



DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
PRESENTE

La suscrita, **Diputada Tania Nanette Larios Pérez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 79 fracción VI, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la ciudad y el desarrollo pleno de las personas depende de su capacidad para desplazarse de manera libre, digna y en condiciones de seguridad. Durante décadas, las políticas urbanas y de infraestructura vial se diseñaron bajo un paradigma centrado en la regulación de los vehículos.

Este modelo ha segregado el espacio público, incrementado la exclusión social, deteriorado el medio ambiente y provocado una crisis de movilidad pública invisible pero devastadora: los siniestros de tránsito.

Al respecto, el 18 de noviembre de 2020 México marcó un hito histórico a nivel global al reformar el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para elevar a rango constitucional el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



Este cambió el paradigma sobre la movilidad para dejar de ser entendida como un simple servicio o una opción de transporte y, en su lugar, convertirse en un derecho que garantiza la forma en cómo las personas se desplazan de forma segura en el espacio público para satisfacer sus necesidades, así como tener acceso a bienes y servicios, resulta clave para el disfrute de otros derechos esenciales como la educación, la salud, el trabajo, el deporte, el esparcimiento y la cultura, entre otros.

Sin la garantía de este derecho en condiciones de seguridad como se ha observado durante años muchos de los otros derechos con los que está relacionado también se ven mermados en su cumplimiento.

Al respecto, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en 2019 se registraron 362, 586 accidentes debido a un accidente de tránsito en zonas urbanas y suburbanas al menos 4,127 personas murieron y 91,761 resultaron lesionadas.

En el año posterior, los accidentes de tránsito terrestre reflejan una disminución al registrar 301, 678 hechos, 3,826 personas fallecieron y 71,935 lesionadas. Lo cual no es un indicador de la efectividad de la nueva política de movilidad, sino de factores condicionantes de la movilidad urbana:

- En 2020 las medidas de aislamiento por la pandemia del COVID-19 redujeron significativamente el volumen de tráfico y los accidentes viales urbanos.
- La reducción del flujo vehicular el cierre de oficinas, escuelas y el cese de actividades no esenciales redujeron el número de autos en calles y carreteras, eliminando los embotellamientos donde ocurre gran parte de los accidentes. .
- La suspensión de actividades en bares y centros de entretenimiento nocturno redujo drásticamente la conducción bajo los efectos del alcohol.
- Al permanecer en casa, hubo una caída significativa en el número de personas vulnerables expuestas a atropellamientos.



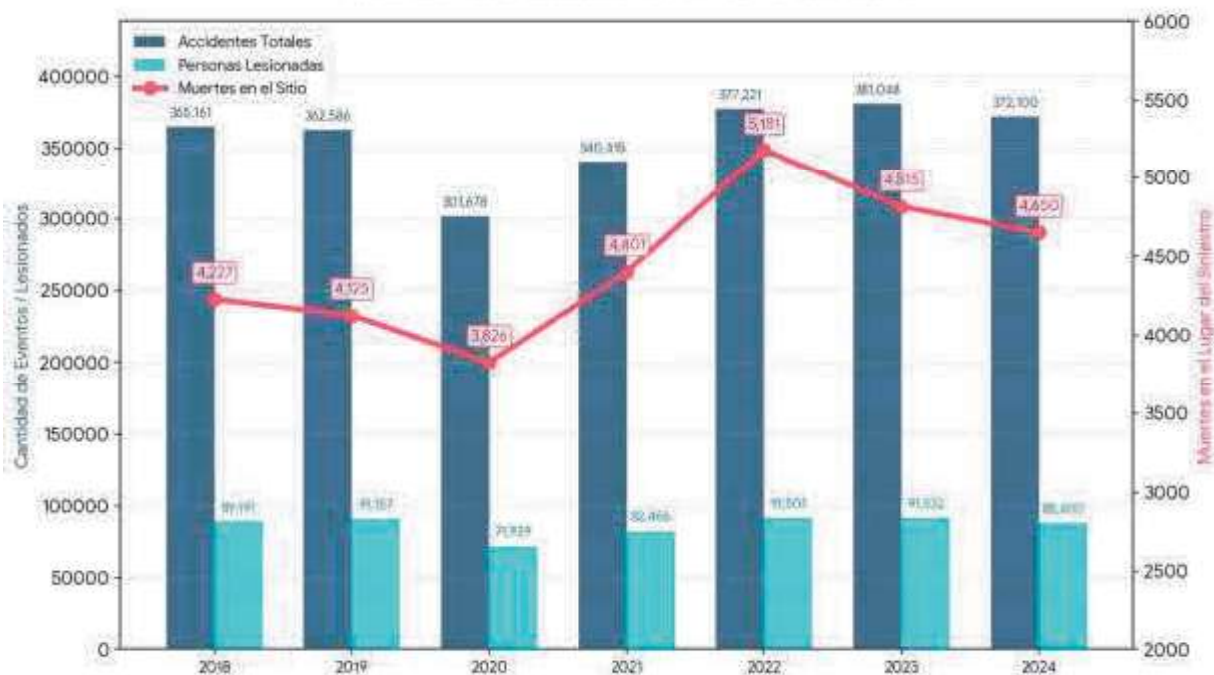
- Con los sistemas de salud enfocados en la emergencia sanitaria, la atención y respuesta a las víctimas de accidentes de tránsito se vieron significativamente limitadas.

