digitales que no se encuentren expresamente previstas en la regulación vigente, siempre que se garantice la seguridad vial, la protección de las personas usuarias, la accesibilidad universal y el respeto irrestricto a los derechos humanos.

La autorización de programas piloto deberá fundarse en criterios técnicos verificables, delimitación territorial o temporal, evaluación de riesgos y mecanismos de supervisión institucional que permitan valorar su impacto en la seguridad, eficiencia, sostenibilidad ambiental y equidad en el acceso al servicio. En todo momento deberá asegurarse que la innovación tecnológica no genere regresividad en la protección de derechos ni desplace injustificadamente modalidades previamente autorizadas.

Concluidos los periodos de prueba, la autoridad deberá realizar una evaluación técnica que permita determinar la viabilidad de su incorporación permanente al sistema regulado, pudiendo emitir lineamientos o ajustes normativos conforme a sus atribuciones, sin que ello implique modificación automática de la naturaleza jurídica del servicio ni creación de estructuras administrativas adicionales.

La actualización regulatoria en esta materia deberá observar principios de progresividad, neutralidad tecnológica, proporcionalidad y sostenibilidad, procurando que el marco normativo se adapte a la evolución tecnológica sin perder coherencia con el modelo de movilidad segura, incluyente y ambientalmente responsable previsto en esta Ley.

Artículo 102. La Secretaría integrará al Registro Público del Transporte un módulo de accesibilidad vehicular y publicará anualmente el Índice de Accesibilidad de la Flota de Transporte, desagregado por modalidad, demarcación territorial y tipo de tecnología de accesibilidad incorporada.

El índice de accesibilidad se publicará en formato de datos abiertos y servirá de insumo para el reporte de la Ciudad de México ante el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y ante el Comité de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.



El Reglamento establecerá los contenidos del módulo, la periodicidad de actualización y las obligaciones de reporte de las personas concesionarias y permisionarias.

CAPÍTULO VIII

CICLOTAXIS Y MOTOTAXIS

Artículo 103. Los servicios de ciclotaxi y mototaxi constituyen modalidades especiales de transporte público individual de pasajeros, cuya operación estará sujeta a delimitación territorial, regulación específica y evaluación periódica por parte de la autoridad competente.

Estas modalidades no podrán operar de manera generalizada en toda la Ciudad, sino únicamente en las zonas determinadas mediante estudio técnico que justifique su necesidad y viabilidad.

Artículo 104. La operación de ciclotaxis y mototaxis requerirá autorización expresa de la autoridad competente, previa realización de estudios técnicos que consideren:

- I. Condiciones de conectividad con el transporte público formal;
- II. Características geométricas y de seguridad de las vialidades;
- III. Densidad poblacional y demanda de movilidad local;
- IV. Impacto en la seguridad vial y en la operación de otras modalidades de transporte; y
- V. Condiciones ambientales y de ordenamiento territorial.

Las zonas autorizadas deberán delimitarse de manera precisa y publicarse oficialmente y la autorización tendrá carácter temporal y estará sujeta a evaluación periódica para determinar su continuidad.

Artículo 105. El servicio de mototaxi únicamente podrá prestarse mediante vehículos que cumplan con especificaciones técnicas previamente autorizadas por la autoridad competente, mismos que deberán de

- I. Contar con número máximo de personas pasajeras determinado por la autoridad conforme a criterios de seguridad;
- II. Incorporar dispositivos de iluminación, frenos, señalización y estabilidad que cumplan con los estándares técnicos aplicables;
- III. Contar con estructura de protección que reduzca el riesgo de lesiones en caso de colisión o volcadura, cuando técnicamente sea viable;
- IV. Mantener condiciones físico-mecánicas verificables mediante revisiones periódicas;



V. Circular exclusivamente dentro de las zonas autorizadas; y

VI. Respetar los límites de velocidad específicos que determine la autoridad para esta modalidad.

La autoridad podrá establecer restricciones respecto a potencia, cilindrada o características del motor, priorizando la seguridad vial.

Artículo 106. Las personas que operen unidades de mototaxi deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I. Contar con licencia de conducir vigente del tipo que determine la autoridad competente para esta modalidad;

II. Acreditar curso obligatorio de capacitación en seguridad vial, conducción defensiva, atención a personas usuarias y perspectiva de género, con actualización periódica conforme a los lineamientos que emita la autoridad;

III. Estar inscritas en el registro correspondiente de la autoridad competente;

IV. No contar con sanciones firmes que impliquen suspensión o cancelación del derecho a conducir conforme a esta Ley;

V. Portar identificación visible durante la prestación del servicio, conforme a los lineamientos aplicables;

VI. Las personas operadoras deberán utilizar casco certificado conforme a las Normas Oficiales Mexicanas o estándares técnicos equivalentes reconocidos por la autoridad competente; y

VII. Las personas pasajeras deberán contar igualmente con casco certificado proporcionado por la persona operadora en condiciones adecuadas de higiene y seguridad.

La autoridad establecerá elementos de identificación visibles en el casco o en la indumentaria del operador cuando resulte técnicamente necesario para fines de supervisión y seguridad, conforme a criterios de proporcionalidad.

Artículo 107. El servicio de mototaxi deberá prestarse exclusivamente dentro de las zonas autorizadas por la autoridad competente y conforme a las condiciones establecidas en la autorización correspondiente.

Queda prohibido a las personas operadoras de mototaxi:

I. Circular fuera de los polígonos territoriales autorizados;

II. Transitar por vías primarias, de acceso controlado o aquellas que la autoridad determine como incompatibles con esta modalidad;

III. Modificar las características técnicas del vehículo sin autorización expresa;

IV. Prestar el servicio bajo modalidad colectiva o transportar un número de personas mayor al autorizado;



V. Operar sin portar identificación visible o sin cumplir con las condiciones de seguridad previstas en esta Ley; y

VI. Estacionarse o hacer base en lugares no autorizados que obstruyan la circulación peatonal o vehicular.

La autoridad competente podrá establecer horarios de operación cuando las condiciones de seguridad vial o convivencia urbana lo justifiquen mediante criterios técnicos fundados.

El incumplimiento de estas disposiciones dará lugar a las sanciones previstas en esta Ley, sin perjuicio de la suspensión o cancelación de la autorización correspondiente.

Artículo 108. La autoridad competente deberá realizar evaluaciones periódicas sobre la operación del servicio de mototaxi en cada zona autorizada.

Las evaluaciones deberán considerar, al menos:

I. Impacto en la seguridad vial;

II. Compatibilidad con el transporte público formal;

III. Cumplimiento de las condiciones de operación y seguridad previstas en esta Ley;

IV. Demanda real del servicio y necesidades de conectividad local;

V. Quejas ciudadanas y afectaciones al espacio público; y

VI. Impacto ambiental y niveles de emisiones, cuando resulte aplicable.

Con base en la evaluación técnica, la autoridad podrá:

a) Confirmar la continuidad del servicio en la zona autorizada;

b) Modificar las condiciones de operación;

c) Reducir el polígono autorizado; o

d) Determinar la cancelación progresiva de la modalidad en dicha zona, cuando se acredite su incompatibilidad con el interés público.

Las determinaciones deberán estar debidamente fundadas y motivadas, garantizando siempre el derecho de audiencia de las personas autorizadas.

Artículo 109. La autorización para la prestación del servicio de mototaxi podrá suspenderse o cancelarse por la autoridad competente, previa sustanciación del procedimiento correspondiente y garantizando el derecho de audiencia, cuando se actualice alguna de las siguientes causas:

I. Operar fuera del polígono territorial autorizado;

II. Prestar el servicio en condiciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas usuarias o de terceros;

III. Incumplir de manera reiterada las disposiciones de esta Ley o de los lineamientos que deriven de ella;

IV. Permitir la operación del vehículo por persona distinta a la autorizada;



V. Incurrir en conductas que impliquen violencia, discriminación o trato indigno hacia personas usuarias; y

VI. No acreditar las revisiones técnicas o capacitaciones obligatorias dentro de los plazos establecidos.

La suspensión procederá cuando la infracción sea subsanable y no exista riesgo inminente para la seguridad vial, la cancelación procederá cuando la conducta sea grave, reiterada o implique riesgo significativo para la vida o integridad de las personas.

Todas las determinaciones deberán ser fundadas y motivadas, y podrán impugnarse conforme a la legislación aplicable.

TÍTULO QUINTO

DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE USO PARTICULAR

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 110. Los vehículos motorizados de uso particular constituyen medios de transporte destinados al desplazamiento privado de personas o bienes sin fines de prestación de servicio público, y su circulación en la vía pública estará sujeta a los principios de jerarquía de la movilidad, Sistema Seguro, seguridad vial preventiva y responsabilidad reforzada frente a personas usuarias vulnerables.

La conducción de vehículos motorizados particulares constituye una actividad de riesgo creado, por lo que su ejercicio exige el máximo deber de diligencia y cuidado en la protección de la vida e integridad de las demás personas usuarias de la vía pública, conforme a los principios de esta Ley.

La regulación aplicable a los vehículos motorizados de uso particular deberá armonizarse con el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones administrativas vigentes, evitando duplicidades normativas y garantizando claridad operativa para las personas conductoras.

La autoridad competente podrá establecer medidas de gestión vial específicas aplicables a vehículos particulares cuando existan razones fundadas de seguridad vial, protección ambiental, gestión del tránsito o preservación del espacio público, conforme a criterios de proporcionalidad, legalidad y razonabilidad administrativa.

En ningún caso el ejercicio del derecho a la movilidad mediante vehículo motorizado particular podrá ejercerse en detrimento de la seguridad e integridad de las personas usuarias prioritarias de la vía pública.

Artículo 111. Para efectos de esta Ley, los vehículos motorizados de uso particular se clasifican en:



I. Automóviles y vehículos ligeros de cuatro ruedas destinados al traslado privado de personas o bienes sin fines de servicio público;

II. Motocicletas de uso particular, incluyendo aquellas de dos o más ruedas con propulsión motorizada, destinadas al desplazamiento privado;

III. Vehículos eléctricos, híbridos o de tecnologías alternativas de uso particular, siempre que por su potencia, peso y características técnicas no encuadren en la categoría de dispositivos de movilidad personal prevista en esta Ley; y

IV. Aquellos otros vehículos automotores de uso privado que, por sus características técnicas, determine el Reglamento, conforme a criterios de seguridad vial y evidencia técnica.

La clasificación prevista en este artículo tiene efectos exclusivamente regulatorios para la aplicación de esta Ley y no modifica las categorías administrativas establecidas en otras disposiciones en materia de tránsito, control vehicular o registro.

La autoridad competente podrá emitir lineamientos técnicos para precisar las características que distinguen cada categoría, atendiendo a criterios de masa, potencia, velocidad máxima de diseño y potencial de riesgo vial, bajo el modelo de Sistema Seguro.

En ningún caso la clasificación podrá utilizarse para imponer restricciones arbitrarias o discriminatorias, debiendo observar los principios de legalidad, proporcionalidad y jerarquía de la movilidad.

Artículo 112. Las personas conductoras de vehículos motorizados de uso particular deberán circular con diligencia reforzada, observando en todo momento los principios de jerarquía de la movilidad, Sistema Seguro y prevención de riesgos, priorizando la protección de la vida e integridad física de las personas usuarias más vulnerables de la vía pública.

Con independencia de las disposiciones específicas previstas en el Reglamento de Tránsito, las personas conductoras tendrán las siguientes obligaciones generales:

I. Respetar la prioridad de paso de personas peatonas en cruces señalizados o no señalizados, así como en zonas escolares, hospitalarias o de alta concentración peatonal;

II. Mantener control efectivo del vehículo, ajustando la velocidad a las condiciones reales de la vía, visibilidad, clima y entorno urbano;

III. Guardar distancia de seguridad suficiente respecto de otros vehículos, personas ciclistas y dispositivos de movilidad personal;



IV. Extremar precauciones en presencia de niñas, niños, personas mayores, personas con discapacidad o personas con movilidad reducida, adoptando medidas preventivas adicionales cuando las condiciones lo requieran;

V. Abstenerse de realizar maniobras que impliquen invasión de infraestructura peatonal, ciclista o carriles confinados de transporte público, salvo autorización expresa y señalización correspondiente; y

VI. Conducir libres de distracciones que comprometan la atención plena a la vía y a su entorno inmediato.

El deber de diligencia reforzada implica que, ante situaciones de riesgo previsible, la persona conductora deberá optar por la conducta más segura y preventiva, aun cuando ello suponga una reducción temporal en la velocidad o prioridad de circulación.

La conducción de vehículos motorizados particulares constituye una actividad que genera riesgo potencial elevado frente a otras personas usuarias de la vía pública, por lo que su ejercicio exige responsabilidad objetiva preventiva conforme a los principios de esta Ley.

Artículo 113. Las personas propietarias y conductoras de vehículos motorizados de uso particular deberán contribuir activamente a la construcción de una cultura de seguridad vial basada en la prevención de riesgos, el respeto a la jerarquía de la movilidad y la protección prioritaria de la vida.

El uso del vehículo particular no confiere derecho preferente sobre el espacio público ni prioridad automática frente a otras personas usuarias de la vía, debiendo ejercerse bajo criterios de convivencia, corresponsabilidad y respeto mutuo.

Las personas propietarias de vehículos particulares serán corresponsables de permitir la conducción únicamente a personas que cuenten con licencia vigente del tipo correspondiente y que se encuentren en condiciones físicas y mentales aptas para conducir, conforme a la normativa aplicable.

La autoridad competente podrá desarrollar programas permanentes de sensibilización y educación vial dirigidos a personas conductoras de vehículos particulares, utilizando estructuras administrativas existentes y sin generar cargas presupuestarias adicionales no previstas.

La corresponsabilidad en la seguridad vial implica que las personas conductoras deberán adoptar conductas preventivas incluso cuando otras personas usuarias incumplan disposiciones reglamentarias, priorizando en todo momento la reducción del riesgo y la preservación de la vida.

CAPÍTULO II

DE LOS AUTOMÓVILES Y VEHÍCULOS LIGEROS DE USO PARTICULAR



Artículo 114. Los automóviles y vehículos ligeros de uso particular deberán circular en condiciones que garanticen seguridad vial, control efectivo del vehículo y compatibilidad con el entorno urbano, conforme a los principios de jerarquía de la movilidad y Sistema Seguro previstos en esta Ley.

La circulación de automóviles particulares deberá ajustarse a la función y clasificación de la vía, respetando los límites de velocidad establecidos en el Reglamento de Tránsito y atendiendo a las condiciones reales de operación, tales como concentración peatonal, presencia de infraestructura ciclista, condiciones climáticas, obras, eventos o situaciones extraordinarias.

Las personas conductoras de automóviles particulares deberán extremar precauciones en zonas de tránsito calmado, entornos escolares, áreas hospitalarias, Zonas de Tránsito Controlado y corredores con alta siniestralidad, reduciendo la velocidad cuando sea necesario para evitar riesgos previsibles.

En ningún caso los automóviles particulares podrán utilizar infraestructura destinada exclusivamente a personas peatonas, ciclistas o transporte público, salvo autorización expresa debidamente señalizada.

La autoridad competente podrá establecer medidas de gestión vial diferenciadas aplicables a vehículos particulares cuando existan razones fundadas de seguridad, congestión o protección ambiental, conforme a criterios técnicos verificables y bajo principios de proporcionalidad y razonabilidad administrativa.

El uso del automóvil particular deberá ejercerse de manera compatible con la accesibilidad universal, evitando obstrucciones a rampas, cruces peatonales, banquetas, ciclovías y espacios destinados a personas con discapacidad.

Artículo 115. Los automóviles y vehículos ligeros de uso particular que circulen en la Ciudad de México deberán encontrarse en condiciones técnico-mecánicas que no representen riesgo para la seguridad vial ni para la integridad de las personas usuarias de la vía pública.

Las personas propietarias o poseedoras de vehículos particulares serán responsables de mantener en funcionamiento adecuado, al menos, los sistemas de frenado, dirección, suspensión, iluminación, señalización, neumáticos y demás componentes esenciales para la conducción segura, conforme a las disposiciones técnicas aplicables.

La circulación de un vehículo en condiciones que comprometan su estabilidad, capacidad de frenado, visibilidad o control efectivo constituirá infracción conforme al régimen previsto en esta Ley y el Reglamento de Tránsito, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que resulten aplicables en caso de siniestro.



La autoridad competente podrá establecer programas de verificación técnica, inspección o revisión preventiva conforme a la normativa vigente, procurando que dichos mecanismos tengan finalidad estrictamente preventiva y de seguridad vial, y no carácter meramente recaudatorio.

Las medidas relacionadas con verificación vehicular deberán armonizarse con la normativa ambiental aplicable, respetando la distribución constitucional de competencias y evitando duplicidad regulatoria.

El deber de mantenimiento preventivo forma parte de la responsabilidad reforzada inherente a la conducción de vehículos motorizados, en atención al potencial de riesgo que éstos representan frente a personas usuarias vulnerables.

Artículo 116. La conducción de vehículos motorizados de uso particular deberá realizarse en condiciones físicas, mentales y técnicas que permitan el control pleno del vehículo y la atención permanente al entorno vial, conforme a los principios de seguridad vial preventiva y Sistema Seguro previstos en esta Ley.

Las personas conductoras deberán abstenerse de operar el vehículo cuando se encuentren bajo efectos de alcohol, sustancias psicoactivas, medicamentos que alteren la capacidad de reacción, fatiga extrema o cualquier condición que disminuya de manera significativa la aptitud para conducir de forma segura, conforme a lo establecido en la normativa aplicable.

La conducción deberá efectuarse sin distracciones que comprometan la atención a la vía pública, incluyendo el uso indebido de dispositivos electrónicos u otros elementos que reduzcan la capacidad de reacción ante situaciones de riesgo.

El deber de prevención de riesgos implica que la persona conductora deberá anticipar escenarios previsibles de conflicto vial, particularmente en cruces, intersecciones, zonas escolares, corredores de transporte público, áreas con infraestructura ciclista y espacios de alta concentración peatonal.

Las personas propietarias o poseedoras de vehículos particulares deberán adoptar medidas razonables para evitar el uso indebido del vehículo por parte de personas que carezcan de licencia vigente, experiencia suficiente o condiciones aptas para conducir.

El incumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo dará lugar a las responsabilidades administrativas correspondientes conforme al régimen de infracciones y sanciones previsto en esta Ley y el Reglamento de Tránsito, sin perjuicio de otras responsabilidades legales aplicables.

CAPÍTULO III

DE LAS MOTOCICLETAS DE USO PARTICULAR



Artículo 117. Las motocicletas de uso particular constituyen vehículos motorizados de menor estabilidad estructural que los automóviles y, por sus características técnicas, generan dinámicas de riesgo diferenciadas tanto para sus personas conductoras como para otras personas usuarias de la vía pública.

La circulación de motocicletas deberá realizarse bajo criterios reforzados de conducción preventiva, visibilidad, control y protección personal, conforme a los principios de Sistema Seguro y jerarquía de la movilidad previstos en esta Ley.

Las personas conductoras de motocicletas deberán extremar precauciones en intersecciones, carriles compartidos, zonas de alta congestión y corredores con infraestructura ciclista o de transporte público, evitando maniobras que comprometan la previsibilidad y seguridad del tránsito.

La operación de motocicletas no podrá implicar invasión de infraestructura destinada prioritariamente a personas peatonas, ciclistas o transporte público, ni el uso indebido de espacios confinados o zonas de tránsito calmado.

La autoridad competente podrá establecer medidas específicas de gestión vial aplicables a motocicletas cuando existan razones fundadas de seguridad vial, siniestralidad registrada o protección de personas usuarias vulnerables, conforme a criterios técnicos verificables.

La conducción de motocicleta implica responsabilidad reforzada tanto por la vulnerabilidad de la persona conductora como por el potencial de riesgo que pueden generar maniobras imprudentes en entornos urbanos complejos.

Artículo 118. Las motocicletas de uso particular que circulen en la Ciudad de México deberán cumplir con condiciones técnicas y de equipamiento que garanticen visibilidad, estabilidad y control, conforme a la normativa aplicable y a los principios de seguridad vial previstos en esta Ley.

Las personas conductoras y, en su caso, acompañantes deberán utilizar casco certificado que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia, debidamente ajustado y abrochado durante toda la circulación.

El casco deberá encontrarse en condiciones adecuadas de integridad estructural, sin alteraciones que disminuyan su capacidad de protección.

La autoridad competente podrá establecer lineamientos técnicos complementarios respecto de elementos reflectantes, dispositivos de iluminación, sistemas de freno, espejos retrovisores y demás componentes necesarios para garantizar condiciones mínimas de seguridad, conforme a evidencia técnica y criterios de proporcionalidad.

La circulación con acompañante únicamente será permitida cuando la motocicleta cuente con asiento y elementos de apoyo diseñados para tal fin, debiendo ambas personas cumplir con las medidas de protección personal previstas en este artículo.



Las disposiciones en materia de equipamiento deberán interpretarse bajo el modelo de prevención de lesiones graves y mortales, privilegiando siempre la reducción del daño ante eventual siniestro.

El incumplimiento de estas obligaciones dará lugar a las sanciones previstas en esta Ley y en el Reglamento de Tránsito, sin perjuicio de las responsabilidades que resulten aplicables en caso de siniestro.