De esta forma, aunque en 2020 se refleja una reducción de accidentes de tránsito, también se registraron accidentes más letales en términos de razones entre el número total de accidentes y las personas fallecidas, porque con las calles semivacías, muchos conductores comenzaron a ignorar los límites de velocidad, lo que resultó en una mayor proporción de accidentes graves y muertes.

En los años posteriores, con el regreso a la normalidad de las actividades postpandemia, de acuerdo con el INEGI, el número de accidentes, personas fallecidas y lesionadas observó su crecimiento normal. En el año 2021 se registraron 340, 415 accidentes de tránsito, 4,401 personas fallecidas y 82,466 lesionadas; en el año 2022 se registraron 377, 231 accidentes de tránsito, 5,181 personas fallecidas y 91,501 lesionadas; en el año 2023 se el número ascendió a 381, 048 accidentes de tránsito, 4,803 personas fallecidas y 90,500 lesionadas; finalmente en el año 2024 los accidentes de tránsito registraron 374, 949 hechos, 4,656 personas fallecidas y 85,980 lesionados.



NACIONAL: Panorama Integrado de Sinistralidad Vial (2018 - 2024)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEGI, "Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2018 a 2024".

Los datos anteriores, muestran la necesidad de poner al centro de la política pública el derecho humano a la movilidad y seguridad vial para reducir, prevenir y atender el número creciente de accidentes de tránsito, así como las muertes y personas lesionadas.

Así, producto de la reforma constitucional en la materia, el artículo segundo transitorio determinó que el Congreso de la Unión debía expedir en un plazo de ciento ochenta días a partir de la publicación del decreto la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

El 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a fin de dar cumplimiento a las reformas constitucionales, con lo cual, el nuevo paradigma enmarca el inicio del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



La nueva Ley, establece que la política de movilidad deberá realizarse bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros para priorizar el desplazamiento de las personas, así como de bienes y mercancías con base en la jerarquía de movilidad para reducir las muertes y lesiones graves por siniestros viales, poniendo en el centro de la movilidad a las personas.

Además, redefine los mecanismos de coordinación de los tres ordenes de gobierno y la sociedad con base en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial apoyado por la información del Sistema de Información Territorial, vinculando la política de movilidad con los planes de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que fomente la sensibilización formación y cultura de movilidad y seguridad vial para el cumplimiento del nuevo derecho humano, priorizando modos de transporte con menor costo ambiental, social, así como la intermodalidad.

En este orden de ideas, el artículo segundo transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial dispone que, en un plazo no mayor a 180 días a partir de la publicación las legislaturas de las entidades federativas deberían aprobar las reformas necesarias para armonizar sus leyes locales, cuyos procesos legislativos para adecuar los marcos normativos aún están pendientes.

Como comentario final. No se puede dejar de lado que, si bien el reconocimiento del derecho a la movilidad y la publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial representan un hito histórico; su transición del papel a la práctica enfrenta profundas barreras de implementación, lagunas presupuestales y asimetrías institucionales en México.

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.



II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER;

La movilidad y seguridad vial en México buscan garantizar el libre desplazamiento de las personas en condiciones de igualdad, accesibilidad y sostenibilidad a partir de reconocerse como un derecho humano que otorga prioridad a los usuarios más vulnerables en la vía pública con la rectoría del Estado en el diseño y planeación de la infraestructura para reducir los siniestros viales, proteger la integridad, la vida y asegurar desplazamientos seguros.

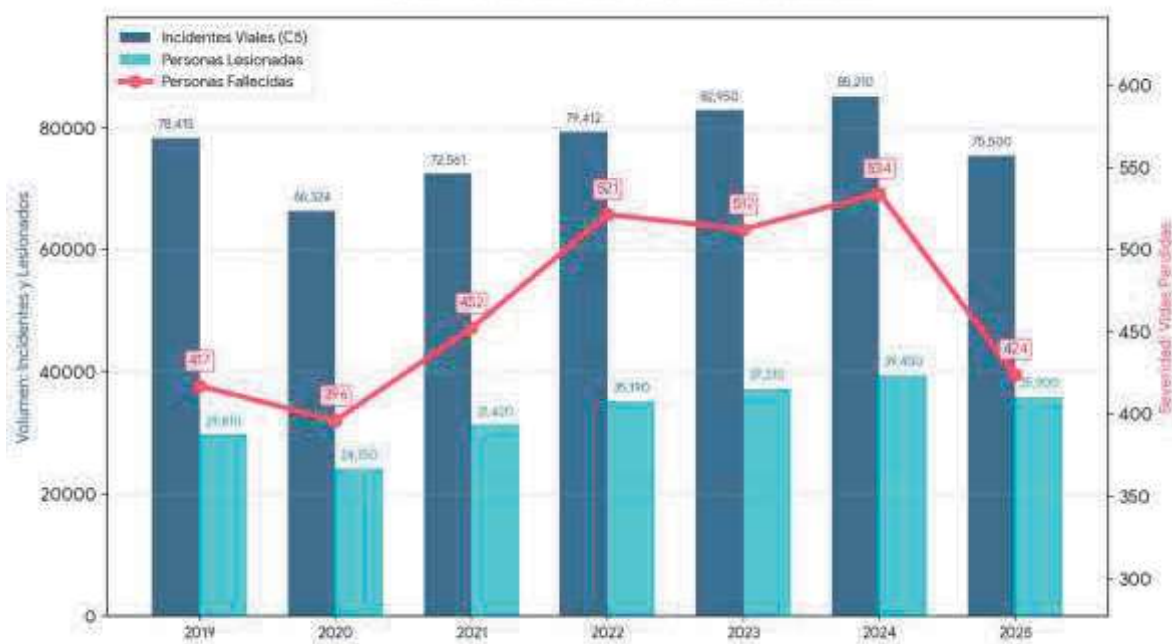
El derecho a la movilidad y seguridad vial impone nuevas medidas bajo el principio de interdependencia con otros derechos fundamentales como el acceso a la salud, a la educación, al trabajo, a la integridad, a la vida, a la reparación del daño, a la vivienda, a los servicios, al medio ambiente sano, a la igualdad y no discriminación. En términos simples, la garantía de este derecho facilita el cumplimiento del resto.

Para garantizar que la movilidad funcione como un derecho articulador para el acceso a otros derechos humanos, las entidades federativas, incluida la Ciudad de México, disponían de 180 días naturales para armonizar sus leyes; plazo que se cumplió el 13 de noviembre de 2022, sin que hasta la fecha el Congreso de la Ciudad de México haya armonizado su ley local con las disposiciones correspondientes para cambiar el paradigma de movilidad y poner en el centro de la nueva política pública el derecho humano reconocido en la Constitución Federal.