Artículo 119. La conducción de motocicletas deberá realizarse bajo criterios de previsibilidad, control y seguridad reforzada, quedando prohibidas aquellas maniobras que incrementen de manera significativa el riesgo para la persona conductora o para otras personas usuarias de la vía pública. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito, se consideran conductas de riesgo en la conducción de motocicletas:

I. Circular entre carriles de circulación de manera que se comprometa la estabilidad, visibilidad o seguridad del tránsito;

II. Rebasar vehículos por el lado derecho cuando ello no esté expresamente permitido por la normativa aplicable;

III. Circular sobre banquetas, zonas peatonales, ciclovías o carriles confinados de transporte público sin autorización expresa;

IV. Realizar maniobras bruscas, zigzaguo entre vehículos o cambios intempestivos de carril sin señalización adecuada;

V. Conducir con alteraciones estructurales que modifiquen las características técnicas de la motocicleta y comprometan su estabilidad o seguridad;

VI. Circular con placas ocultas, alteradas o con elementos que dificulten su identificación; y

VII. Modificar sistemas de escape o dispositivos sonoros de forma que generen contaminación auditiva o afecten la convivencia urbana.

La autoridad competente podrá emitir lineamientos técnicos complementarios para identificar configuraciones o prácticas que representen riesgo elevado conforme a evidencia de siniestralidad.

Las prohibiciones previstas en este artículo deberán aplicarse bajo criterios de legalidad, proporcionalidad y respeto al debido proceso, evitando interpretaciones extensivas que generen incertidumbre jurídica.

El incumplimiento dará lugar a las sanciones correspondientes conforme al régimen previsto en esta Ley y el Reglamento de Tránsito.

Artículo 120. La conducción de motocicletas de uso particular requiere habilidades técnicas específicas y mayor exposición al riesgo vial, por lo que la autoridad competente promoverá esquemas permanentes de capacitación,



sensibilización y conducción preventiva dirigidos a personas motociclistas, utilizando estructuras administrativas existentes.

La autoridad podrá establecer, conforme a la normativa aplicable en materia de licencias, criterios técnicos mínimos de evaluación práctica y teórica diferenciada para la conducción de motocicletas, atendiendo a su dinámica de riesgo particular.

Los programas de capacitación deberán incorporar, al menos:

I. Técnicas de conducción defensiva y control en situaciones de emergencia;

II. Prevención de colisiones en intersecciones y puntos ciegos;

III. Uso correcto de equipo de protección personal;

IV. Convivencia segura con peatones, ciclistas, transporte público y vehículos particulares; y

V. Perspectiva de género y prevención de conductas de riesgo asociadas a patrones de conducción temeraria.

La implementación de acciones formativas deberá observar criterios de proporcionalidad y razonabilidad administrativa, evitando la creación de cargas económicas desproporcionadas para las personas motociclistas.

La capacitación en seguridad vial constituye una herramienta preventiva orientada a reducir la incidencia de lesiones graves y mortales, y deberá integrarse a las políticas públicas de seguridad vial previstas en esta Ley.

CAPÍTULO IV

DE LA CONFIGURACIÓN VEHICULAR, REMOLQUES Y CONDICIONES AMBIENTALES

Artículo 121. Los vehículos motorizados de uso particular deberán conservar condiciones técnicas y estructurales compatibles con su diseño original y con los estándares de seguridad vial aplicables, quedando prohibidas modificaciones que alteren su estabilidad, capacidad de frenado, dirección, visibilidad o comportamiento dinámico de manera que incrementen el riesgo para otras personas usuarias de la vía pública.

Las adaptaciones o modificaciones permitidas deberán respetar parámetros técnicos verificables y no podrán generar invasión indebida de carriles, reducción de visibilidad para terceros, aumento desproporcionado de emisiones contaminantes ni niveles de ruido que afecten la convivencia urbana.

La autoridad competente podrá establecer lineamientos técnicos específicos para vehículos de gran masa, altura o potencia que circulen en entornos urbanos densos, cuando se identifique riesgo diferenciado para personas peatonas o ciclistas, conforme a evidencia técnica.



Artículo 122. Los vehículos motorizados de uso particular que incorporen remolques, semirremolques o cualquier dispositivo de arrastre deberán operar bajo condiciones que garanticen estabilidad, visibilidad y control seguro del conjunto vehicular.

La utilización de remolques deberá respetar los límites de peso, dimensiones y capacidad de arrastre establecidos en la normativa aplicable, asegurando que el vehículo tractor cuente con las condiciones técnicas necesarias para soportar la carga sin comprometer la seguridad vial.

Queda prohibida la circulación de remolques que:

- I. Carezcan de sistema propio de iluminación y señalización visible;
- II. No cuenten con mecanismos de sujeción adecuados y certificados;
- III. Excedan las dimensiones o pesos permitidos para vialidades urbanas; y
- IV. Generen inestabilidad manifiesta o riesgo para otras personas usuarias de la vía pública.

La autoridad competente podrá establecer restricciones territoriales o temporales para la circulación de conjuntos vehiculares de gran dimensión en zonas de alta concentración peatonal, entornos escolares, vialidades secundarias o áreas con limitaciones geométricas, conforme a criterios técnicos y principios de proporcionalidad.

Las disposiciones relativas a remolques deberán armonizarse con la normativa en materia de transporte de carga cuando el arrastre implique actividades comerciales, evitando que el uso particular encubra modalidades de transporte regulado.

El incumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo dará lugar a las sanciones administrativas correspondientes conforme a esta Ley y el Reglamento de Tránsito.

Artículo 123. Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad de México deberán cumplir con las disposiciones ambientales aplicables en materia de emisiones contaminantes, control de ruido y verificación vehicular, conforme a la normativa vigente y a la distribución constitucional de competencias.

La circulación de vehículos que excedan los límites permisibles de emisiones o niveles de ruido establecidos por la autoridad competente constituirá infracción conforme al régimen previsto en esta Ley y demás disposiciones aplicables.

Queda prohibida la alteración o manipulación de sistemas de control de emisiones, convertidores catalíticos, filtros, dispositivos electrónicos o mecanismos diseñados para reducir contaminación atmosférica o acústica.



La autoridad competente podrá establecer medidas de gestión diferenciada para vehículos particulares en Zonas de Bajas Emisiones, Zonas de Tránsito Controlado o áreas con contingencia ambiental declarada, conforme a criterios técnicos, proporcionalidad y legalidad administrativa.

Las medidas ambientales aplicables a vehículos particulares deberán orientarse a la protección de la salud pública y la calidad del aire, sin generar restricciones arbitrarias ni afectar desproporcionadamente el derecho a la movilidad.

Las disposiciones previstas en este artículo se interpretarán de manera armónica con la normativa ambiental local y federal, evitando duplicidades regulatorias o invasión de competencias.

CAPÍTULO V

DE LA RESPONSABILIDAD, ASEGURAMIENTO Y CONSECUENCIAS JURÍDICAS EN LA CONDUCCIÓN PARTICULAR

Artículo 124. La conducción de vehículos motorizados de uso particular constituye una actividad generadora de riesgo que impone a la persona conductora el deber de responder por los daños y perjuicios que cause con motivo de su operación, conforme a la legislación civil, administrativa y penal aplicable.

La responsabilidad derivada de la conducción se determinará atendiendo a los principios de diligencia reforzada, prevención de riesgos y protección prioritaria de personas usuarias vulnerables de la vía pública, conforme al modelo de Sistema Seguro previsto en esta Ley.

Cuando el siniestro vial involucre a personas peatonas, ciclistas, personas con discapacidad, niñas, niños o personas mayores, la autoridad deberá valorar las circunstancias bajo criterios de protección reforzada, sin que ello implique inversión automática de la carga de la prueba fuera de los supuestos previstos por la ley.

La responsabilidad administrativa por infracciones a la presente Ley y al Reglamento de Tránsito será independiente de las responsabilidades civiles o penales que puedan derivarse del mismo hecho.

Las personas propietarias de vehículos particulares serán responsables solidarias en los términos previstos por la legislación aplicable cuando autoricen o permitan la conducción por persona no apta o sin licencia vigente.

Artículo 125. Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad de México deberán contar con seguro vigente de responsabilidad civil por daños a terceros, conforme a la normativa aplicable.



El seguro deberá cubrir, al menos, daños a personas y bienes ocasionados con motivo de la circulación del vehículo, sin perjuicio de las coberturas adicionales que voluntariamente contrate la persona propietaria o conductora.

La obligación de aseguramiento constituye una medida preventiva orientada a garantizar la reparación oportuna de daños derivados de siniestros viales, especialmente cuando éstos afecten a personas usuarias vulnerables de la vía pública.

La falta de seguro vigente dará lugar a las sanciones administrativas correspondientes conforme al régimen previsto en esta Ley y el Reglamento de Tránsito, sin perjuicio de las responsabilidades civiles directas que correspondan a la persona conductora o propietaria.

La acreditación del seguro deberá realizarse conforme a los medios y procedimientos establecidos por la autoridad competente, evitando cargas administrativas desproporcionadas y privilegiando mecanismos de verificación interoperables.

En ningún caso la obligación de aseguramiento podrá interpretarse como eximente de responsabilidad para la persona conductora cuando se acredite conducta negligente o infractora.

Artículo 126. Cuando la conducción de un vehículo motorizado de uso particular implique riesgo grave e inminente para la seguridad vial, la autoridad competente podrá adoptar medidas preventivas proporcionales orientadas a evitar la continuación del peligro, conforme al procedimiento previsto en esta Ley y demás disposiciones aplicables.

Las medidas preventivas podrán incluir la inmovilización temporal del vehículo, el retiro de la circulación cuando existan condiciones técnico-mecánicas que comprometan la seguridad o la remisión a depósito vehicular, garantizando en todo momento el debido proceso y el derecho de audiencia cuando la naturaleza del acto así lo permita.

En caso de reincidencia en conductas que impliquen riesgo elevado para la vida o integridad de las personas usuarias de la vía pública, la autoridad podrá promover la suspensión o cancelación de la licencia de conducir conforme al régimen previsto en esta Ley y en la normativa correspondiente, atendiendo a criterios de proporcionalidad y gravedad de la conducta.

La determinación de reincidencia deberá sustentarse en registros administrativos verificables y en resoluciones firmes, evitando decisiones automáticas que vulneren garantías procesales.

Las medidas previstas en este artículo tendrán finalidad estrictamente preventiva y de protección de la seguridad vial, y no podrán utilizarse con fines meramente recaudatorios ni como mecanismo de presión administrativa indebida.



CAPÍTULO VI

DE LOS VEHÍCULOS DE ESCOLTA Y ACOMPAÑAMIENTO DE SEGURIDAD EN LA VÍA PÚBLICA

Artículo 127. Los vehículos de escolta o acompañamiento de seguridad que circulen en la Ciudad de México se consideran vehículos motorizados de uso particular para efectos de la presente Ley, sin que su función de acompañamiento implique categoría especial de tránsito ni prioridad automática frente a otras personas usuarias de la vía pública.

La regulación prevista en este Capítulo se limita a las condiciones de circulación, maniobra y uso de señales luminosas o sonoras en la vía pública, sin que ello implique autorización, validación o intervención en materias de seguridad pública, protección ejecutiva o portación de equipo especializado, cuya competencia corresponde a las autoridades respectivas conforme a la normativa aplicable.

La circulación de vehículos de escolta deberá realizarse bajo los principios de jerarquía de la movilidad, Sistema Seguro, diligencia reforzada y protección prioritaria de personas peatonas, usuarias de movilidad activa y grupos de atención prioritaria.

Artículo 128. El uso de dispositivos luminosos, torretas, estrobos, luces intermitentes o señales sonoras en vehículos de escolta únicamente podrá realizarse cuando exista autorización expresa conforme a la normativa aplicable en materia de seguridad y bajo condiciones estrictamente necesarias para advertir situaciones de riesgo real e inmediato en la circulación.

En ningún caso el uso de señales luminosas o sonoras podrá emplearse como mecanismo para obtener prioridad indebida de paso, forzar desplazamientos de otros vehículos, invadir carriles confinados o generar condiciones de intimidación hacia personas usuarias de la vía pública.

La activación de dichos dispositivos deberá observar criterios de proporcionalidad, temporalidad y estricta necesidad operativa, evitando su utilización permanente, ostentosa o injustificada en condiciones normales de tránsito.

El uso indebido de señales luminosas o sonoras constituirá infracción administrativa conforme al régimen previsto en esta Ley y en el Reglamento de Tránsito, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan conforme a otras disposiciones aplicables.



Artículo 129. Los vehículos de escolta deberán circular respetando las disposiciones generales de tránsito aplicables a los vehículos motorizados de uso particular, sin que su función de acompañamiento les otorgue facultad para contravenir límites de velocidad, invadir infraestructura prioritaria o desatender señales de control vial, salvo en los supuestos expresamente previstos en la normativa aplicable en materia de emergencia.

Cuando formen parte de un convoy o acompañamiento coordinado, las maniobras deberán ejecutarse de manera previsible, evitando bloqueos totales de intersecciones, cierres indebidos de carriles o desplazamientos que obliguen a otras personas conductoras a realizar maniobras abruptas o peligrosas.

En ningún caso la circulación en caravana podrá implicar la afectación deliberada de cruces peatonales, ciclovías, carriles confinados de transporte público o zonas de tránsito calmado, debiendo privilegiarse en todo momento la protección de personas usuarias vulnerables de la vía pública.

La conducción de vehículos de escolta exige diligencia reforzada en razón del potencial de riesgo que generan maniobras coordinadas en entornos urbanos complejos, por lo que sus personas conductoras deberán anticipar escenarios de conflicto vial y optar por la conducta más segura ante situaciones de incertidumbre.

Artículo 130. La conducción de vehículos de escolta no exime a sus personas conductoras de las obligaciones generales de diligencia, prevención de riesgos y respeto a la jerarquía de la movilidad previstas en esta Ley, debiendo responder por los daños y perjuicios que se ocasionen con motivo de su circulación conforme a la legislación civil, administrativa o penal aplicable.

Cuando en la operación de un vehículo de escolta se produzca un siniestro vial que involucre a personas peatonas, ciclistas, usuarias de movilidad activa o transporte público, la autoridad deberá valorar la conducta bajo criterios de diligencia reforzada, atendiendo a la previsibilidad del riesgo generado por maniobras coordinadas o uso de dispositivos luminosos.

La existencia de acompañamiento o función de protección no constituye causa automática de justificación frente a infracciones administrativas de tránsito, debiendo acreditarse en cada caso la necesidad, proporcionalidad y legalidad de la conducta desplegada.

Las personas propietarias o responsables de la operación de vehículos de escolta deberán garantizar que quienes los conduzcan cuenten con licencia vigente, capacitación adecuada en conducción preventiva y conocimiento de las disposiciones aplicables en materia de seguridad vial.



Artículo 131. La autoridad competente en materia de movilidad podrá supervisar el cumplimiento de las disposiciones previstas en este Capítulo en lo relativo a condiciones de circulación, uso de señales luminosas y sonoras, y maniobras en la vía pública, conforme a las atribuciones establecidas en esta Ley y en el Reglamento de Tránsito.

Cuando se advierta uso indebido de dispositivos luminosos o sonoros, realización de maniobras que generen riesgo grave para personas usuarias vulnerables o bloqueo injustificado de infraestructura prioritaria, la autoridad podrá imponer las sanciones administrativas correspondientes y adoptar medidas preventivas proporcionales orientadas a evitar la continuación del riesgo.

Las medidas preventivas deberán observar en todo momento los principios de legalidad, proporcionalidad y debido proceso, evitando actuaciones arbitrarias o discriminatorias, y garantizando el derecho de audiencia cuando la naturaleza del acto así lo permita.

La supervisión prevista en este artículo no implicará intervención en materias de seguridad pública, autorización de escoltas o validación de funciones de protección, limitándose exclusivamente a la regulación de la conducta vial en el espacio público.

Artículo 132. Los vehículos de escolta que operen en la Ciudad de México deberán contar con placas de circulación vigentes conforme a la normativa de control vehicular aplicable y, cuando así lo determine la autoridad competente en materia administrativa, podrán portar placas o distintivos específicos que permitan su identificación como vehículos de acompañamiento autorizado.

La utilización de placas especiales de escolta sólo podrá realizarse cuando exista fundamento en disposiciones administrativas vigentes, quedando prohibida su reproducción, alteración, simulación o colocación en vehículos no autorizados.

Las placas y elementos de identificación deberán mantenerse visibles, legibles y sin dispositivos que dificulten su reconocimiento por autoridades o por medios tecnológicos de supervisión vial, quedando prohibido el uso de cubiertas, mecanismos retráctiles o cualquier elemento que impida su correcta identificación.

El balizamiento, rotulación o incorporación de elementos distintivos en vehículos de escolta deberá evitar la simulación de vehículos oficiales de emergencia o seguridad pública y no podrá generar confusión respecto de su naturaleza jurídica ni atribuirles carácter de autoridad.

La utilización indebida de placas especiales, distintivos o elementos de identificación reservados constituirá infracción administrativa conforme a esta Ley y dará lugar a las sanciones correspondientes, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, administrativas o penales que resulten aplicables.



TÍTULO SEXTO
DE LAS LICENCIAS, HABILITACIÓN Y CONTROL DE PERSONAS
CONDUCTORAS
CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 133. La conducción de vehículos motorizados en la Ciudad de México constituye una actividad regulada cuyo ejercicio requiere acreditar aptitud técnica, física y normativa conforme a las disposiciones de esta Ley.

La licencia de conducir es el instrumento administrativo mediante el cual la autoridad competente reconoce que una persona cuenta con los conocimientos, habilidades y condiciones mínimas necesarias para operar un vehículo determinado en condiciones de seguridad vial.

La expedición, renovación, control y, en su caso, restricción de licencias deberán regirse por los principios de seguridad vial preventiva, proporcionalidad administrativa, debido proceso y protección de la vida e integridad de las personas usuarias de la vía pública.

Artículo 134. La conducción de vehículos motorizados en la Ciudad de México requerirá licencia vigente expedida por la autoridad competente, conforme al tipo de vehículo que se pretenda operar.

Ninguna persona podrá conducir vehículo distinto al autorizado en su licencia, ni hacerlo cuando esta se encuentre suspendida, cancelada o sujeta a restricción administrativa.

La autoridad competente deberá garantizar que el sistema de expedición y control de licencias cuente con mecanismos verificables que permitan constatar su vigencia y autenticidad, sin afectar la protección de datos personales.

CAPÍTULO II
REQUISITOS Y EVALUACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS

Artículo 135. Para la expedición de una licencia de conducir, la persona solicitante deberá acreditar ante la autoridad competente que cuenta con los conocimientos, habilidades y condiciones necesarias para conducir el tipo de vehículo correspondiente en condiciones de seguridad vial.

La acreditación de aptitud comprenderá la evaluación teórica sobre normas de tránsito, principios de seguridad vial y obligaciones de las personas conductoras, así como la verificación práctica de habilidades de conducción cuando la modalidad de licencia lo requiera.



Asimismo, la persona solicitante deberá demostrar que reúne condiciones físicas y psicofísicas compatibles con la conducción segura, conforme a los lineamientos que emita la autoridad competente.

La autoridad no podrá expedir licencia cuando se acredite la falta de aptitud técnica o psicofísica para la conducción, debiendo fundar y motivar su determinación conforme a la normativa aplicable.

Artículo 136. La evaluación integral de aptitud para la conducción tendrá por objeto verificar que la persona solicitante posee los conocimientos, habilidades y condiciones necesarias para operar un vehículo sin poner en riesgo la vida, la integridad física o la seguridad de otras personas usuarias de la vía pública.

La evaluación deberá comprender, al menos:

I. Examen teórico sobre disposiciones de tránsito, jerarquía de la movilidad, factores de riesgo vial y obligaciones de las personas conductoras;

II. Evaluación práctica de habilidades de conducción, cuando la modalidad de licencia así lo requiera, incluyendo control del vehículo, maniobras básicas y conducción en condiciones ordinarias de tránsito;

III. Valoración de condiciones físicas y psicofísicas compatibles con la conducción segura, conforme a lineamientos técnicos emitidos por la autoridad competente; y

IV. Verificación de identidad y antecedentes administrativos relacionados con infracciones graves o restricciones vigentes, cuando proceda.

Artículo 137. Las licencias de conducir expedidas por la autoridad competente podrán otorgarse bajo las modalidades previstas en la normativa aplicable, incluyendo aquellas de vigencia determinada o permanente, conforme a los lineamientos administrativos vigentes.

La vigencia de la licencia no exime a la persona titular del cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta Ley o reglamentos, ni limita la aplicación del régimen de infracciones, sistema de puntos, suspensión o cancelación cuando proceda; la autoridad competente deberá garantizar que el registro y control de las licencias permita verificar su autenticidad, vigencia y, en su caso, las restricciones administrativas que resulten aplicables.

CAPÍTULO III

SISTEMA DE PUNTOS Y MEDIDAS CORRECTIVAS

Artículo 138. El Sistema de Puntos es un mecanismo administrativo de control preventivo destinado a promover el cumplimiento de las normas de tránsito



y fortalecer la seguridad vial mediante la asignación y reducción de puntajes asociados a la conducta de las personas conductoras.

La acumulación de infracciones que impliquen la disminución del puntaje no tendrá carácter punitivo autónomo, sino que operará como medida de seguimiento administrativo orientada a corregir conductas de riesgo y prevenir siniestros viales.

La aplicación del Sistema de Puntos deberá regirse por los principios de legalidad, proporcionalidad, gradualidad y debido proceso.

Artículo 139. El Sistema de Puntos asignará a toda persona titular de licencia de conducir un puntaje inicial determinado por la autoridad competente conforme a lineamientos generales, el cual podrá disminuirse en función de la comisión de infracciones clasificadas como graves o de riesgo para la seguridad vial.