La obligación incumplida por el Congreso de la Ciudad de México para armonizar su normatividad local ha impedido un avance en la reducción de los accidentes en la capital del país. El cambio de paradigma es una tarea impostergable. De acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), la entidad ocupa los primeros lugares en accidentes viales, del mismo modo, entre 2019 y 2024 la tendencia creciente refleja la necesidad de avanzar en la implementación de la nueva política de movilidad.



CDMX: Panorama Integrado de Siniestralidad Vial (2019 - 2025)



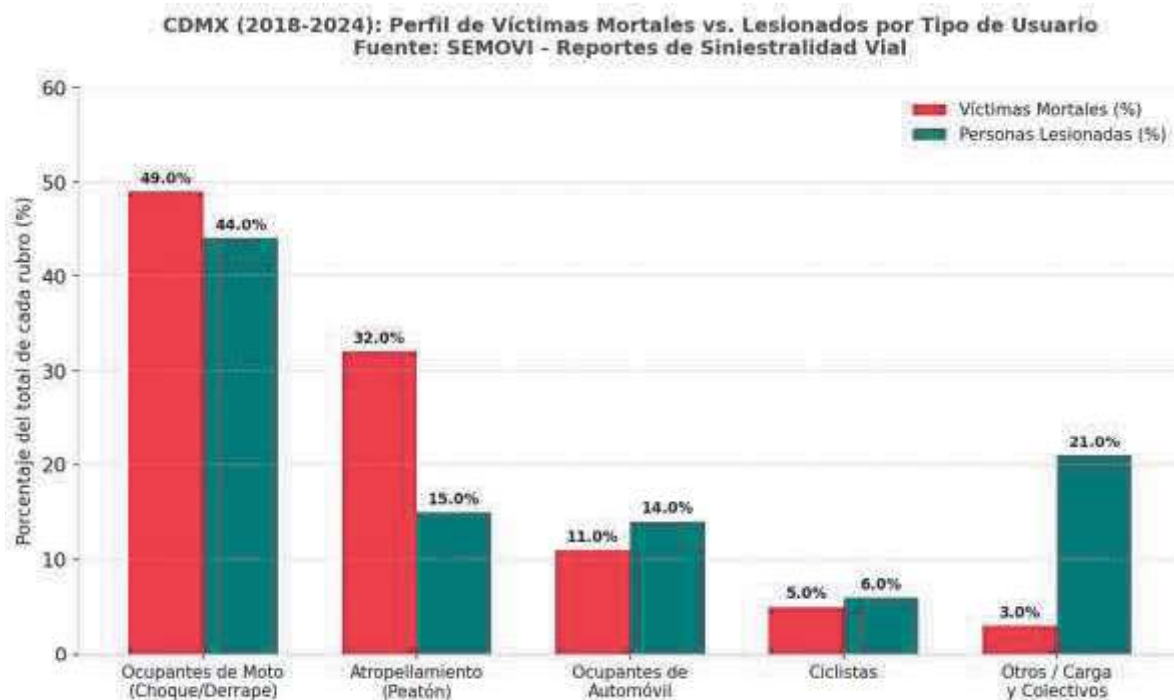
Fuente: Elaboración propia con base en datos de SEMOVI, "Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito 2019 a 2025".

En promedio, la Ciudad de México registra 80 mil accidentes viales de 2019 a la 2024 con un aumento acumulado de 7.1%; la tasa de personas lesionadas sigue una tendencia paralela al de los accidentes, se observa un incremento acumulado cercano al 12%; en tanto que el incremento acumulado de personas fallecidas registra un crecimiento exponencial de 34% de acuerdo con los datos de la SEMOVI, lo que representa la tasa de crecimiento más alta y alarmante del sector.

Un hecho que destaca en el análisis es el incremento acumulado para los años de referencia de víctimas mortales y lesionadas por tipo de usuario de las vías, mostrando refleja la vulnerabilidad de los usuarios frente a un sistema que aún privilegia el simple servicio o una opción de transporte frente al derecho humano.



Datos de la SEMOVI indican que los accidentes en motocicletas concentran el 49% de las muertes viales y el 44% de los lesionados totales. Mientras que los peatones sufren menos lesiones totales al registrar el 15%; no obstante, sus probabilidades de fallecer son drásticamente más altas con un 32% por causa de atropellamiento.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de SEMOVI, "Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito 2019 a 2025".

El incremento del uso de la motocicleta como medio de transporte tras la pandemia, así como la falta de equipos de protección, escasa cultura vial y un mal diseño de los sistemas de infraestructura seguros explican este fenómeno, aunado a que, en el caso de los peatones, se ha impulsado desde hace años una política de movilidad que ha privilegiado el uso del automóvil sin considerar las necesidades de los otros usuarios, adoptando elementos de seguridad vial para proteger su integridad.



Así las cosas, la presente iniciativa con proyecto de decreto tiene como objetivo principal armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para articular nombre de la Ley, el objeto con el derecho humano a la movilidad reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, la supletoriedad de la Ley conforme al nuevo enfoque transversal, y diversas disposiciones en cuanto a los fines de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en la materia.

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

No aplica de manera particular, una vez empleada la metodología previa contenida en la unidad III incisos A), B), C) y D) de la Guía para la incorporación de perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México, asimismo tomando en consideración el contenido del Protocolo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación para juzgar con perspectiva de género.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN;

- El 18 de noviembre de 2020 se reformó la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para reconocer el derecho de toda persona a la movilidad.
- El derecho a la movilidad implica garantizar el desplazamiento de las personas en forma segura, accesible, eficiente, sostenible, con calidad, inclusión e igualdad.
- Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán coordinarse para planear y regular los centros de desarrollo urbano y ordenamiento territorial que incluya criterios para la movilidad y seguridad vial.
- El Congreso de la Unión tendrá un plazo de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de la reforma constitución para expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.



- El 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para dar cumplimiento al mandato constitucional.
- La nueva Ley adopta el modelo internacional de sistemas seguros; rompe la visión tradicional de la movilidad como transporte y garantiza el derecho humano a la movilidad; asume que el error humano es inevitable, pero los accidentes, las muertes y lesiones no lo son; otorga la rectoría y coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno mediante el nuevo Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial; obliga al diseño de la infraestructura conforme a la jerarquía de movilidad que privilegia a los usuarios más vulnerables; establece medidas mínimas de tránsito; dispone prohibiciones y controles de seguridad para vigilar y sancionar límites máximos de alcoholemia, equipos de protección y requisitos para obtener una licencia de conducir, entre otras.
- Las entidades federativas disponían de un plazo de 180 días naturales para armonizar sus leyes con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que venció el 13 de noviembre de 2022 sin que la Ciudad de México haya armonizado su marco normativo local hasta la fecha.
- A nivel nacional. De acuerdo con cifras del INEGI, los accidentes viales pasaron de 365 mil en el año 2018 a 372 mil en el año 2024, registrando su pico más alto en el año 2023 con 381 mil hechos.

Asimismo, el número de víctimas mortales y personas lesionadas por accidentes de tránsito observan un incremento continuo entre 2018 y 2024. Registran su pico más alto en el año 2022 con 5,181 personas fallecidas y en el 2023 con 91,522 personas lesionadas.

- En la Ciudad de México. De acuerdo con cifras de la SEMOVI, los accidentes de tránsito siguen la lógica nacional al promediar 80 mil accidentes al año desde 2019, registrando su pico más alto en 2024 con 85,210 hechos.



Del mismo modo, el número de víctimas mortales y personas lesionadas por accidentes de tránsito observan un incremento continuo entre 2019 y 2025. Registran su pico más alto en el año 2024 con 534 personas fallecidas y en el 2023 con 39,450 personas lesionadas.

En términos generales, el acumulado de accidentes viales, personas lesionadas y fallecidas en la Ciudad de México de 2019 a 2025 reportan un incremento acumulado de 7.1%, 12% y 35% respectivamente.