Para efectos del presente Capítulo, se distinguirá entre:

- I. Personas conductoras particulares; y
- II. Personas conductoras profesionales vinculadas a la prestación de servicios de transporte público o especializado.

Estas personas conductoras profesionales estarán sujetas a un régimen de responsabilidad reforzada, en virtud de la naturaleza del servicio que prestan y del deber especial de cuidado que implica el traslado de personas usuarias.

La autoridad competente podrá establecer umbrales diferenciados de pérdida de puntos, medidas correctivas específicas y requisitos adicionales de capacitación para conductores profesionales.

La disminución total del puntaje asignado podrá dar lugar a la suspensión temporal de la licencia conforme al procedimiento previsto en esta Ley.

Artículo 140. El sistema de Puntos, las infracciones administrativas en materia de tránsito podrán clasificarse conforme a su nivel de riesgo para la seguridad vial en las categorías que determine el Reglamento de esta Ley, atendiendo a criterios técnicos y evidencia sobre siniestralidad.

La clasificación deberá considerar, al menos, las siguientes categorías generales:

- I. Infracciones que impliquen riesgo directo para la vida o integridad física de las personas usuarias de la vía pública;
- II. Infracciones relacionadas con conducción bajo influencia de alcohol, sustancias psicoactivas o condiciones que disminuyan la capacidad de reacción;
- III. Infracciones derivadas del incumplimiento de límites de velocidad o de disposiciones orientadas a la protección de personas peatonas y usuarias de movilidad activa;



IV. Infracciones vinculadas a conductas reiteradas que evidencien patrón de riesgo en la conducción; y

V. Infracciones administrativas que, sin implicar riesgo inmediato, acumuladas de manera sistemática, reflejan incumplimiento relevante de las normas de tránsito.

El Reglamento establecerá las conductas específicas que correspondan a cada categoría, así como el número de puntos a descontar en cada caso.

Artículo 141. La disminución del puntaje en el Sistema de Puntos dará lugar a la aplicación de medidas correctivas progresivas orientadas a modificar conductas de riesgo antes de que proceda la suspensión de la licencia.

Las medidas correctivas podrán comprender, conforme al nivel de reducción del puntaje y la categoría de la infracción:

I. Notificación preventiva y advertencia formal sobre el riesgo acumulado;

II. Obligación de acreditar cursos de actualización en seguridad vial y conducción responsable;

III. Evaluación adicional de aptitud técnica o psicofísica cuando existan elementos que justifiquen la revisión; y

IV. Restricciones temporales respecto del tipo de vehículo que puede conducirse, cuando resulte proporcional al riesgo identificado.

Las medidas previstas en este artículo no excluyen la imposición de las sanciones administrativas que correspondan por la infracción cometida.

Artículo 142. Cuando la persona conductora agote la totalidad del puntaje asignado conforme al Sistema de Puntos, la autoridad competente podrá iniciar procedimiento administrativo para determinar la procedencia de la suspensión temporal de la licencia.

La suspensión no operará de manera automática, sino que deberá fundarse y motivarse atendiendo a la gravedad, reiteración y naturaleza de las infracciones acumuladas, así como al cumplimiento o incumplimiento de las medidas correctivas previamente impuestas.

La resolución que determine la suspensión deberá emitirse garantizando el derecho de audiencia y defensa de la persona conductora, conforme a la legislación aplicable en materia de procedimiento administrativo.

La suspensión tendrá carácter temporal y su duración deberá ser proporcional al nivel de riesgo evidenciado, sin que pueda exceder los plazos máximos que establezca el Reglamento.

La persona cuya licencia haya sido suspendida podrá solicitar su rehabilitación una vez cumplidas las medidas correctivas.



Artículo 143. La persona conductora podrá recuperar de manera progresiva el puntaje disminuido en el Sistema de Puntos cuando acredite conducta responsable y cumplimiento de las disposiciones en materia de tránsito durante el periodo que determine el Reglamento, misma que operará de la siguiente manera:

I. Por el transcurso de un periodo sin la comisión de infracciones que impliquen disminución de puntaje;

II. Por la acreditación voluntaria de cursos de actualización en seguridad vial o conducción preventiva; y

III. Por el cumplimiento oportuno de las medidas correctivas impuestas conforme a esta Ley.

El Reglamento establecerá los plazos, límites y condiciones específicas para la recuperación de puntos, garantizando que el mecanismo incentive conductas responsables y contribuya a la prevención de siniestros viales.

Artículo 144. Las personas conductoras vinculadas a la prestación de servicios de transporte público o especializado estarán sujetas a un régimen reforzado de control en el Sistema de Puntos, en atención al deber especial de cuidado que implica el traslado de personas usuarias y la naturaleza de interés público del servicio.

El Reglamento podrá establecer umbrales diferenciados de pérdida de puntaje y medidas correctivas específicas para conductores profesionales, cuando las infracciones cometidas se relacionen directamente con la seguridad de las personas usuarias del servicio.

La reiteración de infracciones clasificadas dentro de las categorías de mayor riesgo podrá dar lugar a la aplicación anticipada de medidas correctivas reforzadas, incluyendo capacitación obligatoria adicional.

Artículo 145. La cancelación de la licencia de conducir procederá de manera excepcional cuando se acredite un patrón reiterado de conductas de alto riesgo para la seguridad vial que evidencien incompatibilidad con la conducción segura, podrá actualizarse la cancelación cuando:

I. La persona conductora haya agotado en más de una ocasión la totalidad del puntaje asignado dentro del periodo que determine el Reglamento;

II. Se acredite reincidencia en infracciones clasificadas dentro de las categorías de mayor riesgo conforme al Sistema de Puntos, especialmente aquellas relacionadas con conducción bajo influencia de alcohol o sustancias que disminuyan la capacidad de reacción; y

III. La persona conductora incumpla de manera reiterada las medidas correctivas impuestas conforme a esta Ley.



La cancelación no operará de forma automática y deberá determinarse mediante procedimiento administrativo debidamente fundado y motivado, garantizando el derecho de audiencia y defensa.

La resolución que determine la cancelación podrá establecer un periodo mínimo para que la persona interesada pueda solicitar nuevamente evaluación integral de aptitud, conforme a lo previsto en esta Ley y el Reglamento.

Artículo 146. La autoridad competente llevará un registro administrativo actualizado del historial de conducción de cada persona titular de licencia, en el que se incorporarán las infracciones firmes, la disminución y recuperación de puntaje, las medidas correctivas impuestas, así como las suspensiones o cancelaciones que, en su caso, se determinen.

El registro tendrá carácter administrativo y se utilizará exclusivamente para fines de control, seguimiento y aplicación del Sistema de Puntos, el acceso, tratamiento y conservación de la información contenida en el registro deberán sujetarse a la normatividad aplicable en materia de protección de datos personales, garantizando la confidencialidad y seguridad de la información, la información registrada no podrá utilizarse para fines distintos a los previstos en esta Ley.

CAPÍTULO IV

RENOVACIÓN, REVALIDACIÓN Y CONTROL ADMINISTRATIVO

Artículo 147. Las licencias de conducir cuya vigencia sea determinada deberán renovarse conforme a los plazos establecidos en la normativa aplicable, la renovación podrá requerir actualización de datos, acreditación de identidad y, cuando así lo determinen los lineamientos administrativos, verificación de aptitud técnica o psicofísica.

En el caso de licencias de vigencia permanente, la autoridad competente podrá requerir actualización de datos o verificación de información administrativa cuando existan elementos objetivos que justifiquen dicha revisión, sin que ello implique renovación obligatoria periódica, la autoridad deberá garantizar que los procedimientos de renovación y actualización se realicen bajo criterios de eficiencia administrativa, seguridad vial y respeto al debido proceso.

Artículo 148. Las personas titulares de licencia de conducir deberán mantener actualizada la información proporcionada a la autoridad competente, particularmente aquella relacionada con su identidad, domicilio y cualquier restricción administrativa vigente que pudiera afectar la conducción.



Cuando se produzcan cambios relevantes en los datos registrados, la persona titular deberá informarlos a la autoridad dentro del plazo que determine el Reglamento, a fin de garantizar la correcta notificación de actos administrativos y el adecuado funcionamiento del Sistema de Puntos.

La omisión injustificada de actualizar datos no impedirá la validez de las notificaciones realizadas conforme a la información registrada, siempre que la autoridad haya actuado con apego a la normativa aplicable, la actualización de datos no podrá utilizarse como mecanismo de imposición automática de nuevas condiciones no previstas en esta Ley.

Artículo 149. La autoridad competente podrá incorporar anotaciones o restricciones administrativas en el registro de la licencia de conducir cuando exista resolución firme que así lo determine conforme a esta Ley.

Las restricciones podrán consistir en limitaciones respecto del tipo de vehículo que puede conducirse, condiciones específicas de operación o medidas derivadas del Sistema de Puntos, siempre que se encuentren debidamente fundadas y motivadas.

Las anotaciones deberán constar en el registro administrativo correspondiente y surtirán efectos a partir de su notificación conforme a la normativa aplicable.

Ninguna restricción podrá imponerse sin procedimiento previo que garantice el derecho de audiencia y defensa de la persona titular de la licencia.

CAPÍTULO V

SUSPENSIÓN, CANCELACIÓN Y EFECTOS ADMINISTRATIVOS

Artículo 150. La suspensión y cancelación de la licencia de conducir constituyen medidas administrativas de carácter restrictivo que únicamente podrán imponerse en los supuestos expresamente previstos en esta Ley y mediante procedimiento debidamente fundado y motivado.

Ninguna suspensión o cancelación surtirá efectos sin resolución firme emitida por autoridad competente, garantizando en todo momento el derecho de audiencia y defensa conforme a la legislación aplicable en materia de procedimiento administrativo.

La imposición de estas medidas deberá observar los principios de proporcionalidad, legalidad, razonabilidad y no arbitrariedad, atendiendo a la gravedad, reiteración y naturaleza de las conductas que las motiven.



Artículo 151. La suspensión temporal de la licencia implicará la prohibición de conducir el tipo de vehículo autorizado durante el periodo determinado en la resolución correspondiente.

Durante la vigencia de la suspensión, la persona interesada no podrá obtener nueva licencia del mismo tipo ni distinta categoría que implique eludir los efectos de la medida impuesta.

El incumplimiento de la suspensión dará lugar a las responsabilidades administrativas y sanciones adicionales que establezca el Reglamento, sin perjuicio de las consecuencias legales que correspondan conforme a otras disposiciones aplicables.

Artículo 152. La cancelación de la licencia extingue los derechos derivados de la autorización administrativa para conducir y obliga a la entrega del documento correspondiente, cuando proceda.

La persona cuya licencia haya sido cancelada únicamente podrá solicitar nueva autorización una vez transcurrido el periodo mínimo que determine el Reglamento y previo cumplimiento de los requisitos y evaluaciones integrales de aptitud establecidos en esta Ley.

La cancelación no impedirá la eventual obtención de una nueva licencia cuando se acrediten condiciones objetivas de aptitud y cumplimiento normativo, salvo que exista resolución firme que determine inhabilitación conforme a otras disposiciones legales.

TÍTULO SÉPTIMO

DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS Y GESTIÓN DE SINIESTROS VIALES

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 153. Toda persona que resulte afectada por un siniestro vial en el territorio de la Ciudad de México tiene derecho a recibir atención integral, oportuna, digna y sin discriminación, conforme a los principios de protección reforzada, enfoque de derechos humanos y perspectiva interseccional.

La atención integral comprenderá, en el ámbito de competencia de las autoridades de la Ciudad, acciones de auxilio inmediato, canalización médica, orientación jurídica básica y acompañamiento institucional, sin perjuicio de las competencias de otras autoridades en materia penal, civil o de atención a víctimas.

Las autoridades deberán priorizar la protección de la vida y la integridad física de las personas involucradas, evitando prácticas que generen revictimización o dilaciones indebidas.



Artículo 154. Las autoridades competentes en materia de movilidad deberán establecer mecanismos permanentes de coordinación con las instancias responsables de seguridad ciudadana, atención médica de urgencia, protección civil, procuración de justicia y atención a víctimas, a fin de garantizar respuesta integral ante siniestros viales.

La coordinación deberá orientarse a:

I. Asegurar atención prehospitalaria oportuna y traslado inmediato cuando exista riesgo para la vida o integridad física;

II. Preservar el lugar del siniestro conforme a los protocolos aplicables, sin obstaculizar la atención médica urgente;

III. Facilitar la canalización de personas afectadas hacia instancias de orientación jurídica y atención a víctimas;

IV. Generar mecanismos de intercambio de información estadística que permitan identificar causas estructurales de siniestralidad; y

V. Implementar protocolos de actuación con enfoque de derechos humanos y perspectiva interseccional.

Las acciones de coordinación deberán realizarse respetando las competencias constitucionales de cada autoridad y la normatividad aplicable en materia de protección de datos personales.

Artículo 155. Las autoridades competentes deberán adoptar un enfoque de gestión integral de los siniestros viales, orientado no solo a la atención inmediata de las personas afectadas, sino al análisis sistemático de sus causas y factores de riesgo con el propósito de prevenir su recurrencia.

Para tal efecto, deberán:

I. Recabar y sistematizar información sobre siniestros viales ocurridos en la Ciudad, incluyendo ubicación, características de la vía, modalidad de transporte involucrada y condiciones relevantes del entorno;

II. Identificar patrones territoriales, temporales o estructurales de riesgo que permitan diseñar intervenciones preventivas;

III. Emitir recomendaciones técnicas dirigidas a la mejora de infraestructura, regulación operativa o señalización cuando se detecten factores recurrentes de riesgo; y

IV. Integrar los resultados del análisis en los instrumentos de planeación y política pública en materia de movilidad y seguridad vial.

La gestión integral de siniestros deberá desarrollarse conforme al modelo de Sistema Seguro, privilegiando la prevención estructural sobre el enfoque exclusivamente sancionador.



La información generada deberá utilizarse para fines estadísticos, preventivos y de política pública, respetando la normativa aplicable en materia de protección de datos personales.

Artículo 156. Las personas que resulten afectadas por un siniestro vial tendrán derecho, en el ámbito de competencia de las autoridades en materia de movilidad, a:

I. Recibir información clara, accesible y oportuna sobre los procedimientos administrativos relacionados con el hecho;

II. Ser orientadas respecto de las instancias competentes para la atención médica, psicológica, jurídica o de apoyo institucional que resulten aplicables;

III. Acceder, cuando proceda, a la información pública relacionada con el siniestro, conforme a la normativa en materia de transparencia y protección de datos personales;

IV. No ser objeto de tratos discriminatorios, intimidatorios o revictimizantes durante la intervención administrativa; y

V. Que se preserve la evidencia técnica relacionada con las condiciones de la infraestructura vial cuando ello sea relevante para la determinación de responsabilidades administrativas.

El ejercicio de estos derechos no sustituye ni limita los derechos que correspondan conforme a la legislación en materia penal, civil o de atención a víctimas.

Las autoridades deberán adoptar medidas razonables para garantizar accesibilidad en la atención, particularmente cuando se trate de personas con discapacidad, niñas, niños y adolescentes, personas mayores o integrantes de grupos de atención prioritaria.

Artículo 157. La autoridad competente en materia de movilidad deberá integrar y publicar periódicamente información estadística sobre siniestralidad vial en la Ciudad de México, con el objeto de fortalecer la transparencia, la rendición de cuentas y el diseño de políticas públicas preventivas.

El informe deberá contener, al menos:

I. Datos agregados sobre número y tipo de siniestros viales registrados;

II. Distribución territorial y temporal de los eventos;

III. Modalidades de transporte involucradas;

IV. Identificación de factores de riesgo recurrentes conforme al análisis técnico realizado; y

V. Acciones preventivas implementadas y medidas correctivas adoptadas en zonas de mayor incidencia.



La información deberá presentarse en formatos accesibles y abiertos, respetando en todo momento la normatividad aplicable en materia de protección de datos personales y evitando la divulgación de datos que permitan la identificación directa de personas afectadas.

La publicación de esta información no implicará pronunciamiento sobre responsabilidades individuales ni sustituirá los procedimientos administrativos o jurisdiccionales correspondientes.

Artículo 158. La información derivada del análisis de siniestros viales deberá incorporarse en los instrumentos de planeación, diseño, mantenimiento y mejora de la infraestructura vial de la Ciudad de México, con el objeto de reducir factores estructurales de riesgo.

Las autoridades competentes deberán considerar los hallazgos técnicos en la priorización de intervenciones en intersecciones, corredores viales, entornos escolares, zonas de alta concentración peatonal y demás áreas donde se identifiquen patrones recurrentes de siniestralidad.

La planeación de intervenciones deberá orientarse conforme al modelo de Sistema Seguro, privilegiando soluciones de diseño que reduzcan la probabilidad y severidad de lesiones, antes que medidas exclusivamente punitivas.

La incorporación de resultados en la planeación no implicará responsabilidad automática de la autoridad por hechos anteriores, sino obligación progresiva de mejora conforme a disponibilidad técnica y presupuestaria.

TÍTULO OCTAVO

DE LA PLANEACIÓN Y EL SISTEMA DE INFORMACIÓN EN MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LA PLANEACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 159. La política pública en materia de movilidad en la Ciudad de México deberá sustentarse en instrumentos de planeación de carácter estratégico y programático que definan objetivos, prioridades, metas e indicadores orientados a garantizar el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad universal, eficiencia operativa, inclusión y sostenibilidad ambiental.

La autoridad competente formulará y actualizará dichos instrumentos con una periodicidad no mayor a cinco años, sin perjuicio de las revisiones parciales que resulten necesarias por razones técnicas o de interés público debidamente fundadas.

La elaboración y actualización de los instrumentos de planeación deberá sustentarse en evidencia técnica, diagnósticos territoriales y análisis de datos



provenientes del Sistema de Información en Movilidad, asegurando su congruencia con los instrumentos de planeación del desarrollo, el ordenamiento territorial y la política ambiental aplicable.

En su formulación y revisión deberá garantizarse la participación de sectores académicos, organizaciones sociales, personas usuarias del sistema de movilidad y especialistas en la materia, mediante mecanismos de consulta pública que permitan incorporar observaciones técnicas y territoriales, sin que ello implique delegación de la función pública ni carácter vinculante automático de las propuestas recibidas.

Los instrumentos deberán establecer metas verificables y mecanismos de seguimiento que permitan evaluar avances en reducción de siniestralidad vial, mejora de infraestructura prioritaria, fortalecimiento del transporte público y disminución de emisiones asociadas a la movilidad.

La planeación deberá observar la jerarquía de la movilidad y el modelo de Sistema Seguro, privilegiando intervenciones estructurales orientadas a la prevención de riesgos y a la protección de las personas usuarias de la vía pública.

Artículo 160. La autoridad competente deberá realizar evaluaciones periódicas de los instrumentos de planeación en materia de movilidad durante su vigencia, con el objeto de verificar el cumplimiento de metas, identificar desviaciones y, en su caso, ajustar estrategias conforme a evidencia técnica.

La evaluación deberá sustentarse en indicadores objetivos y comparables en el tiempo, particularmente en materia de siniestralidad vial, accesibilidad territorial, calidad del servicio de transporte público, tiempos de traslado, emisiones asociadas a la movilidad y percepción de seguridad de las personas usuarias.

Los resultados de la evaluación deberán hacerse públicos en formatos accesibles e incorporarse, en su caso, en las revisiones o actualizaciones del instrumento vigente, sin que ello implique modificación automática de obligaciones presupuestarias distintas a las previstas en la normativa aplicable.

La falta de cumplimiento de metas no generará responsabilidad automática para la autoridad cuando se acrediten causas técnicas, presupuestarias o de fuerza mayor debidamente fundadas.

Artículo 161. Los instrumentos de planeación en materia de movilidad deberán considerar las características territoriales de las Demarcaciones, las zonas de alta concentración peatonal, los entornos escolares, las áreas de valor ambiental y los corredores de integración metropolitana, a fin de evitar intervenciones aisladas o contradictorias.



La autoridad competente podrá promover mecanismos de coordinación técnica con dependencias y entidades de la Administración Pública local, así como con entidades federativas y municipios colindantes cuando las dinámicas de movilidad trasciendan el ámbito territorial de la Ciudad de México.

La coordinación a que se refiere el presente artículo se realizará con cargo a las estructuras administrativas existentes y conforme a la disponibilidad presupuestaria autorizada, sin que implique la creación de nuevas unidades administrativas ni obligaciones financieras adicionales a las previstas en la normativa aplicable.

Los mecanismos de coordinación deberán orientarse a armonizar criterios técnicos, intercambio de información y alineación de medidas operativas, respetando en todo momento la distribución constitucional de competencias y el principio de cooperación intergubernamental.

CAPÍTULO II

SISTEMA DE INFORMACIÓN

Artículo 162. La autoridad competente integrará y administrará un Sistema de Información en Movilidad que tendrá por objeto concentrar, sistematizar y analizar la información disponible en materia de infraestructura vial, operación del transporte, siniestralidad, emisiones asociadas a la movilidad y desempeño de los servicios regulados por esta Ley.

El Sistema se conformará prioritariamente con datos provenientes de registros administrativos existentes, bases de datos institucionales y demás fuentes oficiales disponibles, sin que ello implique la creación obligatoria de nuevas estructuras administrativas o plataformas tecnológicas distintas a las autorizadas conforme a la disponibilidad presupuestaria.

La integración y procesamiento de la información deberá orientarse a fortalecer la toma de decisiones basada en evidencia, la planeación técnica y la evaluación de políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial.