- El análisis de datos de la SEMOVI para el caso de las víctimas de accidentes por tipo de usuario expone que, los accidentes en motocicletas concentran el 49% de las muertes viales y el 44% de las lesiones totales; mientras que los peatones sufren menos lesiones totales al registrar el 15%; pero sus probabilidades de fallecer son drásticamente más altas con un 32%.
- La vulnerabilidad de los sistemas de movilidad, la falta de una política que ponga al centro la vida, integridad y seguridad vial de las personas en sus desplazamientos y la falta de adopción del nuevo modelo, impactan en el crecimiento de víctimas de accidentes.

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

PRIMERO. Que la Agenda 2030 integra el derecho a la movilidad y seguridad vial a través dos objetivos (3 y 11), cuyas metas respectivamente establecen que para 2020 se deberán reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo y mejorar la seguridad vial, prestando atención a las personas en situación de vulnerabilidad, reducir el impacto ambiental, garantizar espacios públicos seguros, inclusivos, y accesibles.

SEGUNDO. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone en su artículo 4° que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



TERCERO. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tiene como objetivo establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad, así como el ámbito de competencia de las autoridades de las entidades federativas, la Ciudad de México, los municipios y demarcaciones territoriales.

Asimismo, el artículo segundo transitorio de dicho ordenamiento dispuso que las entidades federativas contaban con un plazo de 180 días naturales para armonizar sus marcos normativos respectivos y el plazo venció en noviembre de 2022.

CUARTO. Que el artículo 13, apartado E 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. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

VII. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR;

Por lo anteriormente expuesto, se presentan las modificaciones y adiciones sujetas a propuesta:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
DICE	DEBE DECIR
LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

~~Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.~~

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.

Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto **garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, inclusión e igualdad.**

La presente Ley tiene por objetivos:

I. Diseñar e implementar la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, conforme al Sistema Nacional de Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano, para priorizar el desplazamiento de las personas con especial énfasis en los grupos de atención prioritaria, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de movilidad de forma que disminuya los impactos negativos sociales, económicos, ambientales, a la salud y de desigualdad, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales;

II. Reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros;

III. Determinar los principios, criterios, instrumentos y autoridades para la aplicación de la política movilidad y seguridad vial de la Ciudad de México;

IV. Establecer la coordinación de las autoridades de la Ciudad de México con los integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

VI. Vincular la política de movilidad vial con enfoque integral y transversal a los planes de desarrollo, a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial de forma transversal con las políticas sectoriales aplicables;



	VII. Articular la jerarquía de movilidad y los principios rectores de seguridad vial a que deben sujetarse las autoridades de la Ciudad de México, así como las políticas, planes, programas y acciones en la materia; VIII. Garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social; IX. Impulsar el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes, la movilidad no motorizada, la micromovilidad y la intermodalidad; y X. Propiciar la toma de decisiones con base en evidencia científica, territorial y urbana en materia de movilidad y seguridad vial.
Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general: I. La prestación de los servicios públicos de transporte en la Ciudad, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones o permisos a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad; III. La señalización vial y nomenclatura; IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad; V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio; y VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente,	Artículo 2.- IV. La utilización de infraestructura de movilidad y seguridad vial, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad; V. La infraestructura de movilidad, seguridad vial y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio; VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente,



fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual. SIN CORRELATIVO SIN CORRELATIVO SIN CORRELATIVO	fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual; VII. La utilización de colores aplicados a la infraestructura vial y urbana, que responda estrictamente a criterios técnicos de máxima visibilidad, contraste, seguridad vial y accesibilidad universal, por lo que deben sujetarse a las Normas Oficiales Mexicanas y normativas técnicas aplicables, con el objeto de prevenir accidentes y garantizar tránsito libre y seguro tránsito de las personas. Queda prohibida la alteración de dichos colores con fines estéticos, ornamentales o de identidad institucional y partidista. Todo balizamiento, puente, banqueta o elemento de tránsito deberá mantener los tonos de alta visibilidad conforme a la normatividad aplicable para salvaguardar la vida e integridad física de los usuarios de la vía pública; VIII. La implementación de sistemas seguros como mecanismos para distribuir las responsabilidades entre los actores relacionados con la movilidad y seguridad vial; y IX. La jerarquía de movilidad a que deben sujetarse las autoridades competentes para priorizar los desplazamientos seguros de las personas, con especial énfasis en los grupos de atención prioritaria.
~~Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:~~ ~~I.- Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público;~~ ~~II.- Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal;~~ ~~III.- Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal;~~	Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte; la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; la Ley General de Asentamientos Humanos; Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; el Código Nacional de Procedimientos Penales; la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México; la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México; la Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil de la Ciudad de México; la Ley del Régimen



~~IV. Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México;~~ ~~V. Código Penal para el Distrito Federal;~~ ~~VI. Código Civil para el Distrito Federal;~~ ~~VII. Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal;~~ ~~VIII. Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal; y~~ ~~IX. Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal.~~ ~~X. Ley de Desarrollo Metropolitano para el Distrito Federal~~ ~~XI. Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal;~~ ~~XII. Ley para la integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal;~~ ~~XIII. Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México; y~~ ~~XIV. Todas aquellas, que con independencia de las legislaciones aquí señaladas, deberán de entenderse de manera enunciativa más no limitativa, y que se requieran para la aplicación de la ley.~~ ~~Quando en los procedimiento que establece esta Ley, obren pruebas obtenidas por Seguridad Ciudadana con equipos y sistemas tecnológicos, las mismas se apreciarán y valorarán en términos de la Ley que regula el uso de tecnología para la Seguridad Pública del Distrito Federal.~~	Patrimonial y del Servicio Público; la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México; la Ley Ambiental de la Ciudad de México; la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal; la Ley de Víctimas de la Ciudad de México; la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; la Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México; la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México; la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal; la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México; la Ley de Accesibilidad para la Ciudad de México; la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México; la Ley que Regula el Uso de Tecnología para la Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México; el Código Penal para el Distrito Federal; el Código Civil para el Distrito Federal; el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal; el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal; el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México; el Programa General de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México; y los Programas de Ordenamiento Territorial de las alcaldías.
Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades	Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos



~~y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.~~

~~Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.~~

humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física, la prevención de muertes y lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;

II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión;

IV. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;

V. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

VI. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VII. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VIII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;

IX. Dotar a todas las localidades de la Ciudad de México con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;



	X. Conectar a los pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes de la Ciudad de México ubicados en las periferias con los centros económicos mediante transporte masivo eficiente, corredores seguros para movilidad activa y microcircuitos locales; XI. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios; y XII. Dotar de infraestructura necesaria para la movilidad no motorizada y micromovilidad en todas las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.
--	--

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO;

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

DECRETO

ÚNICO. Se **reforma** el nombre de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; el artículo 1; las fracciones IV, V y VI del artículo 2; el artículo 3; y el artículo 5; se **adicionan** las fracciones VII, VIII, y IX, todas de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto **garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, inclusión e igualdad.**

La presente Ley tiene por objetivos:

I. Diseñar e implementar la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, conforme al Sistema Nacional de Seguridad Vial y



la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano, para priorizar el desplazamiento de las personas con especial énfasis en los grupos de atención prioritaria, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de movilidad de forma que disminuya los impactos negativos sociales, económicos, ambientales, a la salud y de desigualdad, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales;

II. Reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros;

III. Determinar los principios, criterios, instrumentos y autoridades para la aplicación de la política movilidad y seguridad vial de la Ciudad de México;

IV. Establecer la coordinación de las autoridades de la Ciudad de México con los integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

VI. Vincular la política de movilidad vial con enfoque integral y transversal a los planes de desarrollo, a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial de forma transversal con las políticas sectoriales aplicables;

VII. Articular la jerarquía de movilidad y los principios rectores de seguridad vial a que deben sujetarse las autoridades de la Ciudad de México, así como las políticas, planes, programas y acciones en la materia;

VIII. Garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social;

IX. Impulsar el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes, la movilidad no motorizada, la micromovilidad y la intermodalidad; y

X. Propiciar la toma de decisiones con base en evidencia científica, territorial y urbana en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 2.- ...

...