La información incorporada deberá organizarse bajo criterios metodológicos homogéneos que permitan su comparabilidad temporal y territorial, garantizando en todo momento el cumplimiento de la normativa aplicable en materia de protección de datos personales.

El Sistema de Información en Movilidad de la Ciudad de México se articulará e integrará con el Sistema de Información Territorial y Urbano previsto en los artículos 27 a 30 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a través de los convenios de coordinación que al efecto suscriba la Secretaría con las instancias federales competentes.



Para tal fin, las autoridades de la Ciudad de México remitirán periódicamente al Sistema de Información Territorial y Urbano los datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como información sobre el avance de proyectos y programas locales, en los términos y formatos que establezcan las disposiciones federales aplicables y los convenios correspondientes.

Artículo 163. La información estadística y agregada que integre el Sistema de Información en Movilidad deberá ponerse a disposición del público en formatos accesibles, comprensibles y reutilizables, conforme a la normativa aplicable en materia de transparencia, acceso a la información pública y protección de datos personales.

La publicación de información deberá realizarse utilizando las plataformas institucionales existentes, sin que ello implique la creación obligatoria de nuevos sistemas tecnológicos o estructuras administrativas adicionales a las autorizadas conforme a la disponibilidad presupuestaria.

La autoridad deberá garantizar que la información publicada preserve la confidencialidad de los datos personales, aplicando mecanismos de anonimización cuando corresponda, a fin de evitar la identificación directa o indirecta de personas físicas.

La difusión de la información tendrá fines estadísticos, de planeación y rendición de cuentas, sin que su publicación genere responsabilidad automática por resultados derivados de factores ajenos a la actuación directa de la autoridad.

CAPÍTULO III

OBLIGACIONES DE DATOS DE LAS EMPRESAS DE RED DE TRANSPORTE Y PROTECCIÓN DE DATOS Y NEUTRALIDAD DE PLATAFORMAS

Artículo 164. Las Empresas de Red de Transporte y los prestadores de servicios de movilidad mediante plataforma digital proporcionarán periódicamente a la Secretaría, en formato abierto e interoperable, datos mínimos de oferta y cobertura, demanda y desplazamientos, seguridad vial, composición ambiental de la flota, y accesibilidad y equidad del servicio. Los datos que no contengan información de identificación personal se publicarán como datos abiertos. El Reglamento determinará las categorías específicas, periodicidad, formatos y protocolos de entrega. El incumplimiento o la entrega de información falsa constituirá infracción grave en los términos del Título de Responsabilidades, Infracciones y Sanciones de esta Ley.



Artículo 165. Las Empresas de Red de Transporte no podrán condicionar la prestación del servicio a la cesión de datos personales que excedan los estrictamente necesarios para la contratación y ejecución del viaje. Las plataformas garantizarán la neutralidad en la presentación de opciones de servicio, absteniéndose de establecer condiciones discriminatorias hacia personas conductoras por razón de género, discapacidad, origen étnico o cualquier otra condición protegida por esta Ley.

Artículo 166. La autoridad competente podrá establecer mecanismos de coordinación técnica e intercambio de información con dependencias y entidades de la Administración Pública local, así como con autoridades de otros órdenes de gobierno, cuando ello resulte necesario para fortalecer la planeación, evaluación y prevención de riesgos en materia de movilidad.

El intercambio de información se realizará prioritariamente mediante el aprovechamiento de sistemas y registros administrativos existentes, observando en todo momento la normativa aplicable en materia de protección de datos personales, confidencialidad y seguridad de la información.

La coordinación técnica prevista en este artículo no implicará la creación obligatoria de nuevas estructuras administrativas, órganos colegiados permanentes ni desarrollos tecnológicos adicionales a los autorizados conforme a la disponibilidad presupuestaria.

La información obtenida a través de estos mecanismos no podrá utilizarse para la generación automática de sanciones ni para fines distintos a los previstos en esta Ley, sin el procedimiento administrativo correspondiente conforme a derecho.

TÍTULO NOVENO

DE LA EDUCACIÓN Y CULTURA DE SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I

DE LA EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

Artículo 167. La autoridad competente promoverá la incorporación progresiva de contenidos en materia de movilidad segura, cultura vial, jerarquía de la movilidad y prevención de riesgos en los programas educativos que se desarrollen en la Ciudad de México, en coordinación con las autoridades educativas competentes.

Las acciones de educación en seguridad vial deberán orientarse a fortalecer la conciencia sobre el respeto a las normas de tránsito, la protección de personas peatonas y usuarias de movilidad activa, la conducción responsable y la prevención de siniestros viales.



La implementación de estas acciones se realizará mediante el aprovechamiento de programas, materiales y estructuras educativas existentes, conforme a la disponibilidad presupuestaria y en el ámbito de las competencias respectivas, sin que implique la creación obligatoria de nuevas estructuras administrativas.

La educación en seguridad vial deberá incorporar enfoque de derechos humanos, perspectiva de género y consideraciones específicas para grupos de atención prioritaria.

Artículo 168. La autoridad competente promoverá acciones orientadas al fortalecimiento de la cultura de seguridad vial en la Ciudad de México, con el propósito de fomentar conductas responsables, el respeto a la jerarquía de la movilidad y la prevención de riesgos en el uso de la vía pública.

Las acciones de promoción podrán desarrollarse mediante campañas informativas, difusión de materiales educativos, colaboración con instituciones públicas y privadas, así como mediante el uso de medios de comunicación institucionales existentes, conforme a la disponibilidad presupuestaria autorizada.

La promoción de la cultura de seguridad vial deberá priorizar la protección de personas peatonas, usuarias de movilidad activa, niñas, niños y adolescentes, personas mayores y personas con discapacidad, atendiendo a los factores de riesgo identificados en el Sistema de Información en Movilidad.

Las acciones previstas en este artículo no implicarán la creación obligatoria de programas permanentes ni estructuras administrativas adicionales a las existentes, debiendo realizarse bajo criterios de eficiencia administrativa y aprovechamiento de recursos disponibles.

Artículo 169. La autoridad competente promoverá mecanismos de participación social en materia de movilidad y seguridad vial, con el objeto de incorporar perspectivas técnicas, comunitarias y territoriales en la formulación, evaluación y mejora de las políticas públicas previstas en esta Ley.

Para tales efectos, podrán establecerse Consejos Ciudadanos de carácter consultivo en materia de movilidad y seguridad vial, cuya integración, funcionamiento, atribuciones y reglas de operación se determinarán en el Reglamento de esta Ley.

Los Consejos tendrán naturaleza honorífica y consultiva, y su actuación no implicará sustitución de funciones administrativas ni carácter vinculante automático de sus opiniones o recomendaciones.

La conformación y operación de dichos mecanismos deberá realizarse con cargo a las estructuras administrativas existentes y conforme a la disponibilidad



presupuestaria autorizada, sin que implique la creación obligatoria de nuevas unidades administrativas permanentes.

La participación social deberá observar principios de pluralidad, inclusión, perspectiva de género y representación territorial, procurando la incorporación de personas usuarias del sistema de movilidad, especialistas y organizaciones de la sociedad civil.

CAPÍTULO II DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Artículo 170. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito ocurrido en el territorio de la Ciudad de México, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas y sus familiares los siguientes derechos:

I. Recibir información, orientación y asesoría necesaria de manera integral, oportuna y en formatos accesibles, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;

II. Que se garantice el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el ejercicio pleno de sus derechos humanos;

III. Que se respete su privacidad e intimidad, conforme a lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda vulnerarla;

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral e inmediata conforme a las normas aplicables en materia de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria;

V. La reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deberán considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y

VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano sea parte, la Ley General de Víctimas y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Cuando la víctima sea hablante de lengua indígena o usuaria de la Lengua de Señas Mexicana, la atención deberá prestarse garantizando que la



comunicación se lleve a cabo en su propia lengua o mediante intérprete certificado.

Para el cumplimiento de lo anterior, las autoridades competentes deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que intervengan en la materia.

TÍTULO DÉCIMO

MICROMOVILIDAD Y DISPOSITIVOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Artículo 171. La micromovilidad constituye una modalidad del Sistema Integral de Movilidad de la Ciudad de México que comprende el uso de dispositivos individuales de desplazamiento destinados a recorridos de corta y mediana distancia, cuya incorporación tecnológica ha generado nuevas dinámicas de circulación en el espacio público.

El objeto de su regulación es establecer criterios claros de clasificación técnica, prevenir riesgos derivados de su operación, cerrar vacíos normativos existentes y garantizar condiciones de seguridad vial, convivencia urbana y protección prioritaria de personas peatonas y usuarias vulnerables.

La regulación de la micromovilidad deberá armonizar el derecho a la movilidad con la integridad física de las personas usuarias de la vía pública, privilegiando el modelo de Sistema Seguro y la jerarquía de la movilidad prevista en esta Ley.

Artículo 172. Los dispositivos de micromovilidad se clasificarán conforme a criterios objetivos de velocidad máxima de diseño, potencia continua nominal del motor, peso y configuración estructural, a fin de determinar su nivel de riesgo y el régimen jurídico aplicable.

Se considerarán dispositivos de movilidad activa aquellos de tracción humana o asistencia eléctrica cuya propulsión o apoyo al desplazamiento no exceda los veinticinco kilómetros por hora y cuya potencia se mantenga dentro de los parámetros que establezca el Reglamento, siempre que su configuración no implique riesgo estructural equiparable al de vehículos motorizados.

Cuando un dispositivo eléctrico alcance una velocidad máxima superior a veinticinco kilómetros por hora o cuente con una potencia continua nominal mayor a un kilowatt, se sujetará al régimen jurídico correspondiente a vehículos motorizados previsto en esta Ley y en el Reglamento de Tránsito, incluyendo las obligaciones relativas a licencia de conducir, equipamiento de seguridad y demás requisitos aplicables conforme a su categoría técnica.



La clasificación prevista en este artículo deberá aplicarse bajo criterios de proporcionalidad, neutralidad tecnológica y protección prioritaria de personas peatonas, ciclistas, niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad, evitando ambigüedades regulatorias que generen inseguridad jurídica.

Artículo 173. La circulación de dispositivos de micromovilidad deberá realizarse conforme a los principios de jerarquía de la movilidad, Sistema Seguro y protección prioritaria de personas peatonas y grupos de atención especial.

Los dispositivos clasificados como movilidad activa conforme al artículo anterior deberán utilizar preferentemente infraestructura destinada a movilidad activa cuando ésta exista y sea compatible con sus características técnicas; en ausencia de dicha infraestructura podrán circular por carriles de baja velocidad o por el extremo derecho de la vía, conforme a lo que disponga el Reglamento.

Queda prohibida la circulación de dispositivos de micromovilidad en banquetas, zonas peatonales exclusivas, carriles confinados de transporte público y vías de acceso controlado, salvo autorización expresa mediante señalización específica que lo permita bajo condiciones de seguridad.

Los dispositivos que, por superar los parámetros técnicos de velocidad o potencia establecidos en esta Ley, se encuentren sujetos al régimen de vehículos motorizados, deberán observar las disposiciones aplicables a dicha categoría, incluyendo restricciones de circulación, equipamiento obligatorio y requisitos de licencia.

La autoridad competente podrá establecer límites diferenciados de velocidad y condiciones especiales de operación en zonas escolares, áreas de alta concentración peatonal o entornos de especial vulnerabilidad, con base en criterios técnicos y análisis de riesgo.

Artículo 174. Los dispositivos de micromovilidad que circulen en la Ciudad deberán reunir condiciones mínimas de seguridad que permitan su operación visible, estable y controlada en el entorno urbano, conforme a los parámetros técnicos que establezca el Reglamento con base en evidencia y criterios de prevención de riesgos.

Los dispositivos clasificados como movilidad activa deberán contar, cuando menos, con sistema de frenado funcional, elementos reflectantes y dispositivos de iluminación cuando circulen en condiciones de baja visibilidad, conforme a lo que determine el Reglamento.

Cuando el dispositivo supere los parámetros técnicos de velocidad o potencia establecidos en esta Ley y quede sujeto al régimen de vehículo motorizado, deberá cumplir con los requisitos de equipamiento obligatorio



previstos para dicha categoría, incluyendo casco certificado y demás medidas de protección personal aplicables.

La autoridad competente podrá establecer lineamientos técnicos diferenciados en función del nivel de riesgo asociado al desempeño del dispositivo, observando criterios de proporcionalidad y evitando equiparaciones indebidas entre dispositivos de bajo riesgo y vehículos de mayor potencial lesivo.

Las disposiciones en materia de seguridad deberán interpretarse bajo el principio de protección prioritaria de personas peatonas, ciclistas y demás grupos vulnerables, privilegiando la prevención de lesiones graves y mortales.

Artículo 175. Las personas conductoras de dispositivos de micromovilidad que, superen los parámetros técnicos de velocidad o potencia establecidos para movilidad activa, deberán contar con licencia de conducir vigente correspondiente a la categoría de vehículo motorizado que les resulte aplicable.

La obligación de licencia se determinará con base en criterios objetivos de desempeño técnico y nivel de riesgo, evitando interpretaciones discrecionales o equiparaciones indebidas.

Las personas usuarias de dispositivos sujetos al régimen de vehículo motorizado asumirán las responsabilidades administrativas, civiles y penales previstas para dicha categoría cuando su conducción genere daños o infracciones conforme al Reglamento de Tránsito.

El incumplimiento de la obligación de contar con licencia vigente dará lugar a las medidas administrativas correspondientes previstas en la normativa aplicable, garantizando en todo momento el debido proceso.

La regulación en materia de licencia deberá observar principios de proporcionalidad, seguridad vial y protección prioritaria de personas peatonas y usuarias vulnerables de la vía pública.

Artículo 176. La autoridad competente podrá establecer la obligación de registro e identificación administrativa para aquellos dispositivos de micromovilidad que, superen los parámetros técnicos de velocidad o potencia establecidos para movilidad activa y se encuentren sujetos al régimen jurídico de vehículos motorizados.

El registro tendrá como finalidad garantizar trazabilidad, responsabilidad y seguridad vial, y deberá diseñarse bajo criterios de simplicidad administrativa, interoperabilidad digital y proporcionalidad regulatoria.

La identificación visible del dispositivo podrá consistir en placa, distintivo electrónico u otro mecanismo tecnológico que permita su verificación, conforme a lo que determine el Reglamento.



En ningún caso estarán sujetos a registro obligatorio los dispositivos de tracción humana o asistencia eléctrica limitada que no superen los parámetros técnicos establecidos para movilidad activa.

La implementación del registro deberá respetar el derecho a la protección de datos personales y no podrá generar cargas económicas desproporcionadas que inhiban el uso legítimo de tecnologías sostenibles de movilidad.

Artículo 177. Las personas usuarias de dispositivos de micromovilidad deberán conducirse con diligencia reforzada frente a personas peatonas, ciclistas, niñas, niños, personas mayores, personas con discapacidad y demás grupos de atención prioritaria, atendiendo al potencial de riesgo que su dispositivo pueda representar en el espacio público.

En cruces peatonales, zonas escolares, áreas de alta concentración peatonal y entornos de especial vulnerabilidad, las personas conductoras deberán reducir la velocidad, ceder el paso y adoptar medidas preventivas adicionales cuando las condiciones lo requieran.

El ejercicio del derecho a la movilidad mediante dispositivos de micromovilidad no confiere prioridad automática sobre la infraestructura peatonal ni sobre espacios destinados a movilidad activa de menor riesgo.

Cuando un dispositivo se encuentre sujeto al régimen de vehículo motorizado conforme a esta Ley, su conducción implicará responsabilidad reforzada equivalente a la prevista para dicha categoría en materia de prevención de riesgos y protección prioritaria de personas vulnerables.

La interpretación de este artículo deberá realizarse bajo el modelo de Sistema Seguro, privilegiando siempre la preservación de la vida e integridad física sobre la fluidez del tránsito.

Artículo 178. La autoridad competente deberá implementar programas permanentes de educación y sensibilización vial dirigidos a personas usuarias de dispositivos de micromovilidad, con el objeto de promover conductas preventivas, respeto a la jerarquía de la movilidad y protección prioritaria de personas peatonas y ciclistas.

Los programas de educación vial deberán incorporar contenidos diferenciados conforme al nivel de riesgo del dispositivo, incluyendo reglas de circulación, límites de velocidad, uso adecuado de infraestructura, obligaciones de equipamiento y responsabilidad jurídica derivada de su conducción.

Tratándose de dispositivos sujetos al régimen de vehículo motorizado, la obtención de licencia correspondiente deberá incluir evaluación teórica y práctica relativa a conducción segura, prevención de siniestros y convivencia vial.



La implementación de acciones formativas deberá realizarse utilizando estructuras administrativas existentes y sin generar cargas presupuestarias adicionales no previstas.

La educación vial en materia de micromovilidad constituye medida preventiva orientada a reducir lesiones graves y mortales y deberá integrarse al modelo de Sistema Seguro previsto en esta Ley.

Artículo 179. Las conductas que contravengan las disposiciones previstas en este Título y en el Reglamento de Tránsito serán sancionadas conforme al régimen de infracciones aplicable a la categoría técnica del dispositivo de que se trate.

La circulación en banquetas o zonas peatonales no autorizadas, el uso indebido de carriles confinados, la conducción sin licencia cuando ésta sea obligatoria, la ausencia de equipamiento requerido o la manipulación de dispositivos para alterar sus parámetros técnicos constituirán infracciones administrativas.

Cuando el dispositivo se encuentre sujeto al régimen de vehículo motorizado conforme a esta Ley, se aplicarán las sanciones correspondientes a dicha categoría, incluyendo multa, inmovilización o remisión a depósito vehicular cuando proceda, garantizando en todo momento el debido proceso.

Las medidas sancionatorias deberán aplicarse bajo criterios de proporcionalidad y prevención, privilegiando la corrección de conductas de riesgo y la protección de personas vulnerables.

La imposición de sanciones administrativas será independiente de las responsabilidades civiles o penales que puedan derivarse en caso de daños a terceros.

TÍTULO DÉCIMO PRIMERO

ELECTROMOVILIDAD, CERO EMISIONES Y TRANSICIÓN TECNOLÓGICA

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS

Artículo 180. La política pública en materia de electromovilidad y transición tecnológica deberá orientarse a la reducción progresiva de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero asociadas al transporte en la Ciudad de México, conforme a criterios de viabilidad técnica, operativa y económica.

La movilidad de bajas y cero emisiones comprende la incorporación de tecnologías que reduzcan significativamente las emisiones directas en el punto de operación, incluyendo vehículos eléctricos, híbridos enchufables, de hidrógeno u



otras soluciones tecnológicas que acrediten desempeño ambiental equivalente conforme a estándares técnicos verificables.

La transición tecnológica deberá implementarse bajo criterios de gradualidad, proporcionalidad, neutralidad tecnológica y libre competencia, sin imponer sustituciones inmediatas obligatorias de flotas existentes que cumplan con la normativa vigente.

Las acciones previstas en este Título deberán armonizarse con la normativa ambiental, energética y de planeación urbana aplicable, respetando la distribución constitucional de competencias.

La promoción de tecnologías de bajas o cero emisiones no podrá comprometer la seguridad vial, la accesibilidad universal ni la continuidad de los servicios esenciales de movilidad.

Artículo 181. La política de electromovilidad y transición tecnológica deberá integrarse a los instrumentos de planeación en materia de movilidad, desarrollo urbano y medio ambiente, asegurando coherencia entre metas de reducción de emisiones, seguridad vial y eficiencia operativa del Sistema Integral de Movilidad.

La autoridad competente coordinará acciones con instancias ambientales, energéticas y hacendarias, a fin de alinear objetivos de reducción de emisiones con la capacidad técnica de la red eléctrica, la disponibilidad tecnológica en el mercado y la sostenibilidad financiera de los servicios regulados por esta Ley.

La planeación de la transición tecnológica deberá sustentarse en información técnica verificable, indicadores comparables en el tiempo y análisis de impacto regulatorio, evitando medidas improvisadas o desproporcionadas que generen incertidumbre jurídica.

La incorporación progresiva de tecnologías de bajas o cero emisiones deberá considerar la realidad operativa del transporte público, del transporte de carga urbana y de las demás modalidades reguladas, privilegiando soluciones técnicamente viables y económicamente sostenibles.

La implementación de acciones previstas en este artículo se realizará con estructuras administrativas existentes y conforme a la disponibilidad presupuestaria autorizada.

CAPÍTULO II

INFRAESTRUCTURA DE RECARGA

Artículo 182. La autoridad competente podrá promover y regular la instalación de infraestructura de recarga eléctrica, abastecimiento de hidrógeno u otros sistemas de suministro energético destinados a vehículos de bajas o cero



emisiones, conforme a criterios de seguridad técnica, ordenamiento territorial y compatibilidad con el uso del espacio público.

La instalación de infraestructura en vía pública o en espacios de acceso general requerirá autorización administrativa previa, la cual deberá otorgarse con base en criterios de seguridad estructural, protección civil, accesibilidad universal y no obstrucción de infraestructura prioritaria conforme a la jerarquía de la movilidad.

La infraestructura autorizada deberá cumplir con estándares técnicos verificables en materia eléctrica, electromecánica y de seguridad operativa, conforme a la normativa aplicable y en coordinación con las autoridades competentes en materia energética.

La autorización para la instalación de infraestructura de recarga no implicará concesión exclusiva ni derecho permanente sobre el espacio público, pudiendo la autoridad modificar condiciones cuando existan razones fundadas de interés público, seguridad vial o reordenamiento urbano.