...

...

IV. La utilización de infraestructura de movilidad **y seguridad vial**, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;

V. La infraestructura de movilidad, **seguridad vial** y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;

VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;



VII. La utilización de colores aplicados a la infraestructura vial y urbana, que responda estrictamente a criterios técnicos de máxima visibilidad, contraste, seguridad vial y accesibilidad universal, por lo que deben sujetarse a las Normas Oficiales Mexicanas y normativas técnicas aplicables, con el objeto de prevenir accidentes y garantizar tránsito libre y seguro tránsito de las personas.

Queda prohibida la alteración de dichos colores con fines estéticos, ornamentales o de identidad institucional y partidista. Todo balizamiento, puente, banqueta o elemento de tránsito deberá mantener los tonos de alta visibilidad conforme a la normatividad aplicable para salvaguardar la vida e integridad física de los usuarios de la vía pública;

VIII. La implementación de sistemas seguros como mecanismos para distribuir las responsabilidades entre los actores relacionados con la movilidad y seguridad vial; y

IX. La jerarquía de movilidad a que deben sujetarse las autoridades competentes para priorizar los desplazamientos seguros de las personas, con especial énfasis en los grupos de atención prioritaria.

Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte; la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; la Ley General de Asentamientos Humanos; Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; el Código Nacional de Procedimientos Penales; la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México; la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México; la Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil de la Ciudad de México; la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público; la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México; la Ley Ambiental de la Ciudad de México; la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal; la Ley de Víctimas de la Ciudad de México; la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; la Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México; la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México; la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal; la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México; la Ley de Accesibilidad para la Ciudad de México; la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México; la Ley que Regula el Uso de Tecnología para la Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México; el Código Penal para el Distrito Federal; el Código Civil para el Distrito Federal; el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal; el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal; el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México; el Programa General de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México; y los Programas de Ordenamiento Territorial de las alcaldías.

(...)

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás



derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física, la prevención de muertes y lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;

II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión;

IV. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;

V. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

VI. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VII. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VIII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;

IX. Dotar a todas las localidades de la Ciudad de México con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;

X. Conectar a los pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes de la Ciudad de México ubicados en las periferias con los centros económicos mediante transporte masivo eficiente, corredores seguros para movilidad activa y microcircuitos locales;

XI. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios; y

XII. Dotar de infraestructura necesaria para la movilidad no motorizada y micromovilidad en todas las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

(...)



TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles a los 08 días del mes de septiembre del año dos mil veintiséis.

ATENTAMENTE

Tania Nanette Larios Pérez

**DIPUTADA TANIA LARIOS
COORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL**



Certificado de firma		07/09/2026 15:56
Documento electrónico		Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral
Identificador: 6A9F32CC8538600385302488	Nombre: Tania Nanette Larios Pérez	
Nombre y extensión: INICIATIVA EN MATERIA DE DENOMINACIÓN, OBJETO Y DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD (1).pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: tania.larios@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 22	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 38.35.224.233	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
276df5ae6d15065daf5bd8e8e51a4598e4eb71663c409f5862a4e860fa36e222	07/09/2026 15:55	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
fd176d3887c0acb37ef959cf619cfec87c3a639345721c37d0b2baf299e09907		

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):
07/09/2026 21:56:26 UTC (07/09/2026 15:56:26 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
ad226fe5-651c-4720-960d-0676b8efbc4a.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
fd176d3887c0acb37ef959cf619cfec87c3a639345721c37d0b2baf299e09907	

Firmantes		
Firmante 1. Tania Nanette Larios Pérez		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6A9F33044E68F172062351F0	Enviado: 07/09/2026
Derecho	IP: 38.35.224.233	15:55:27
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 07/09/2026
Correo: tania.larios@congresocdmx.gob.mx		15:56:20
Teléfono:		Visto: 07/09/2026 15:56:20
Emisor de la firma electrónica:	Firma con texto Tania Nanette Larios Pérez	Confirmado:
Dibujada en dispositivo		07/09/2026 15:56:20.735
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		Firmado:
		07/09/2026 15:56:20.769

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