La regulación de infraestructura energética asociada a la movilidad deberá facilitar la transición tecnológica sin generar privilegios exclusivos, barreras indebidas de acceso o cargas presupuestarias no previstas.

Artículo 183. La planeación de infraestructura de recarga deberá considerar criterios de distribución territorial equitativa, integración con el Sistema Integral de Movilidad y cobertura progresiva en zonas de distinta densidad urbana, evitando concentraciones exclusivas en áreas de mayor capacidad económica.

La autoridad competente podrá establecer lineamientos para priorizar la instalación de infraestructura en corredores de transporte público, zonas estratégicas de movilidad, áreas de alta demanda energética y espacios de conexión intermodal, siempre que ello no comprometa la accesibilidad peatonal ni la seguridad vial.

La infraestructura de recarga de acceso público deberá operar bajo criterios de interoperabilidad tecnológica, estándares abiertos y acceso no discriminatorio, evitando esquemas cerrados que limiten la competencia o impidan la utilización por diferentes marcas o proveedores.

Los lineamientos técnicos deberán promover soluciones que faciliten la compatibilidad entre distintos sistemas de carga y medios de pago, privilegiando mecanismos digitales seguros y transparentes.

La regulación de interoperabilidad deberá observar principios de neutralidad tecnológica y libre competencia, sin imponer modelos exclusivos de operación ni generar barreras injustificadas de entrada al mercado.

CAPÍTULO III

ZONAS DE BAJAS EMISIONES



Artículo 184. La autoridad competente podrá delimitar Zonas de Bajas Emisiones en áreas específicas de la Ciudad de México cuando existan razones fundadas de protección ambiental, salud pública, seguridad vial o preservación del entorno urbano, conforme a criterios técnicos verificables y a los instrumentos de planeación aplicables.

Las Zonas de Bajas Emisiones tendrán por objeto reducir la exposición de la población a contaminantes atmosféricos derivados del transporte, mejorar la calidad del aire y promover la incorporación progresiva de tecnologías de menor impacto ambiental, sin comprometer la accesibilidad ni la continuidad de servicios esenciales de movilidad.

La delimitación territorial deberá sustentarse en estudios técnicos que consideren, al menos, calidad del aire, densidad peatonal, características geométricas de la vía, siniestralidad registrada, viabilidad operativa del transporte público y condiciones socioeconómicas de la zona.

La creación de una Zona de Bajas Emisiones no implicará prohibiciones absolutas inmediatas ni afectaciones desproporcionadas a actividades económicas legítimas, debiendo observarse criterios de gradualidad, proporcionalidad y certeza jurídica.

La autoridad deberá garantizar difusión previa suficiente, señalización clara y accesible, así como periodos razonables de transición cuando se establezcan condiciones diferenciadas de circulación.

Artículo 185. Dentro de las Zonas de Bajas Emisiones, la autoridad competente podrá establecer condiciones diferenciadas para la circulación de vehículos conforme a su desempeño ambiental, tipo de tecnología, nivel de emisiones o modalidad de transporte, siempre que dichas medidas se adopten con base en criterios técnicos verificables y bajo principios de proporcionalidad, gradualidad y no discriminación.

Las condiciones diferenciadas podrán consistir en incentivos operativos, restricciones horarias, criterios preferenciales de acceso, regulación de estacionamiento o ajustes en la gestión vial, priorizando la movilidad activa, el transporte público y los vehículos de bajas o cero emisiones.

Las medidas adoptadas deberán garantizar la continuidad de servicios esenciales, incluyendo transporte público, servicios de emergencia, logística urbana estratégica y actividades económicas indispensables para la zona.

La determinación de condiciones diferenciadas deberá fundarse en estudios técnicos que acrediten su impacto ambiental y operativo, y deberá revisarse periódicamente conforme a los resultados obtenidos.



En ningún caso podrán imponerse restricciones que resulten arbitrarias, retroactivas o desproporcionadas respecto del objetivo ambiental perseguido.

Artículo 186. La autoridad competente deberá revisar periódicamente la delimitación y condiciones operativas de las Zonas de Bajas Emisiones, con base en indicadores verificables de calidad del aire, seguridad vial y funcionamiento del sistema de movilidad.

Cuando los estudios técnicos acrediten mejoras sostenidas o cambios en las condiciones ambientales y urbanas que motivaron su creación, la autoridad podrá modificar, ampliar, reducir o dejar sin efectos la delimitación correspondiente, fundando y motivando su decisión.

La revisión deberá realizarse bajo criterios de transparencia, razonabilidad administrativa y coordinación interinstitucional, garantizando certeza jurídica para las personas usuarias y prestadoras de servicios.

CAPÍTULO IV

CONVERSIÓN PROGRESIVA DE FLOTAS

Artículo 187. La autoridad competente promoverá, de manera progresiva y conforme a criterios de viabilidad técnica, disponibilidad tecnológica y planeación operativa, la incorporación de vehículos de bajas o cero emisiones en las flotas de transporte público, transporte institucional y demás servicios estratégicos vinculados al Sistema Integral de Movilidad.

La transición tecnológica deberá priorizar corredores de alta demanda, zonas con problemas recurrentes de calidad del aire y áreas de especial sensibilidad ambiental o sanitaria, sin comprometer la seguridad vial ni la continuidad del servicio.

La incorporación de tecnologías de bajas emisiones no implicará la sustitución inmediata obligatoria de unidades que cumplan con la normativa vigente, debiendo observarse criterios de gradualidad, sostenibilidad operativa y razonabilidad administrativa.

La autoridad podrá emitir lineamientos técnicos para los procesos de renovación o sustitución de flota, privilegiando soluciones de menor impacto ambiental cuando resulten técnica y económicamente viables.

Artículo 188. La autoridad competente podrá promover mecanismos de coordinación financiera, esquemas de colaboración público-privada, instrumentos de financiamiento verde o incentivos regulatorios orientados a facilitar la incorporación progresiva de tecnologías de bajas o cero emisiones en las flotas reguladas por esta Ley.



La promoción de dichos mecanismos deberá realizarse conforme a la disponibilidad presupuestaria autorizada y a la normativa hacendaria aplicable, sin que lo previsto en este Título implique la creación automática de subsidios, fondos especiales u obligaciones de gasto no previstas en la legislación correspondiente.

Los lineamientos que se emitan para la renovación o sustitución de flota deberán considerar la sostenibilidad económica de personas concesionarias, permisionarias y operadoras, evitando barreras desproporcionadas de acceso al mercado o afectaciones indebidas a la continuidad del servicio público.

La autoridad podrá coordinarse con instituciones financieras públicas o privadas, instancias ambientales y organismos multilaterales para explorar instrumentos de financiamiento sostenible, sin comprometer recursos públicos fuera del marco legal aplicable.

La transición tecnológica deberá implementarse bajo criterios de libre competencia, neutralidad tecnológica y transparencia regulatoria.

CAPÍTULO V

DE LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD ACTIVA COMPARTIDA

Artículo 189. Los sistemas de movilidad activa compartida constituyen una submodalidad de la micromovilidad integrada al Sistema Integral de Movilidad de la Ciudad de México, consistente en la puesta a disposición temporal de bicicletas u otros dispositivos de tracción humana o asistencia eléctrica limitada, mediante infraestructura fija, estaciones, anclajes o mecanismos tecnológicos de acceso.

Su objeto es ampliar la conectividad urbana de corta y mediana distancia, fortalecer la integración intermodal y promover desplazamientos seguros y de bajas emisiones, conforme al modelo de Sistema Seguro y a la jerarquía de la movilidad prevista en esta Ley.

Cuando estos sistemas utilicen, ocupen o intervengan el espacio público, su implementación y operación estarán sujetas al régimen de concesión, permiso o autorización administrativa que determine la autoridad competente, conforme a los principios de legalidad, seguridad vial preventiva, accesibilidad universal, proporcionalidad regulatoria y gestión ordenada del espacio público.

Las autorizaciones o concesiones que se otorguen tendrán carácter temporal, estarán sujetas a evaluación periódica y no generarán derecho exclusivo permanente ni transferencia de dominio sobre el espacio público, debiendo observar en todo momento el interés público y la función social del espacio urbano.

La operación de estos sistemas tendrá carácter de actividad regulada de interés público, sin que ello implique su equiparación al transporte público de



pasajeros ni al régimen jurídico de vehículos motorizados cuando sus parámetros técnicos no lo ameriten.

Artículo 190. La implementación de sistemas de movilidad activa compartida en la vía pública deberá orientarse a fortalecer la conectividad urbana de corta y mediana distancia, facilitar la integración intermodal y promover desplazamientos seguros y de bajas emisiones conforme al modelo de Sistema Seguro.

La autorización para su instalación y operación requerirá acreditación de viabilidad técnica, operativa y territorial, considerando su compatibilidad con la infraestructura peatonal y ciclista existente, la conectividad con sistemas de transporte público, la distribución territorial equitativa y el impacto en la seguridad vial y en la convivencia urbana.

La planeación territorial de estaciones, anclajes o puntos de acceso deberá sustentarse en criterios objetivos de demanda, accesibilidad universal y gestión ordenada del espacio público, procurando evitar saturaciones, conflictos viales o concentraciones desproporcionadas en determinadas zonas de la Ciudad.

La autoridad competente podrá establecer condiciones diferenciadas de operación, delimitaciones territoriales o ajustes en la distribución de infraestructura cuando existan razones fundadas relacionadas con seguridad vial, protección de grupos de atención prioritaria o reordenamiento del espacio público, observando en todo momento criterios de proporcionalidad y debida motivación administrativa.

Artículo 191. La infraestructura asociada a los sistemas de movilidad activa compartida deberá diseñarse e instalarse bajo criterios de seguridad vial preventiva, accesibilidad universal y adecuada gestión del espacio público, garantizando la continuidad peatonal y la convivencia armónica con la movilidad activa y el transporte público.

La ubicación de estaciones, anclajes, ciclopuertos u otros elementos físicos deberá asegurar compatibilidad con la infraestructura peatonal y ciclista existente, evitando interferencias con rutas accesibles, cruces peatonales, rampas, carriles confinados, ciclovías o equipamiento urbano esencial.

La instalación de infraestructura deberá sustentarse en criterios técnicos de demanda, integración intermodal, visibilidad en intersecciones y prevención de puntos de riesgo, procurando distribución territorial equilibrada y evitando concentraciones que generen saturación o apropiación indebida del espacio público.

La autorización para el uso del espacio público no implicará derecho exclusivo permanente ni transferencia de dominio, pudiendo la autoridad competente ordenar su reubicación, modificación o retiro cuando existan razones



fundadas de interés público, seguridad vial, accesibilidad o reordenamiento urbano, debidamente motivadas conforme a la normativa aplicable.

Artículo 192. La operación de los sistemas de movilidad activa compartida deberá desarrollarse bajo un enfoque permanente de seguridad vial preventiva, orientado a reducir riesgos para personas usuarias, peatones, ciclistas y demás grupos de atención prioritaria, conforme al modelo de Sistema Seguro previsto en esta Ley.

Las personas operadoras deberán garantizar condiciones adecuadas de funcionamiento y seguridad en las unidades que integren el sistema, implementando programas permanentes de mantenimiento preventivo y correctivo, así como mecanismos de revisión periódica que aseguren la estabilidad estructural, sistema de frenado, iluminación y demás elementos esenciales para una circulación segura.

Las unidades que presenten fallas técnicas, daños estructurales o condiciones que representen riesgo para la integridad física deberán ser retiradas oportunamente de la vía pública hasta su reparación o sustitución, conforme a criterios técnicos verificables.

Las personas operadoras deberán contar con seguro vigente de responsabilidad civil que cubra daños a personas usuarias y terceros derivados de la operación del sistema, en los términos que determine la normativa aplicable, procurando que las exigencias regulatorias sean proporcionales al nivel de riesgo propio de esta submodalidad.

La autoridad competente podrá verificar el cumplimiento de estas obligaciones conforme al régimen de supervisión previsto en esta Ley, priorizando la prevención de riesgos sobre enfoques meramente sancionatorios.

TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO

DE LOS SERVICIOS DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL EN MOTOCICLETA Y LOGÍSTICA URBANA

CAPÍTULO I

DE LA PROHIBICIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN MOTOCICLETA MEDIANTE PLATAFORMA TECNOLÓGICA

Artículo 193. Queda prohibida la prestación del servicio de transporte de pasajeros en motocicleta mediante plataformas digitales, aplicaciones móviles o cualquier mecanismo tecnológico de intermediación en la Ciudad de México.

La prohibición se sustenta en el riesgo estructural elevado que implica el traslado de personas en motocicleta en entorno urbano denso, considerando la exposición directa de la persona usuaria a lesiones graves o mortales, la ausencia



de estructura de protección física y la incompatibilidad de dicha modalidad con el modelo de Sistema Seguro previsto en esta Ley.

La intermediación tecnológica no altera la naturaleza del servicio ni modifica el deber del Estado de prevenir modalidades que representen un riesgo desproporcionado para la integridad física de las personas usuarias.

La prestación del servicio en contravención a lo dispuesto en este artículo dará lugar a las sanciones administrativas correspondientes, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que resulten aplicables.

Artículo 194. Las personas físicas o morales que operen plataformas digitales, aplicaciones móviles o cualquier sistema tecnológico de intermediación no podrán ofrecer, publicitar, intermediar, promover ni facilitar el servicio de transporte de pasajeros en motocicleta en la Ciudad de México.

La responsabilidad administrativa por la oferta o facilitación del servicio prohibido será directa para la plataforma tecnológica, independientemente de la relación contractual que mantenga con las personas conductoras.

La autoridad competente podrá requerir a las plataformas la deshabilitación inmediata de la modalidad prohibida dentro del territorio de la Ciudad de México, así como la adopción de medidas tecnológicas de georreferenciación que impidan su activación.

La reincidencia en la oferta o facilitación del servicio dará lugar a la imposición de sanciones agravadas, incluyendo suspensión temporal del registro o autorización para operar en la Ciudad de México, conforme a lo previsto en esta Ley.

Lo dispuesto en este artículo se interpreta en el marco del deber estatal de proteger la vida y la integridad física de las personas usuarias frente a modalidades de movilidad de riesgo estructural elevado.

CAPÍTULO II

DE LOS SERVICIOS DE ENTREGA DE BIENES MEDIANTE MOTOCICLETA Y PLATAFORMA DIGITAL

Artículo 195. El servicio de entrega de bienes, alimentos, paquetería o cualquier objeto mediante motocicleta y plataforma digital constituye una modalidad de transporte de carga ligera con fines comerciales, sujeta al régimen de transporte de carga urbana previsto en esta Ley.

La intermediación tecnológica no modifica la naturaleza económica del servicio ni exime del cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad vial, aseguramiento, registro y responsabilidad administrativa establecidas en esta Ley y en el Reglamento de Tránsito.



La prestación de este servicio deberá desarrollarse bajo criterios de prevención de riesgos, protección reforzada de personas usuarias vulnerables de la vía pública y compatibilidad con el modelo de Sistema Seguro.

Las plataformas digitales que faciliten el servicio serán corresponsables del cumplimiento de las obligaciones previstas en este Capítulo en los términos que establezca la presente Ley.

Artículo 196. Las personas conductoras que presten servicios de entrega de bienes mediante motocicleta y plataforma digital deberán contar con registro vigente ante la autoridad competente, en los términos que establezca el Reglamento.

El registro tendrá por objeto garantizar trazabilidad, seguridad vial y responsabilidad administrativa, y deberá realizarse bajo criterios de simplicidad administrativa y proporcionalidad regulatoria.

Las motocicletas destinadas a la prestación del servicio deberán portar identificación visible que permita su reconocimiento como unidades de logística urbana mediante plataforma digital, conforme a los lineamientos que emita la autoridad competente.

Las plataformas tecnológicas estarán obligadas a verificar que las personas conductoras cuenten con licencia vigente, seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y registro activo previo a la activación del servicio en la aplicación.

El seguro deberá cubrir daños a personas y bienes derivados de la operación comercial del vehículo, sin que la existencia de cobertura exima de responsabilidades civiles o penales cuando procedan.

La omisión en el cumplimiento de estas obligaciones dará lugar a las sanciones administrativas previstas en esta Ley, tanto para la persona conductora como para la plataforma tecnológica que permita la operación irregular.

Artículo 197. La prestación del servicio de entrega de bienes mediante motocicleta y plataforma digital deberá realizarse bajo criterios de conducción preventiva, cumplimiento estricto del Reglamento de Tránsito y protección prioritaria de personas usuarias vulnerables conforme a la jerarquía de la movilidad.

Las personas conductoras deberán portar casco certificado, chaleco o elemento reflectante visible y mantener en condiciones adecuadas los sistemas de iluminación, frenado y señalización del vehículo durante toda la jornada de servicio.



Queda prohibida la manipulación del teléfono móvil u otros dispositivos electrónicos durante la conducción, salvo mediante sistemas de soporte fijo que no comprometan la atención permanente a la vía pública.

Las plataformas digitales deberán establecer límites razonables de tiempo y distancia para la entrega de pedidos, evitando esquemas de incentivos o penalizaciones que fomenten conductas de riesgo, exceso de velocidad o incumplimiento de normas de tránsito.

La prestación del servicio no podrá implicar circulación en banquetas, ciclovías confinadas, carriles exclusivos de transporte público ni zonas peatonales, salvo autorización expresa conforme a la normativa aplicable.

La autoridad competente podrá emitir lineamientos específicos en zonas de alta concentración peatonal, corredores escolares o áreas de riesgo elevado, a fin de reducir siniestralidad asociada a esta modalidad.

Artículo 198. La autoridad competente podrá establecer límites operativos para la prestación del servicio de entrega de bienes mediante motocicleta y plataforma digital, cuando existan razones fundadas de seguridad vial, protección peatonal, saturación del espacio público o gestión territorial del tránsito.

Dichos límites podrán consistir en la determinación del número máximo de unidades activas simultáneamente por zona geográfica, polígono territorial o franja horaria, con base en estudios técnicos de capacidad vial, densidad peatonal y siniestralidad registrada.

La autoridad podrá establecer restricciones específicas de operación en zonas escolares, hospitalarias, entornos de alta concentración peatonal o áreas de especial vulnerabilidad, particularmente en horarios de entrada y salida escolar o en eventos de alta afluencia.

Las medidas adoptadas deberán fundarse en criterios objetivos, verificables y proporcionales al riesgo identificado, y no podrán implicar prohibiciones generales permanentes ni afectar de manera desproporcionada la continuidad de actividades económicas legítimas.

La implementación de límites operativos deberá comunicarse de manera clara a las plataformas tecnológicas, quienes estarán obligadas a incorporar mecanismos digitales que permitan su cumplimiento mediante georreferenciación o control algorítmico.

La determinación y revisión de estos límites deberá realizarse periódicamente con base en evidencia técnica, garantizando transparencia y certeza jurídica.

Artículo 199. El incumplimiento de las obligaciones previstas en el presente Capítulo dará lugar a las responsabilidades administrativas que correspondan



conforme al régimen de infracciones y sanciones establecido en esta Ley y desarrollado en el Reglamento respectivo.

La determinación de sanciones deberá atender a la gravedad de la conducta, el riesgo generado para personas usuarias vulnerables, la reincidencia y las condiciones específicas del servicio prestado.

El Reglamento establecerá los supuestos específicos de infracción, criterios de graduación de sanciones y medidas administrativas aplicables tanto a personas conductoras como a plataformas tecnológicas, observando en todo momento los principios de legalidad, proporcionalidad, debido proceso y seguridad jurídica.

Las responsabilidades administrativas previstas en este artículo serán independientes de las responsabilidades civiles o penales que puedan derivarse por daños ocasionados durante la prestación del servicio.

TÍTULO DÉCIMO TERCERO
DE LA GESTIÓN DE EMERGENCIAS, CONTINGENCIAS Y EVENTOS
MASIVOS EN MATERIA DE MOVILIDAD
CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 200. La gestión de la movilidad en situaciones de emergencia, contingencia ambiental, desastre natural o evento extraordinario deberá orientarse a proteger prioritariamente la vida, la integridad física y la seguridad de las personas usuarias de la vía pública, garantizando la continuidad operativa de servicios esenciales y la circulación de vehículos de atención prioritaria.

En tales supuestos, la autoridad competente podrá adoptar medidas temporales y proporcionales de regulación del tránsito, modificación de rutas, control de accesos, priorización modal y restricción operativa, siempre que dichas medidas se encuentren debidamente fundadas en criterios técnicos y en coordinación con las autoridades competentes en materia de protección civil, seguridad ciudadana y gestión de riesgos.

Las acciones adoptadas deberán observar los principios de legalidad, proporcionalidad, temporalidad, mínima afectación y accesibilidad universal, procurando evitar restricciones generales innecesarias o desproporcionadas que afecten de manera indebida el ejercicio del derecho a la movilidad.

En la implementación de medidas de emergencia deberá priorizarse la circulación de vehículos de servicios médicos, rescate, protección civil, seguridad pública, transporte público estratégico y abastecimiento esencial, conforme a protocolos previamente establecidos.

Las medidas adoptadas en contextos de emergencia deberán comunicarse de manera clara, oportuna y accesible a la población, utilizando los medios



institucionales disponibles y herramientas tecnológicas previstas en esta Ley, a fin de garantizar certeza operativa y reducir riesgos adicionales derivados de desinformación.

La gestión de movilidad en situaciones extraordinarias deberá armonizarse con los instrumentos de planeación y los protocolos interinstitucionales vigentes, sin sustituir las competencias constitucionales de otras autoridades.

Artículo 201. La autoridad competente en materia de movilidad deberá establecer y actualizar protocolos de actuación para la gestión del tránsito y la operación del transporte en situaciones de emergencia, contingencia ambiental, desastre natural o evento extraordinario que afecte la circulación en la Ciudad de México.

Los protocolos deberán definir, al menos, mecanismos de coordinación con las autoridades responsables de protección civil, seguridad ciudadana, atención médica de urgencia, gestión ambiental y demás instancias competentes, a fin de asegurar respuesta articulada y oportuna.

En la activación de protocolos deberán contemplarse medidas relativas a:

I. Desvíos temporales de circulación y modificación de rutas de transporte público;

II. Establecimiento de carriles o corredores prioritarios para servicios de emergencia;

III. Regulación temporal de accesos a zonas afectadas;

IV. Gestión dinámica del tránsito conforme a los Sistemas Inteligentes de Transporte previstos en esta Ley; y

V. Coordinación con autoridades metropolitanas cuando la contingencia trascienda los límites territoriales de la Ciudad.

Los protocolos deberán prever criterios objetivos para su activación y desactivación, así como mecanismos de evaluación posterior que permitan identificar áreas de mejora sin que ello implique responsabilidad automática por hechos derivados de circunstancias extraordinarias.

La actuación interinstitucional deberá desarrollarse respetando la distribución constitucional de competencias y sin crear estructuras administrativas adicionales distintas a las existentes, debiendo privilegiarse la eficiencia operativa y la coordinación técnica.

La existencia de protocolos no exime a la autoridad de fundar y motivar las medidas específicas adoptadas en cada caso concreto, conforme a los principios previstos en esta Ley.

Artículo 202. Cuando se prevea la realización de eventos masivos de carácter cultural, deportivo, político, religioso o de cualquier otra naturaleza que



impliquen concentración significativa de personas en la vía pública o en recintos con impacto en la circulación, la autoridad competente deberá adoptar medidas preventivas de gestión de la movilidad orientadas a proteger la integridad física de las personas asistentes y usuarias del entorno vial.

Para efectos de este artículo, se considerará evento masivo aquel cuya afluencia estimada, ubicación territorial o características operativas generen alteraciones relevantes en los flujos de tránsito, la operación del transporte público o la accesibilidad peatonal.

La autoridad podrá establecer, de manera temporal y debidamente fundada:

I. Modificaciones de rutas de transporte público;

II. Desvíos vehiculares y ajustes de circulación;

III. Zonas temporales de acceso controlado;

IV. Carriles prioritarios para servicios de emergencia; y

V. Medidas específicas para la protección de cruces peatonales y entornos de alta concentración de personas.

La organización de eventos masivos deberá coordinarse con la autoridad competente en materia de movilidad a fin de prever impactos operativos, garantizar condiciones de seguridad vial y evitar afectaciones desproporcionadas al entorno urbano.

Las medidas adoptadas deberán observar los principios de proporcionalidad, temporalidad y mínima afectación, procurando garantizar alternativas de movilidad razonables para la población no participante en el evento.

La gestión de movilidad en eventos masivos deberá integrarse, cuando resulte procedente, a los Sistemas Inteligentes de Transporte y herramientas de información en tiempo real previstas en esta Ley, a fin de comunicar oportunamente las condiciones operativas a la ciudadanía.

Artículo 203. Cuando las autoridades competentes en materia ambiental determinen la existencia de una contingencia que implique riesgos para la salud pública derivados de la calidad del aire, la autoridad en materia de movilidad podrá implementar medidas temporales de regulación de la circulación, operación del transporte y gestión del tránsito, conforme a los instrumentos normativos aplicables.

Las medidas que se adopten deberán sustentarse en declaratorias oficiales, criterios técnicos verificables y coordinación interinstitucional, y podrán comprender ajustes operativos, restricciones temporales de circulación, priorización del transporte público y promoción de modalidades de movilidad activa o compartida.



Las restricciones temporales deberán observar los principios de proporcionalidad, razonabilidad, temporalidad y no discriminación, evitando afectaciones indebidas a servicios esenciales, transporte de emergencia, abastecimiento básico o actividades cuya suspensión implique riesgo mayor para la población.

La autoridad deberá comunicar de manera clara y accesible las medidas aplicables, su duración estimada y las condiciones de operación correspondientes, utilizando los medios institucionales y herramientas tecnológicas previstas en esta Ley.

Las medidas adoptadas en contexto de contingencia ambiental no podrán implicar sanciones automáticas fuera de los supuestos previstos en la normativa aplicable, debiendo en todo caso garantizarse el debido proceso en la determinación de infracciones.

La implementación de restricciones temporales en contingencias ambientales deberá armonizarse con los instrumentos de planeación en movilidad y con la política ambiental vigente, respetando la distribución constitucional de competencias.

Artículo 204. La autoridad competente deberá establecer lineamientos para la elaboración y actualización de planes de continuidad operativa del transporte público en casos de emergencia, contingencia ambiental, desastre natural o evento extraordinario que afecte la prestación regular del servicio.

Los planes de continuidad operativa deberán prever mecanismos que permitan mantener, en la medida de lo posible, la prestación del servicio en corredores estratégicos, zonas de alta concentración poblacional y áreas prioritarias para el acceso a servicios de salud, educación y abastecimiento básico.

Para tales efectos, los planes podrán contemplar:

- I. Reasignación temporal de unidades y rutas;
- II. Establecimiento de servicios provisionales o ajustes de frecuencia;
- III. Coordinación con servicios metropolitanos cuando la contingencia trascienda el ámbito territorial de la Ciudad;
- IV. Medidas de protección para personas usuarias y operadoras en contextos de riesgo; y
- V. Protocolos de comunicación oportuna a la población respecto de modificaciones en la operación.

La elaboración y ejecución de estos planes deberá realizarse utilizando estructuras administrativas existentes y conforme a la disponibilidad presupuestaria autorizada, sin que ello implique la creación obligatoria de nuevas entidades u órganos permanentes.



La implementación de planes de continuidad no exime a las personas concesionarias, permisionarias u operadoras de cumplir con las obligaciones de seguridad previstas en esta Ley, debiendo ajustarse a los lineamientos emitidos por la autoridad competente.

La activación de los planes deberá fundarse en criterios técnicos y comunicarse de manera clara y accesible a las personas usuarias, garantizando en todo momento la protección prioritaria de grupos de atención especial.

CAPÍTULO II

DE LA LOGÍSTICA URBANA EN SITUACIONES DE EMERGENCIA Y CONTINGENCIA

Artículo 205. En situaciones de emergencia, contingencia ambiental, desastre natural o evento extraordinario que afecte la operación regular del sistema de movilidad, la autoridad competente deberá adoptar medidas orientadas a garantizar la continuidad del abastecimiento de bienes esenciales y la circulación prioritaria de vehículos destinados a servicios estratégicos.

Para efectos de este artículo, se considerarán bienes esenciales aquellos vinculados a servicios de salud, alimentos, agua, energía, medicamentos, protección civil y demás suministros cuya interrupción implique riesgo para la población.

La autoridad podrá establecer corredores logísticos temporales, horarios preferenciales, rutas alternas o condiciones diferenciadas de circulación para vehículos destinados al abastecimiento esencial, siempre que dichas medidas se encuentren debidamente fundadas en criterios técnicos y de protección civil.

Las medidas adoptadas deberán armonizar la continuidad del abastecimiento con la protección de la seguridad vial, evitando maniobras o condiciones operativas que incrementen riesgos para personas peatonas, usuarias de movilidad activa o transporte público.

La regulación temporal de la logística urbana en contextos extraordinarios deberá observar los principios de proporcionalidad, temporalidad y mínima afectación, y cesará una vez superadas las condiciones que motivaron su implementación.

La coordinación con autoridades federales, estatales o metropolitanas deberá realizarse cuando la situación extraordinaria afecte flujos logísticos interjurisdiccionales, respetando la distribución constitucional de competencias.

Artículo 206. En situaciones de emergencia, contingencia ambiental, desastre natural o evento extraordinario, la autoridad competente deberá



garantizar condiciones de movilidad que permitan el funcionamiento continuo de infraestructura crítica y servicios estratégicos para la población.

Se considerará infraestructura crítica aquella cuya interrupción afecte de manera significativa la salud pública, la seguridad, el abastecimiento básico, la prestación de servicios esenciales o la estabilidad operativa de la Ciudad, incluyendo hospitales, centros de atención médica, instalaciones de protección civil, centrales de energía, sistemas de agua, centros de abasto y nodos logísticos estratégicos.

La autoridad podrá establecer medidas temporales de priorización vial, rutas exclusivas, facilidades operativas o ajustes de circulación destinados a asegurar el acceso y operación de dicha infraestructura, siempre que tales medidas se encuentren debidamente fundadas y limitadas al tiempo estrictamente necesario.

La priorización operativa deberá coordinarse con las autoridades competentes en materia de protección civil, seguridad pública y gestión de riesgos, evitando duplicidad de funciones y respetando la distribución constitucional de competencias.

Las medidas adoptadas no podrán implicar privilegios permanentes ni exenciones generales fuera del contexto extraordinario que las justifique, debiendo cesar una vez superadas las condiciones que motivaron su implementación.

La gestión de movilidad para infraestructura crítica deberá armonizar la continuidad operativa con la protección de la seguridad vial y la integridad de las personas usuarias del espacio público, conforme a la jerarquía de la movilidad prevista en esta Ley.

Artículo 207. Concluida una situación de emergencia, contingencia ambiental, desastre natural o evento masivo que haya requerido la activación de medidas especiales en materia de movilidad, la autoridad competente deberá realizar una evaluación técnica de las acciones implementadas, con el objeto de identificar áreas de mejora, fortalecer protocolos y prevenir riesgos futuros.

La evaluación deberá considerar, al menos, la eficacia de las medidas de regulación del tránsito, la continuidad operativa del transporte público, la protección de infraestructura crítica, la gestión logística de bienes esenciales y la comunicación a la población.

Los resultados podrán incorporarse en la actualización de protocolos, instrumentos de planeación y lineamientos técnicos previstos en esta Ley, privilegiando ajustes que acrediten mejora verificable en seguridad vial y eficiencia operativa.



La evaluación no implicará reconocimiento automático de responsabilidad administrativa por hechos derivados de circunstancias extraordinarias, debiendo analizarse cada caso conforme a la normativa aplicable.

Las acciones de revisión deberán realizarse utilizando las estructuras administrativas existentes y conforme a la disponibilidad presupuestaria autorizada.

CAPÍTULO III

DE LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

Artículo 208. Para efectos de esta Ley, se considera vehículo de emergencia aquel autorizado expresamente por la autoridad competente en materia de movilidad para portar placas especiales, cromática distintiva y dispositivos luminosos y audibles destinados a la atención de situaciones urgentes vinculadas con servicios médicos, protección civil, rescate, gestión de riesgos, bomberos o apoyo vial especializado.

El carácter de vehículo de emergencia únicamente se reconoce cuando exista autorización vigente emitida por la autoridad competente y registro formal en el padrón correspondiente. La sola instalación o uso de torretas, luces o sirenas no confiere dicha calidad ni derecho alguno de preferencia en la circulación.

Las corporaciones de seguridad pública se registrarán por la normativa específica que les resulte aplicable, sin perjuicio de observar las disposiciones de seguridad vial previstas en esta Ley.

Artículo 209. La autorización para operar como vehículo de emergencia en la Ciudad de México corresponde exclusivamente a la autoridad competente en materia de movilidad, quien determinará las condiciones para su registro, identificación y supervisión conforme a los principios de legalidad, seguridad vial preventiva y control administrativo.

La autorización deberá sustentarse en la acreditación del vínculo institucional con servicios médicos, protección civil, gestión de riesgos, rescate, bomberos u otras actividades de atención urgente debidamente reconocidas por la autoridad competente, así como en el cumplimiento de los requisitos técnicos y administrativos que establezca la normativa aplicable.

La autoridad integrará y mantendrá actualizado un padrón de vehículos de emergencia autorizados, el cual tendrá fines de verificación, trazabilidad y control institucional, conforme a la legislación en materia de protección de datos personales.

La autorización tendrá carácter temporal, será revocable cuando se incumplan las condiciones que le dieron origen y no podrá interpretarse como



habilitación general para el uso permanente de dispositivos luminosos o audibles fuera de situaciones reales de emergencia.

Artículo 210. Los vehículos de emergencia autorizados tendrán uso preferente de la vía pública cuando atiendan una situación real y verificable de urgencia y circulen con dispositivos luminosos y audibles activados, conforme a lo que establezca el Reglamento de Tránsito.

En tales casos, las demás personas usuarias de la vía deberán facilitar su desplazamiento, ceder el paso, reducir la velocidad y adoptar las maniobras necesarias para no obstaculizar su tránsito, en los términos previstos en la normativa aplicable.

El uso preferente de la vía no exime a la persona conductora del vehículo de emergencia de actuar con diligencia reforzada y adoptar medidas razonables para prevenir riesgos a peatones, ciclistas y demás personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria, debiendo reducir la velocidad en cruces, intersecciones y zonas de alta concentración peatonal cuando las condiciones lo requieran.

La prioridad de circulación sólo podrá ejercerse durante la atención efectiva de una emergencia y no podrá utilizarse para fines distintos, traslados ordinarios o situaciones que no impliquen urgencia real.

Artículo 211. El uso de dispositivos luminosos, torretas, luces de emergencia o señales audibles con características propias de los vehículos de emergencia estará estrictamente reservado a aquellos que cuenten con autorización vigente emitida por la autoridad competente en materia de movilidad y se encuentren inscritos en el padrón correspondiente.

Queda prohibida la instalación, activación o utilización de dispositivos luminosos o audibles que simulen carácter de emergencia en vehículos no autorizados, así como su uso fuera de situaciones reales de urgencia.

Las características técnicas, cromática distintiva, visibilidad, intensidad luminosa, alcance auditivo y demás especificaciones operativas serán determinadas en el Reglamento de Tránsito y en las disposiciones administrativas aplicables.

El uso indebido de dispositivos de emergencia dará lugar a las sanciones administrativas previstas en esta Ley, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que pudieran corresponder conforme a la normativa aplicable.

Artículo 212. La supervisión del régimen aplicable a los vehículos de emergencia corresponderá a la autoridad competente en materia de movilidad, en el ámbito de sus atribuciones administrativas, y a las autoridades de seguridad



ciudadana en materia de vigilancia y control en vía pública, conforme a la distribución legal de competencias.

La autoridad en materia de movilidad podrá verificar el cumplimiento de las condiciones de autorización, registro, identificación, cromática y demás requisitos administrativos que dieron origen al reconocimiento como vehículo de emergencia.

Las autoridades de seguridad ciudadana podrán intervenir cuando detecten el uso indebido de dispositivos luminosos o audibles, la simulación de carácter de emergencia o la circulación con prioridad sin situación real de urgencia, debiendo dar vista a la autoridad competente para la sustanciación del procedimiento administrativo correspondiente.

Cuando se adviertan irregularidades que representen riesgo para la seguridad vial o uso indebido del carácter de emergencia, la autoridad podrá ordenar medidas preventivas proporcionales, incluyendo la suspensión temporal del registro, el retiro de dispositivos no autorizados o la inmovilización del vehículo en los términos que establezca la normativa aplicable, garantizando en todo momento el derecho de audiencia y debido proceso.

Las acciones de supervisión deberán orientarse prioritariamente a la prevención de riesgos y a la protección de la integridad física de las personas usuarias de la vía pública, evitando prácticas meramente recaudatorias.

Artículo 213. Constituyen infracciones administrativas en materia de vehículos de emergencia:

I. Instalar, portar o utilizar dispositivos luminosos o audibles propios de vehículos de emergencia sin contar con autorización vigente emitida por la autoridad competente;

II. Simular el carácter de vehículo de emergencia mediante cromática, insignias, rotulación, placas o cualquier elemento que induzca a error a las personas usuarias de la vía;

III. Activar dispositivos luminosos o audibles sin que exista situación real y verificable de urgencia;

IV. Circular con uso preferente de la vía sin encontrarse en atención efectiva de una emergencia;

V. Incumplir las condiciones de registro, identificación o autorización establecidas para la operación como vehículo de emergencia; y

VI. Negarse a permitir la verificación administrativa cuando sea requerida por la autoridad competente conforme a la normativa aplicable.

Las infracciones previstas en este artículo serán sancionadas conforme al régimen general de infracciones y sanciones establecido en esta Ley, pudiendo incluir multa, suspensión o cancelación de la autorización correspondiente, así



como la inmovilización del vehículo cuando la conducta represente riesgo para la seguridad vial.

La imposición de sanciones administrativas será independiente de las responsabilidades civiles o penales que pudieran actualizarse conforme a otras disposiciones aplicables.

Artículo 214. Las ambulancias operadas por personas físicas o morales de carácter privado que pretendan ostentarse como vehículos de emergencia deberán contar con autorización vigente en términos de esta Ley, sin perjuicio de las licencias, permisos o registros sanitarios que resulten exigibles conforme a la normativa aplicable en materia de salud.

Además de cumplir con las disposiciones generales aplicables a los vehículos de emergencia, las ambulancias privadas deberán:

I. Registrar ante la autoridad competente su adscripción institucional, base de operación y datos de identificación de la unidad;

II. Reportar, en los términos que establezca la autoridad competente, los traslados realizados en situación de urgencia que impliquen el uso preferente de la vía pública, con fines de trazabilidad administrativa y control institucional;

III. Activar dispositivos luminosos y audibles exclusivamente cuando exista situación real de emergencia médica o traslado que implique riesgo inminente para la vida o integridad de la persona atendida;

IV. Abstenerse de utilizar el carácter de emergencia para fines de captación de pacientes, traslados ordinarios o cualquier otra práctica que distorsione la prioridad de circulación prevista en esta Ley; y

V. Conservar registros básicos de tiempos de activación y traslado cuando se haya ejercido uso preferente de la vía, para efectos de verificación administrativa.

La autoridad competente podrá establecer lineamientos administrativos para la recepción de reportes y mecanismos de verificación, procurando que su implementación sea proporcional y no interfiera con la atención médica urgente.

El incumplimiento de estas obligaciones dará lugar a las sanciones administrativas correspondientes, incluida la suspensión o cancelación de la autorización para operar como vehículo de emergencia.

TÍTULO DÉCIMO CUARTO
DE LA GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO Y EL USO REGULADO DEL
ESPACIO PÚBLICO
CAPÍTULO I
PRINCIPIOS GENERALES DE LA GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO



Artículo 215. El estacionamiento en la vía pública constituye un uso regulado del espacio público y no un derecho adquirido permanente de las personas propietarias o conductoras de vehículos motorizados.

La gestión del estacionamiento deberá orientarse a garantizar el uso racional del espacio vial, priorizar la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público, reducir la congestión vehicular y contribuir a la seguridad vial, conforme a la jerarquía de la movilidad prevista en esta Ley.

La regulación del estacionamiento en vía pública deberá atender criterios técnicos relacionados con la función de la vía, la densidad urbana, la concentración peatonal, la siniestralidad registrada, la demanda territorial y la disponibilidad de transporte público en la zona.

La autoridad competente podrá establecer zonas de estacionamiento regulado cuando existan condiciones que justifiquen su ordenamiento para evitar ocupación prolongada indebida, rotación insuficiente, invasión de infraestructura prioritaria o afectación al funcionamiento del sistema de movilidad.

La implementación de esquemas de regulación deberá observar principios de proporcionalidad, transparencia, racionalidad administrativa y no discriminación, evitando que el estacionamiento se gestione con fines meramente recaudatorios.

En ningún caso el estacionamiento podrá autorizarse en cruces peatonales, ciclovías, rampas de accesibilidad, carriles confinados de transporte público, zonas de seguridad o espacios que comprometan la visibilidad y seguridad vial.

Artículo 216. La autoridad competente podrá implementar sistemas de estacionamiento regulado en la vía pública mediante mecanismos físicos, digitales o mixtos, incluidos dispositivos conocidos como parquímetros u otras tecnologías de gestión, cuando exista justificación técnica orientada a mejorar la rotación vehicular, ordenar el uso del espacio público y reducir la congestión.

La implementación de estos sistemas deberá sustentarse en estudios técnicos que consideren, entre otros elementos, la función de la vía, la demanda de estacionamiento en la zona, la oferta de transporte público, la concentración peatonal, los índices de siniestralidad y la dinámica comercial o habitacional del área.

Los sistemas de estacionamiento regulado deberán establecer reglas claras sobre horarios de operación, tiempo máximo de permanencia, tarifas aplicables y mecanismos de supervisión, garantizando certeza jurídica y publicidad suficiente para las personas usuarias.

La regulación del estacionamiento no podrá implicar la privatización del espacio público ni generar derechos exclusivos permanentes sobre la vía pública,



debiendo preservarse su carácter de bien de uso común sujeto a régimen administrativo.

La implementación de parquímetros u otros sistemas tecnológicos deberá orientarse a fines de ordenamiento, seguridad vial y eficiencia operativa, evitando que su diseño o aplicación tenga carácter meramente recaudatorio.

La autoridad deberá garantizar mecanismos de información accesible para las personas usuarias, así como opciones de pago que no resulten discriminatorias ni excluyentes por razones tecnológicas.

Artículo 217. La implementación y operación de sistemas de estacionamiento regulado en la vía pública podrá realizarse mediante concesión, permiso o esquema de administración directa por parte de la autoridad competente, conforme a la normativa administrativa y hacendaria aplicable.

Cuando se otorguen concesiones o permisos, éstos deberán establecer con claridad las obligaciones de operación, mantenimiento, supervisión tecnológica, transparencia y rendición de cuentas, garantizando que el sistema cumpla con los fines de ordenamiento del espacio público, seguridad vial y eficiencia en la rotación vehicular.

Las concesiones tendrán carácter temporal, estarán sujetas a evaluación periódica y no implicarán transferencia de dominio ni derecho exclusivo permanente sobre el espacio público.

En ningún caso los instrumentos contractuales podrán diseñarse bajo esquemas que incentiven exclusivamente la maximización recaudatoria en detrimento de los objetivos de movilidad y seguridad vial previstos en esta Ley.

Artículo 218. Las zonas sujetas a sistemas de estacionamiento regulado en la vía pública deberán ser objeto de evaluación técnica periódica por parte de la autoridad competente, con el fin de verificar el cumplimiento de los objetivos de ordenamiento, rotación vehicular, reducción de congestión y mejora de la seguridad vial.

La evaluación deberá considerar, al menos:

- I. Nivel promedio de ocupación de los espacios;
- II. Índices de rotación vehicular;
- III. Impacto en la congestión y tiempos de búsqueda de estacionamiento;
- IV. Condiciones de seguridad vial y visibilidad en intersecciones;
- V. Efectos en movilidad peatonal y ciclista;
- VI. Integración con transporte público y dinámica territorial; y
- VII. Opiniones y reportes vecinales de carácter consultivo.



Con base en los resultados de la evaluación, la autoridad competente podrá modificar, ampliar, reducir o suprimir polígonos de estacionamiento regulado cuando se acredite técnica y territorialmente su necesidad o falta de justificación.

Las decisiones deberán estar debidamente fundadas y motivadas, garantizando transparencia y publicidad suficiente para las personas usuarias.

Artículo 219. Previo a la implementación de nuevos polígonos de estacionamiento regulado o a la modificación sustancial de los existentes, la autoridad competente deberá habilitar mecanismos de participación vecinal de carácter consultivo.

La participación deberá garantizar acceso a información clara y suficiente sobre:

- I. Estudios técnicos que justifiquen la medida;
- II. Delimitación territorial propuesta;
- III. Horarios de operación, reglas básicas y criterios tarifarios; y
- IV. Objetivos de ordenamiento, seguridad vial y rotación vehicular.

Los mecanismos de participación podrán consistir en consultas públicas, mesas informativas, plataformas digitales u otros instrumentos que permitan recoger opiniones de personas residentes, comerciantes y usuarias habituales de la zona.

La participación vecinal no tendrá carácter vinculante; sin embargo, la autoridad deberá considerar los planteamientos recibidos y expresar en la motivación de la resolución final las razones que sustenten su decisión.

La implementación de mecanismos consultivos no podrá interpretarse como cesión del carácter público del espacio vial ni como reconocimiento de derechos adquiridos sobre su uso.

Artículo 220. La gestión del estacionamiento regulado deberá orientarse a mantener niveles de ocupación que favorezcan la rotación vehicular eficiente y reduzcan la búsqueda prolongada de espacios disponibles, contribuyendo a la disminución de congestión y riesgos viales asociados.

La autoridad competente establecerá parámetros técnicos de ocupación máxima recomendada para cada zona, procurando que los niveles promedio no alcancen condiciones de saturación que impidan disponibilidad razonable de espacios.

Como referencia técnica general, los niveles de ocupación deberán tender a rangos que permitan disponibilidad efectiva, evitando ocupaciones cercanas al cien por ciento de manera sostenida. Dichos parámetros podrán ajustarse conforme a la función urbana, densidad territorial y condiciones de movilidad de cada zona.



La determinación de parámetros deberá sustentarse en estudios técnicos verificables y podrá revisarse periódicamente conforme a los resultados de evaluación previstos en esta Ley.

La gestión tarifaria y operativa deberá utilizarse como herramienta de ordenamiento y no como mecanismo destinado exclusivamente a maximizar ingresos.

Artículo 221. Los ingresos que, en su caso, se generen por la implementación de sistemas de estacionamiento regulado en la vía pública deberán administrarse conforme a la normativa hacendaria y presupuestaria aplicable en la Ciudad de México.

Sin perjuicio de lo anterior, la autoridad competente procurará que dichos recursos contribuyan prioritariamente al mejoramiento del entorno urbano, la seguridad vial, la accesibilidad peatonal, el fortalecimiento del transporte público y la mejora de infraestructura en la zona donde se generen, conforme a la disponibilidad presupuestaria autorizada.

La autoridad deberá publicar información periódica y accesible sobre la operación de los sistemas de estacionamiento regulado, incluyendo datos agregados sobre recaudación, zonas de aplicación y acciones de mejora vinculadas, observando en todo momento la normativa aplicable en materia de transparencia y protección de datos personales.

La gestión de los recursos no podrá comprometer la naturaleza del estacionamiento regulado como instrumento de ordenamiento del espacio público, ni convertirlo en mecanismo predominantemente recaudatorio.

La determinación específica de esquemas tarifarios, administración financiera y distribución presupuestaria se sujetará a las disposiciones fiscales y administrativas vigentes, sin que esta Ley establezca afectaciones presupuestarias automáticas ni fondos de destino específico.

Artículo 222. La autoridad competente podrá establecer espacios de estacionamiento preferente en la vía pública cuando exista justificación técnica orientada a garantizar accesibilidad universal, funcionalidad urbana o prestación de servicios esenciales.

Tendrán carácter prioritario los espacios destinados a personas con discapacidad, servicios de emergencia, transporte público autorizado, carga y descarga en horarios regulados, así como aquellos vinculados a equipamientos estratégicos de salud, educación o atención social.

La delimitación de espacios preferentes deberá sustentarse en criterios de necesidad territorial, accesibilidad efectiva y seguridad vial, evitando la asignación



indiscriminada o desproporcionada que afecte la disponibilidad general del espacio público.

Los espacios destinados a personas con discapacidad deberán ubicarse en condiciones que aseguren accesibilidad real, proximidad funcional y ausencia de barreras físicas, conforme a la normativa en materia de accesibilidad universal.

La autoridad podrá establecer esquemas diferenciados para residentes en zonas de estacionamiento regulado cuando exista saturación territorial acreditada mediante estudios técnicos, siempre que tales esquemas no impliquen apropiación permanente del espacio público ni exención general de obligaciones regulatorias.

La utilización indebida de espacios preferentes constituirá infracción administrativa conforme al régimen previsto en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 223. La autoridad competente podrá incorporar herramientas tecnológicas para la gestión inteligente del estacionamiento en la vía pública, con el objeto de optimizar la rotación vehicular, reducir la congestión derivada de búsqueda de espacios disponibles y fortalecer la seguridad vial.

Las herramientas de gestión podrán incluir, entre otros mecanismos, sensores de ocupación, plataformas digitales de información en tiempo real, sistemas de pago electrónico, monitoreo remoto y análisis de datos agregados para la toma de decisiones operativas.

La incorporación de tecnologías deberá sustentarse en criterios de viabilidad técnica, proporcionalidad y eficiencia administrativa, priorizando el aprovechamiento de infraestructura institucional existente y evitando la creación de cargas desproporcionadas para personas usuarias o para la administración pública.

La información generada por los sistemas de gestión inteligente tendrá fines de planeación, ordenamiento y mejora operativa, y no podrá utilizarse para la imposición automática de sanciones sin procedimiento administrativo conforme a esta Ley.

La autoridad deberá garantizar que la implementación tecnológica respete la normativa aplicable en materia de protección de datos personales, asegurando que la información sea tratada de manera agregada o anonimizada cuando corresponda.

La gestión inteligente del estacionamiento deberá integrarse, cuando sea técnicamente viable, con los sistemas de gestión del tránsito, transporte público y logística urbana, a fin de fortalecer la coherencia operativa del Sistema Integral de Movilidad.

Artículo 224. En zonas de alta sensibilidad vial, la regulación del estacionamiento deberá observar criterios reforzados de seguridad y accesibilidad,



privilegiando la protección de personas peatonas, niñas, niños y adolescentes, personas mayores, personas con discapacidad y demás grupos de atención prioritaria.

Se considerarán zonas de alta sensibilidad vial, entre otras, los entornos escolares, hospitalarios, centros de atención médica, espacios de cuidado, zonas de alta concentración peatonal, corredores con infraestructura ciclista y áreas con registro recurrente de siniestralidad.

En dichas zonas, la autoridad competente podrá establecer restricciones específicas de estacionamiento, ampliación de áreas libres de vehículos, eliminación de cajones cuando resulte necesario para mejorar visibilidad en intersecciones o incorporación de medidas de calmado de tráfico asociadas al rediseño del espacio vial.

Las decisiones deberán sustentarse en análisis técnico de seguridad vial, registros de siniestralidad y evaluación de condiciones geométricas de la vía, evitando medidas arbitrarias o desproporcionadas.

La regulación en estas zonas deberá orientarse a reducir puntos de conflicto, mejorar la visibilidad peatonal en cruces y disminuir riesgos asociados a maniobras de estacionamiento o salida de vehículos.

Las medidas adoptadas deberán ser claras, visibles y debidamente señalizadas, garantizando certeza jurídica a las personas usuarias de la vía pública.

CAPÍTULO II

DEL ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA

Artículo 225. Los estacionamientos ubicados fuera de la vía pública, incluidos aquellos integrados a desarrollos inmobiliarios, centros comerciales, equipamientos, edificios de uso mixto o infraestructura privada de acceso controlado, forman parte del sistema urbano de movilidad y deberán operar bajo criterios de seguridad vial, accesibilidad y ordenamiento territorial.

La regulación de estos espacios corresponderá a la autoridad competente en el ámbito de sus atribuciones, particularmente en materia de condiciones técnicas de acceso y salida, señalización, accesibilidad universal y mitigación de impactos en la circulación vial adyacente.

Los accesos y salidas de estacionamientos privados no podrán generar riesgos para personas peatonas, usuarias de movilidad activa o transporte público, debiendo garantizar visibilidad suficiente, señalización preventiva y diseño geométrico compatible con la seguridad vial.



La autoridad podrá establecer lineamientos técnicos sobre capacidad, operación y criterios de integración urbana cuando se trate de desarrollos de alto impacto territorial, procurando evitar externalidades negativas en la vía pública.

La regulación prevista en este artículo no implicará intervención en esquemas contractuales privados de prestación del servicio, salvo en lo estrictamente relacionado con la seguridad vial y el orden público.

Artículo 226. Los estacionamientos ubicados fuera de la vía pública deberán garantizar condiciones de accesibilidad universal que permitan su utilización segura y autónoma por personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y demás personas con movilidad reducida temporal o permanente.

Deberán destinarse espacios preferentes debidamente señalizados y ubicados en zonas de proximidad funcional a los accesos peatonales principales, evitando recorridos innecesarios o exposición a riesgos vehiculares.

Los espacios preferentes deberán cumplir con dimensiones adecuadas, señalización horizontal y vertical visible, rutas accesibles libres de obstáculos y condiciones que permitan maniobra segura, conforme a la normativa aplicable en materia de accesibilidad y diseño universal.

La operación de estacionamientos no podrá obstaculizar rampas, rutas accesibles, accesos principales ni elementos de infraestructura destinados a garantizar movilidad segura para grupos de atención prioritaria.

La utilización indebida de espacios preferentes podrá dar lugar a las sanciones administrativas correspondientes conforme al Reglamento de esta Ley, sin perjuicio de las responsabilidades adicionales previstas en otras disposiciones aplicables.

La supervisión de las condiciones de accesibilidad se realizará en el ámbito de competencia de las autoridades correspondientes, evitando duplicidad de funciones con otras normas técnicas o de construcción vigentes.

Artículo 227. Los estacionamientos asociados a desarrollos inmobiliarios, equipamientos o complejos de alta afluencia que, por su capacidad o ubicación, puedan generar impactos significativos en la circulación vial deberán adoptar medidas de mitigación orientadas a preservar la seguridad vial y la funcionalidad del entorno.

Se considerarán de alto impacto aquellos estacionamientos cuya operación pueda alterar de manera relevante los flujos vehiculares, generar filas de espera en la vía pública, interferir con infraestructura peatonal o ciclista, o afectar la operación del transporte público.



La autoridad competente podrá requerir, conforme a la normativa aplicable y dentro de su ámbito de atribuciones, la implementación de medidas tales como ajustes en accesos y salidas, señalización preventiva adicional, gestión interna de flujos, horarios diferenciados o incorporación de soluciones tecnológicas de control de acceso, cuando resulte técnica y territorialmente justificado.

Las medidas de mitigación deberán sustentarse en análisis técnico de impacto vial, observando criterios de proporcionalidad, razonabilidad y congruencia con la jerarquía de la movilidad prevista en esta Ley.

En ningún caso la exigencia de medidas de mitigación podrá implicar imposición arbitraria de condiciones ajenas a la seguridad vial o al ordenamiento de la movilidad, ni sustituir procedimientos establecidos en otras disposiciones en materia de desarrollo urbano o impacto ambiental.

La autoridad deberá procurar que las soluciones adoptadas minimicen externalidades negativas hacia la vía pública y reduzcan puntos de conflicto entre vehículos y personas usuarias de movilidad activa.

Artículo 228. La implementación y supervisión de esquemas de estacionamiento regulado en la vía pública deberán realizarse en coordinación con las Demarcaciones Territoriales, conforme a la distribución de competencias prevista en la normativa aplicable.

Las Demarcaciones Territoriales podrán proponer ajustes territoriales, medidas complementarias o adecuaciones operativas en materia de estacionamiento, siempre que dichas propuestas se encuentren debidamente fundadas en criterios técnicos de movilidad y seguridad vial y sean congruentes con los instrumentos de planeación vigentes.

La autoridad competente deberá procurar la armonización de criterios técnicos y operativos entre las distintas zonas de la Ciudad, a fin de evitar regulaciones contradictorias o desproporcionadas que generen incertidumbre jurídica para las personas usuarias.

La regulación del estacionamiento no podrá contravenir la jerarquía de la movilidad prevista en esta Ley ni invadir competencias federales o locales en materias distintas a la movilidad y seguridad vial.

Las disposiciones reglamentarias que desarrollen este Título deberán garantizar coherencia territorial, claridad normativa y compatibilidad con el Reglamento de Tránsito y demás ordenamientos aplicables.



TÍTULO DÉCIMO QUINTO
DE LAS INFRACCIONES, MEDIDAS PREVENTIVAS Y SANCIONES EN
MATERIA DE MOVILIDAD
CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 229. Las infracciones administrativas previstas en esta Ley tendrán por objeto garantizar el cumplimiento de sus disposiciones y de su Reglamento, priorizando la protección de la vida, la integridad física de las personas usuarias de la vía pública, la seguridad vial y la accesibilidad del espacio público.

La determinación de infracciones y la imposición de sanciones se regirán por los principios de legalidad, tipicidad, presunción de inocencia, proporcionalidad, razonabilidad, debido proceso, imparcialidad, no duplicidad de sanciones y mínima intervención administrativa, ninguna persona podrá ser sancionada por conductas que no se encuentren expresamente previstas en esta Ley o en el Reglamento que de ella derive, dentro de los límites establecidos por el principio de reserva de ley.

Artículo 230. Constituye infracción administrativa en materia de movilidad toda acción u omisión que contravenga las disposiciones de esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones administrativas que de ella deriven, cuando dichas conductas afecten o puedan afectar la seguridad vial, la accesibilidad del espacio público, la operación del transporte o el ejercicio del derecho a la movilidad.

Las infracciones podrán derivar de:

I. La contravención a disposiciones de tránsito y seguridad vial aplicables a personas conductoras, operadoras o usuarias de la vía pública;

II. El incumplimiento de obligaciones por parte de personas concesionarias, permisionarias o autorizadas para la prestación de servicios de transporte público, privado o especializado;

III. La inobservancia de condiciones técnicas, operativas o territoriales establecidas para modalidades de transporte o servicios relacionados con la movilidad; y

IV. La obstrucción indebida del espacio público, o el incumplimiento de medidas administrativas preventivas dictadas conforme a esta Ley, cuando ello comprometa la jerarquía de la movilidad, la seguridad vial o la integridad de las personas usuarias; la determinación de la infracción requerirá la acreditación objetiva de la conducta y su correspondencia con el supuesto normativo aplicable.



CAPÍTULO II

CLASIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES

Artículo 231. Las infracciones administrativas en materia de movilidad se clasificarán, para efectos de la imposición de sanciones, en leves, graves y muy graves, atendiendo al nivel de riesgo que la conducta represente para la vida, la integridad física de las personas usuarias de la vía pública, la seguridad vial, la accesibilidad o el funcionamiento del sistema de movilidad.

Serán infracciones leves las conductas que impliquen incumplimientos formales o administrativos que no generen riesgo directo e inmediato para la seguridad de las personas ni afectación significativa al orden vial.

Serán infracciones graves las conductas que generen riesgo relevante para la seguridad vial, afecten de manera significativa la accesibilidad, comprometan la operación ordenada del transporte o de la movilidad activa o causen afectación relevante al espacio público destinado a la movilidad.

Serán infracciones muy graves las conductas que impliquen peligro directo para la vida o integridad física de las personas, se cometan bajo condiciones que disminuyan de forma significativa la capacidad de reacción de quien conduce, supongan la invasión deliberada de infraestructura prioritaria para la movilidad activa o evidencien reincidencia sistemática en conductas de alto riesgo.

El Reglamento de esta Ley desarrollará el catálogo de conductas constitutivas de infracción administrativa en cada categoría, con base en criterios técnicos, evidencia sobre siniestralidad y principios de proporcionalidad y prevención.

CAPÍTULO III

SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 232. Las infracciones previstas en esta Ley y su Reglamento podrán dar lugar, según su clasificación y gravedad, a la imposición de una o más de las siguientes sanciones administrativas:

- I. Amonestación por escrito;
- II. Multa económica determinada conforme a los parámetros establecidos en el Reglamento;
- III. Descuento de puntos en el Sistema de Puntos previsto en esta Ley;



IV. Suspensión temporal de la licencia de conducir, concesión, permiso, autorización o habilitación correspondiente;

V. Cancelación de la licencia de conducir, concesión, permiso, autorización o habilitación;

VI. Retiro o aseguramiento preventivo del vehículo o unidad, cuando la conducta implique riesgo para la seguridad vial o incumplimiento de requisitos indispensables para su circulación;

VII. Suspensión o revocación de concesiones, permisos o autorizaciones cuando la infracción sea cometida por personas prestadoras de servicios de transporte; y

VIII. Obligación de acreditar medidas correctivas, cursos de actualización, evaluaciones técnicas u otras medidas no pecuniarias que resulten idóneas para prevenir la reiteración de la conducta.

Las sanciones podrán aplicarse de manera acumulativa cuando la naturaleza de la infracción así lo justifique y no se vulnere el principio de no duplicidad sancionadora. Las sanciones previstas en este artículo no excluyen la aplicación de otras responsabilidades administrativas, civiles o penales que correspondan conforme a la legislación aplicable.

Artículo 233. La autoridad competente, al imponer una sanción administrativa, deberá individualizarla considerando las circunstancias específicas del caso y los principios de proporcionalidad, razonabilidad, legalidad y mínima intervención.

Para tal efecto se valorarán, al menos:

I. La naturaleza y clasificación de la infracción;

II. El grado de afectación o peligro generado para la vida, la integridad física de las personas, la accesibilidad o la seguridad vial;

III. La intencionalidad o negligencia en la comisión de la infracción;

IV. La reincidencia o existencia de antecedentes administrativos firmes relacionados con conductas de similar naturaleza;

V. Las condiciones particulares en que se desarrolló la conducta, incluyendo circunstancias atenuantes o agravantes debidamente acreditadas;

VI. El impacto generado en la operación del transporte, la movilidad activa o la accesibilidad del espacio público; y

VII. El cumplimiento previo de medidas correctivas o cursos de actualización, así como la colaboración o resistencia de la persona infractora ante la autoridad.

En ningún caso la sanción podrá exceder los límites establecidos en la normativa aplicable ni imponerse de manera automática sin valoración individualizada.



Artículo 234. Se considerará reincidente a la persona que, habiendo sido sancionada mediante resolución firme por una infracción administrativa prevista en esta Ley, incurra nuevamente en conducta de la misma naturaleza o categoría dentro del periodo que determine el Reglamento.

La reincidencia deberá acreditarse con base en el registro administrativo previsto en esta Ley y sólo podrá considerarse cuando la sanción previa no se encuentre pendiente de resolución definitiva. La reincidencia constituirá circunstancia agravante para efectos de la graduación de la sanción, sin que ello implique la imposición automática de la sanción máxima.

El Reglamento establecerá los plazos específicos y criterios para la determinación de reincidencia, atendiendo a la clasificación de la infracción y al nivel de riesgo asociado.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMIENTO Y MEDIOS DE DEFENSA

Artículo 235. La determinación de infracciones y la imposición de sanciones previstas en esta Ley deberán realizarse mediante procedimiento administrativo debidamente fundado y motivado, conforme a la legislación aplicable en materia de procedimiento administrativo de la Ciudad de México.

El procedimiento deberá contemplar, al menos:

- I.** La notificación clara y precisa de los hechos que se imputan y de las disposiciones presuntamente vulneradas;
- II.** La oportunidad razonable para conocer las pruebas, ofrecer pruebas y formular alegatos;
- III.** La valoración objetiva de los elementos de prueba por parte de la autoridad competente;
- IV.** La emisión de resolución debidamente fundada y motivada en la que se determine la existencia o inexistencia de la infracción y, en su caso, la sanción aplicable;
- V.** La notificación formal de la resolución a la persona interesada; y
- VI.** La precisión, en la resolución, de los hechos acreditados, la clasificación de la infracción, los criterios de individualización aplicados y los medios de impugnación procedentes.

El procedimiento observará los principios de legalidad, presunción de inocencia en sede administrativa, debido proceso, imparcialidad y proporcionalidad.



Artículo 236. Las resoluciones que impongan sanciones, determinen medidas preventivas o establezcan restricciones conforme a esta Ley podrán ser impugnadas mediante los medios de defensa previstos en la legislación aplicable en materia de procedimiento administrativo de la Ciudad de México.

La interposición del medio de impugnación no suspenderá automáticamente la ejecución del acto impugnado, salvo que la autoridad competente o el órgano jurisdiccional correspondiente determinen la procedencia de la suspensión conforme a la normativa aplicable.

Cuando la resolución impugnada implique suspensión o cancelación de licencia, concesión, permiso o autorización, la procedencia de la suspensión del acto se valorará considerando el riesgo para la seguridad vial y la protección de la integridad de las personas usuarias de la vía pública.

En la resolución se deberán señalar expresamente los medios de defensa procedentes, los plazos para su interposición y la autoridad competente para conocerlos.

CAPÍTULO V

MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS

Artículo 237. Cuando la conducta detectada implique riesgo inmediato para la vida, la integridad física de las personas usuarias de la vía pública o la seguridad vial, la autoridad competente podrá ordenar medidas preventivas proporcionales, temporales y estrictamente necesarias para neutralizar el riesgo, con independencia del procedimiento administrativo correspondiente.

Las medidas preventivas podrán consistir en:

I. Retiro de la circulación del vehículo cuando no cumpla con condiciones mínimas de seguridad o documentación indispensable para su operación;

II. Inmovilización temporal del vehículo cuando su circulación represente peligro inminente;

III. Suspensión provisional de la habilitación para conducir cuando existan elementos objetivos que acrediten riesgo inmediato para la seguridad vial; y

IV. Otras medidas necesarias y proporcionales para neutralizar el riesgo identificado.

El acuerdo que ordene medidas preventivas deberá constar por escrito, estar debidamente fundado y motivado y notificarse a la persona interesada. La permanencia de las medidas se limitará al tiempo estrictamente necesario para eliminar el riesgo o hasta que se emita la resolución correspondiente. En ningún caso podrán utilizarse como mecanismo recaudatorio ni sustituir al procedimiento sancionador.



Artículo 238. Tratándose de infracciones clasificadas como leves o graves, la autoridad competente podrá, de manera fundada y motivada, autorizar la sustitución total o parcial de la multa por la acreditación de cursos de actualización en seguridad vial, conducción responsable o cultura de movilidad, cuando dicha medida resulte idónea para prevenir la reiteración de la conducta.

En los mismos supuestos de infracciones leves o graves, la persona infractora podrá optar por el pago anticipado de la multa dentro del plazo que determine el Reglamento, con la reducción que éste establezca, sin perjuicio del registro de la infracción en los sistemas administrativos correspondientes.

El Reglamento establecerá los porcentajes máximos de reducción, plazos aplicables y reglas de compatibilidad entre las medidas correctivas sustitutivas y el pago anticipado de la multa, garantizando que dichas figuras no tengan carácter meramente recaudatorio y se orienten a la prevención de conductas de riesgo.

Artículo 239. Las infracciones administrativas en materia de movilidad prescribirán en el plazo que determine el Reglamento, el cual no podrá exceder de dos años contados a partir de la fecha en que se haya cometido la conducta, salvo que dentro de dicho plazo se haya iniciado procedimiento administrativo mediante notificación formal a la persona presuntamente infractora.

Las sanciones impuestas mediante resolución firme prescribirán en el plazo que determine el Reglamento, contado a partir de la fecha en que dicha resolución haya quedado firme.

La prescripción no operará cuando la conducta constituya también delito conforme a la legislación penal aplicable, en cuyo caso se estará a lo dispuesto por dicha normativa.

La autoridad competente deberá llevar registro actualizado de los plazos de prescripción a fin de garantizar certeza jurídica y evitar la imposición de sanciones fuera de término.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, salvo lo previsto para plazos de implementación específica en los artículos transitorios subsecuentes. Para efectos de certeza jurídica, se entenderá que la entrada en vigor comprende la exigibilidad de los principios, definiciones, competencias, bases regulatorias y régimen general previsto en la presente Ley, sin perjuicio de que los procedimientos, padrones, lineamientos técnicos o mecanismos operativos que requieran instrumentación administrativa se desplieguen conforme a los plazos establecidos en los transitorios correspondientes.



SEGUNDO. Se abroga la actual Ley de Movilidad de la Ciudad de México publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de julio del 2014, así como todas aquellas disposiciones de igual o menor jerarquía que se opongan a lo previsto en el presente Decreto.

Los reglamentos, acuerdos, lineamientos, protocolos y disposiciones administrativas emitidos con anterioridad continuarán vigentes en lo que no contravengan la presente Ley, hasta en tanto sean reformados, sustituidos o expresamente derogados conforme al procedimiento aplicable.

La aplicación transitoria de disposiciones reglamentarias anteriores no podrá interpretarse como habilitación para mantener figuras jurídicas incompatibles con el modelo de jerarquía de la movilidad, Sistema Seguro, prohibiciones expresas o regímenes regulatorios establecidos en esta Ley.

TERCERO. La persona titular del Poder Ejecutivo de la Ciudad de México deberá expedir el Reglamento de la presente Ley dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a su entrada en vigor.

Dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor de esta Ley, deberán emitirse:

I. Los lineamientos para la integración y operación de los Observatorios Ciudadanos de Movilidad; y

II. El padrón de vehículos de emergencia y su sistema de supervisión.

Dentro de los ciento ochenta días siguientes deberán emitirse:

III. Los criterios técnicos para límites operativos en logística urbana;

IV. La metodología de evaluación de zonas de estacionamiento regulado; y

V. El régimen de infracciones, clasificación y graduación de sanciones.

El incumplimiento injustificado de estos plazos por parte de las autoridades responsables podrá dar lugar a las responsabilidades administrativas previstas en la legislación aplicable.

CUARTO. Las personas físicas o morales que, a la entrada en vigor del presente Decreto, operen plataformas digitales, aplicaciones móviles o cualquier sistema tecnológico de intermediación que ofrezca el servicio de transporte de pasajeros en motocicleta dentro del territorio de la Ciudad de México, deberán deshabilitar dicha modalidad en un plazo no mayor a treinta días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Durante dicho plazo, las plataformas deberán abstenerse de admitir nuevas personas conductoras bajo esta modalidad y adoptar las medidas tecnológicas necesarias para impedir su activación posterior dentro del territorio de la Ciudad de México.



Concluido el plazo señalado, cualquier oferta, promoción, intermediación o facilitación del servicio prohibido dará lugar a la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, sin que pueda alegarse expectativa legítima de continuidad, derecho adquirido o régimen transitorio adicional.

La autoridad competente podrá requerir información técnica para verificar el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo, observando los principios de legalidad, proporcionalidad y debido proceso.

QUINTO. Las personas conductoras que, a la entrada en vigor del presente Decreto, presten servicios de entrega de bienes mediante motocicleta y plataforma digital en la Ciudad de México, deberán solicitar su registro ante la autoridad competente dentro de los noventa días naturales siguientes a la emisión de los lineamientos administrativos correspondientes.

Durante dicho periodo, podrán continuar prestando el servicio, siempre que cuenten con licencia vigente, seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y cumplan las disposiciones de seguridad vial previstas en esta Ley y en el Reglamento de Tránsito.

Las plataformas tecnológicas deberán adecuar sus sistemas de verificación y activación de cuentas dentro del mismo plazo, a efecto de garantizar que únicamente operen personas conductoras que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley.

Concluido el plazo señalado, la operación sin registro vigente constituirá infracción administrativa tanto para la persona conductora como para la plataforma que permita su activación.

SEXTO. La autoridad competente en materia de movilidad deberá integrar y poner en operación el padrón de vehículos de emergencia autorizados dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Las personas físicas o morales que, a la entrada en vigor de la presente Ley, operen vehículos que se ostenten como de emergencia o ambulancias privadas, contarán con un plazo de noventa días naturales contados a partir de la emisión de los lineamientos correspondientes para solicitar su registro y autorización conforme al régimen previsto en esta Ley.

Durante dicho plazo podrán continuar operando exclusivamente cuando cuenten con las autorizaciones sanitarias y administrativas aplicables, debiendo abstenerse de incorporar nuevos vehículos bajo carácter de emergencia hasta obtener la autorización correspondiente en términos de esta Ley.

Concluido el plazo señalado, la utilización de dispositivos luminosos o audibles propios de vehículos de emergencia sin autorización vigente dará lugar a



la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan conforme a otras disposiciones aplicables.

SÉPTIMO. Los sistemas de estacionamiento regulado en la vía pública que se encuentren en operación a la entrada en vigor del presente Decreto deberán adecuarse a los principios, criterios técnicos de evaluación periódica, mecanismos de participación vecinal consultiva y parámetros de gestión previstos en esta Ley, dentro de un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales.

Las concesiones, permisos o instrumentos contractuales vigentes continuarán rigiéndose por sus términos y condiciones hasta su vencimiento, sin que la entrada en vigor de la presente Ley implique modificación automática de derechos contractuales previamente adquiridos, salvo en lo relativo a disposiciones de orden público en materia de seguridad vial y protección de la jerarquía de la movilidad.

Durante el plazo de adecuación señalado, la autoridad competente deberá realizar la primera evaluación técnica integral de cada polígono regulado, conforme a la metodología que emita para tal efecto, a fin de determinar la procedencia de su modificación, ampliación, reducción o continuidad.

La implementación de los ajustes derivados de dicha evaluación deberá fundarse y motivarse expresamente, garantizando transparencia, publicidad suficiente y respeto a la certeza jurídica de las personas usuarias.

OCTAVO. Las autoridades competentes en materia de movilidad deberán armonizar, actualizar o adecuar los instrumentos de planeación, protocolos de actuación, manuales operativos, lineamientos técnicos y sistemas de gestión previstos en esta Ley dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a su entrada en vigor.

Dicha armonización deberá comprender, al menos:

- I. Protocolos de gestión de emergencias, contingencias ambientales y eventos masivos;
- II. Lineamientos operativos para logística urbana en situaciones extraordinarias;
- III. Criterios técnicos para la gestión de infraestructura crítica y corredores logísticos prioritarios;
- IV. Sistemas de integración tecnológica y comunicación en tiempo real previstos en esta Ley; y
- V. Procedimientos administrativos vinculados al régimen de infracciones, medidas preventivas y medios de defensa.

La actualización de instrumentos deberá realizarse utilizando estructuras administrativas existentes y conforme a la disponibilidad presupuestaria



autorizada, sin que implique la creación automática de nuevas entidades u órganos permanentes.

Hasta en tanto se realice la armonización correspondiente, las autoridades deberán aplicar los instrumentos vigentes en lo que no contravengan lo dispuesto en la presente Ley, privilegiando la protección de la vida, la seguridad vial y la jerarquía de la movilidad.

NOVENO. Las disposiciones relativas al régimen de infracciones, clasificación, graduación de sanciones y Sistema de Puntos previstas en la presente Ley serán aplicables únicamente a las conductas cometidas con posterioridad a su entrada en vigor.

Los procedimientos administrativos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto continuarán sustanciándose conforme a la normativa vigente al momento de la comisión de la conducta, salvo que las disposiciones de la presente Ley resulten más favorables a la persona presuntamente infractora.

La aplicación del Sistema de Puntos no afectará registros firmes derivados de infracciones cometidas con anterioridad, los cuales se registrarán por la normativa vigente al momento de su imposición.

DÉCIMO. Hasta en tanto se expidan o adecuen las disposiciones reglamentarias, administrativas y operativas derivadas de esta Ley, continuarán aplicándose las normas, procedimientos, sanciones, programas, registros y mecanismos vigentes que otorguen igual o mayor protección a la vida, integridad física, accesibilidad, seguridad vial, reparación de daños y jerarquía de la movilidad, siempre que no contravengan expresamente esta Ley.

Ninguna disposición transitoria, presupuestaria o administrativa podrá interpretarse en sentido regresivo ni utilizarse para suspender, reducir o diferir injustificadamente obligaciones vigentes en materia de seguridad vial, control de factores de riesgo, seguros, atención a víctimas, accesibilidad, fiscalización, inspección o sanción.

DÉCIMO PRIMERO. Durante el plazo previsto para la expedición y adecuación del Reglamento de la presente Ley, el Gobierno de la Ciudad de México, a través de las dependencias y entidades competentes en materia de movilidad, planeación territorial, seguridad vial y coordinación metropolitana, deberá realizar las acciones necesarias para la armonización normativa, administrativa y presupuestal que permitan la adecuada implementación del presente ordenamiento.



Dicha armonización comprenderá la revisión de instrumentos de planeación, manuales operativos, lineamientos técnicos, padrones, sistemas digitales y mecanismos de coordinación interinstitucional vinculados al Sistema Integral de Movilidad.

DÉCIMO SEGUNDO. Los reglamentos, acuerdos, lineamientos, protocolos y demás disposiciones administrativas vigentes en materia de movilidad continuarán aplicándose en lo que no contravengan lo previsto en la presente Ley, hasta en tanto se emitan o actualicen las disposiciones reglamentarias correspondientes.

La aplicación transitoria de dichas disposiciones no podrá utilizarse para mantener modalidades, autorizaciones o esquemas expresamente prohibidos o incompatibles con el modelo de jerarquía de la movilidad y Sistema Seguro establecidos en esta Ley.

DÉCIMO TERCERO. El Congreso de la Ciudad de México, a través de las Comisiones competentes en materia de Movilidad, Seguridad Vial, Desarrollo Urbano y Presupuesto y Cuenta Pública, realizará un seguimiento anual del cumplimiento e impacto de la aplicación de la presente Ley, con especial atención a:

- I. El régimen de servicios de intermediación digital en motocicleta y logística urbana;
- II. La implementación de límites operativos territoriales;
- III. La gestión del estacionamiento regulado;
- IV. El funcionamiento del Sistema de Puntos; y
- V. La aplicación de medidas en materia de seguridad vial y protección de personas usuarias vulnerables.

Para tal efecto, la autoridad competente deberá remitir un informe anual al Congreso de la Ciudad de México sobre la implementación, resultados, siniestralidad asociada y ajustes normativos recomendados, a fin de valorar, en su caso, reformas para su fortalecimiento.

DÉCIMO CUARTO. La Secretaría de Administración y Finanzas deberá emitir, dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las reglas generales y formatos administrativos necesarios para la determinación, en su caso, cobro y administración de los derechos, aprovechamientos o ingresos derivados de los mecanismos de regulación previstos en esta Ley, conforme a la Ley de Ingresos y la normativa hacendaria aplicable.



Dichas reglas deberán garantizar transparencia, trazabilidad de recursos y congruencia con los fines de seguridad vial, ordenamiento del espacio público y eficiencia operativa previstos en esta Ley.

DÉCIMO QUINTO. Las referencias contenidas en la presente Ley a la “autoridad competente”, “autoridad en materia de movilidad” o expresiones equivalentes deberán entenderse realizadas a la dependencia, entidad u órgano de la Administración Pública de la Ciudad de México que, conforme a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y demás disposiciones aplicables, ejerza las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial.

Las modificaciones en la denominación, estructura orgánica o adscripción administrativa de las dependencias competentes no afectarán la vigencia ni la aplicabilidad de la presente Ley, entendiéndose automáticamente actualizadas las referencias institucionales conforme a la normativa orgánica vigente.

DÉCIMO SEXTO. El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Administración y Finanzas, deberá incluir en el Presupuesto de Egresos del ejercicio fiscal siguiente a la entrada en vigor del presente Decreto una partida específica destinada a un Programa de Modernización del Transporte Público Concesionado, con el objeto de:

- I. Sustituir unidades obsoletas por vehículos con tecnología limpia o híbrida;
- II. Equipar las unidades con dispositivos de seguridad y accesibilidad universal; y
- III. Implementar mecanismos permanentes de evaluación de la calidad del servicio de transporte público.

Los recursos asignados deberán garantizar cuando menos el 70% de la modernización del transporte público concesionado durante el primer ejercicio fiscal a partir de la publicación del presente Decreto, y el 30% restante en el ejercicio fiscal subsecuente.

La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México deberá establecer las acciones necesarias para garantizar la presencia de elementos de seguridad en las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro y Metrobús que cuenten con ampliación de horario nocturno, conforme a lo previsto en el artículo 37 de esta Ley.

DÉCIMO SÉPTIMO. La Ciudad de México adoptará una política de transición progresiva de su flota de transporte público hacia vehículos eléctricos, de hidrógeno u otras tecnologías de cero o bajas emisiones, con las siguientes obligaciones:



I. A partir de la entrada en vigor de esta Ley, toda concesión o permiso de operación que se otorgue por primera vez para servicios de transporte masivo o colectivo de pasajeros deberá corresponder a unidades con tecnología de cero o bajas emisiones. Para efectos de esta fracción, se entiende por tecnología de bajas emisiones aquella que cumpla con los límites de emisiones que establezca la norma ambiental vigente más estricta aplicable en la Ciudad de México;

II. Para el 31 de diciembre de 2030, al menos el treinta por ciento de las unidades de transporte colectivo concesionadas en operación deberán ser de tecnología de cero o bajas emisiones;

III. Para el 31 de diciembre de 2035, al menos el sesenta por ciento de las unidades de transporte colectivo concesionadas en operación deberán ser de tecnología de cero o bajas emisiones;

IV. Para el 31 de diciembre de 2040, la totalidad de las unidades de nueva incorporación a cualquier modalidad de transporte público de pasajeros deberán ser de tecnología de cero emisiones;

V. A partir de la entrada en vigor de esta Ley, las Empresas de Red de Transporte deberán presentar ante la Secretaría un Plan de Transición Energética de su flota con metas anuales verificables, y acreditar avances progresivos al momento de renovar su registro o autorización de operación; y

VI. La Secretaría, con la participación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, promoverá ante las autoridades competentes la disponibilidad de infraestructura de carga eléctrica y recarga de hidrógeno en terminales, bases operativas y centros de transferencia modal.

El Programa Integral de Movilidad establecerá las metas intermedias, instrumentos de financiamiento, apoyos fiscales y mecanismos de compensación que garanticen la viabilidad económica de la transición para los concesionarios de pequeña escala, priorizando el uso de recursos del Fondo para la Movilidad Sostenible.

La Secretaría publicará anualmente un informe sobre el estado de la transición energética de la flota, incluyendo el porcentaje de unidades por tecnología, las emisiones totales evitadas y los avances respecto a las metas establecidas en este artículo. Dicho informe se integrará como componente del sistema de información de movilidad previsto en esta Ley.

El incumplimiento injustificado de las metas de transición energética establecidas en las fracciones II y III de este artículo constituirá causa de revocación del otorgamiento de nuevas concesiones a la persona física o moral que lo cometa, sin perjuicio de las demás sanciones aplicables conforme a esta Ley.



Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del
Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 3 días del mes de septiembre de 2026.

Andrés Atayde Rubiolo *Federico Chávez Semerena*

DIP. ANDRÉS ATAYDE RUBIOLO

DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA

Certificado de firma		01/09/2026 09:25
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Sin confirmación	
Identificador: 6A96E62D4647B840C647CE3D	Nombre: Federico Chávez Semerena	
Nombre y extensión: IDL_Ley Movilidad y Seguridad Vial agosto-sept26.docx.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: federico.chavez@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 189	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:2f0:a8c0:eea9:4453:92e6:3f37:9ff1	
Firmantes: 2	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original: ee3e060924e52f8cad397d1441c0b8d81da65956d017f39a6c01135ba0f9e4a1	(America/Mexico_City):	
Huella digital del contenido del documento firmado: 0c023ff2f9ef16a5cb8faae009c3b3a665f8ee1fcb99443d1188373b876e92cc	01/09/2026 08:50	

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):
01/09/2026 15:25:48 UTC (01/09/2026 09:25:48 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
165f993e-a247-46ff-9be4-5a8c40274b86.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
0c023ff2f9ef16a5cb8faae009c3b3a665f8ee1fcb99443d1188373b876e92cc	

Firmantes		
Firmante 1. Federico Chávez Semerena		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6A96E7A72AAC2A56994DE325	Enviado: 01/09/2026
Derecho	IP: 2806:2f0:a8c0:eea9:4453:92e6:3f37:9ff1	08:54:15
Compañía:	Firma con texto Federico Chávez Semerena	Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 01/09/2026
Correo:		08:56:31
federico.chavez@congresocdmx.gob.mx		Visto: 01/09/2026 08:56:39
Teléfono:		Confirmado:
Emisor de la firma electrónica:		01/09/2026 08:56:39.454
Dibujada en dispositivo	Firmado:	01/09/2026 08:56:39.462
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		
Firmante 2. Andrés Atayde Rubiolo		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6A96EE72021F625E7321A4ED	Enviado: 01/09/2026
Derecho	IP: 187.190.199.201	08:54:15
Compañía:	Firma con texto Andrés Atayde Rubiolo	Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 01/09/2026
Correo: andres.atayde@congresocdmx.gob.mx		09:25:01
Teléfono:		Visto: 01/09/2026 09:25:38
Emisor de la firma electrónica:		Confirmado:
Dibujada en dispositivo		01/09/2026 09:25:38.663
Plataforma: https://app.con-certeza.mx	Firmado:	01/09/2026 09:25:38.674

