



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

P R E S E N T E

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 ADICIONAN EL ARTÍCULO 195 BIS Y 195 TER A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MEDIDAS MÍNIMAS DE TRÁNSITO**, 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:

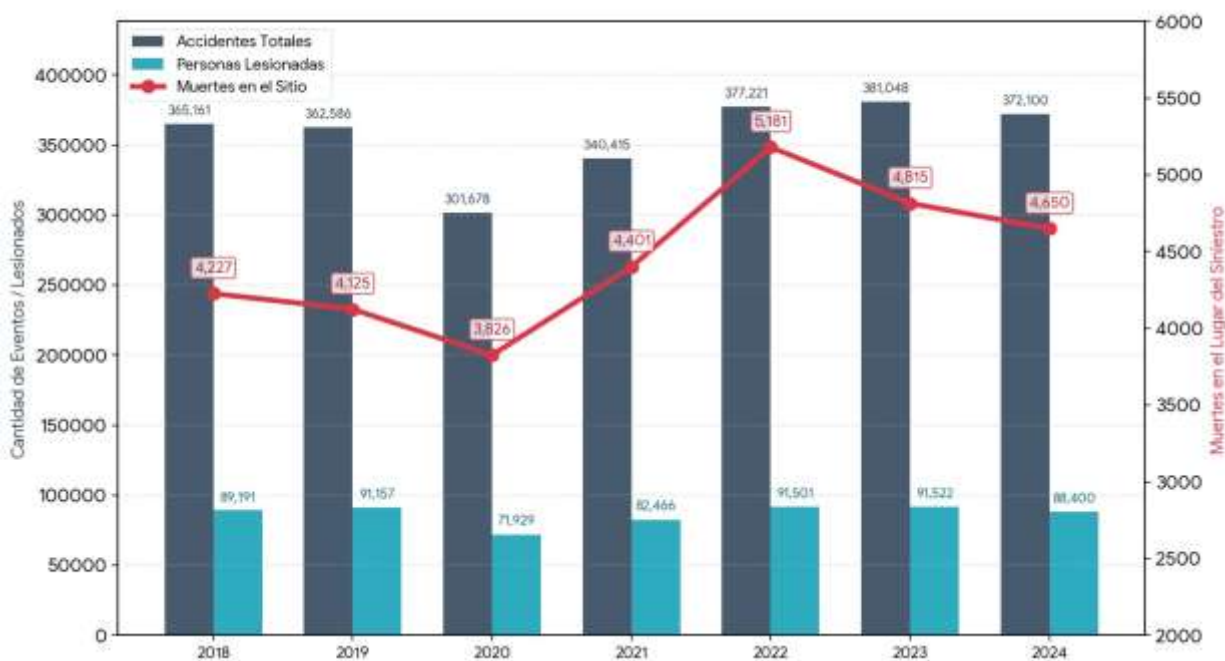
- En 2020 las medidas de aislamiento por la pandemia del COVID-19 redujeron significativamente el volumen de tráfico y los accidentes viales urbanos.
- La reducción del flujo vehicular el cierre de oficinas, escuelas y el cese de actividades no esenciales redujeron el número de autos en calles y carreteras, 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 Siniestralidad 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 ADICIONAN EL ARTÍCULO 195 BIS Y 195 TER A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MEDIDAS MÍNIMAS DE TRÁNSITO.

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)



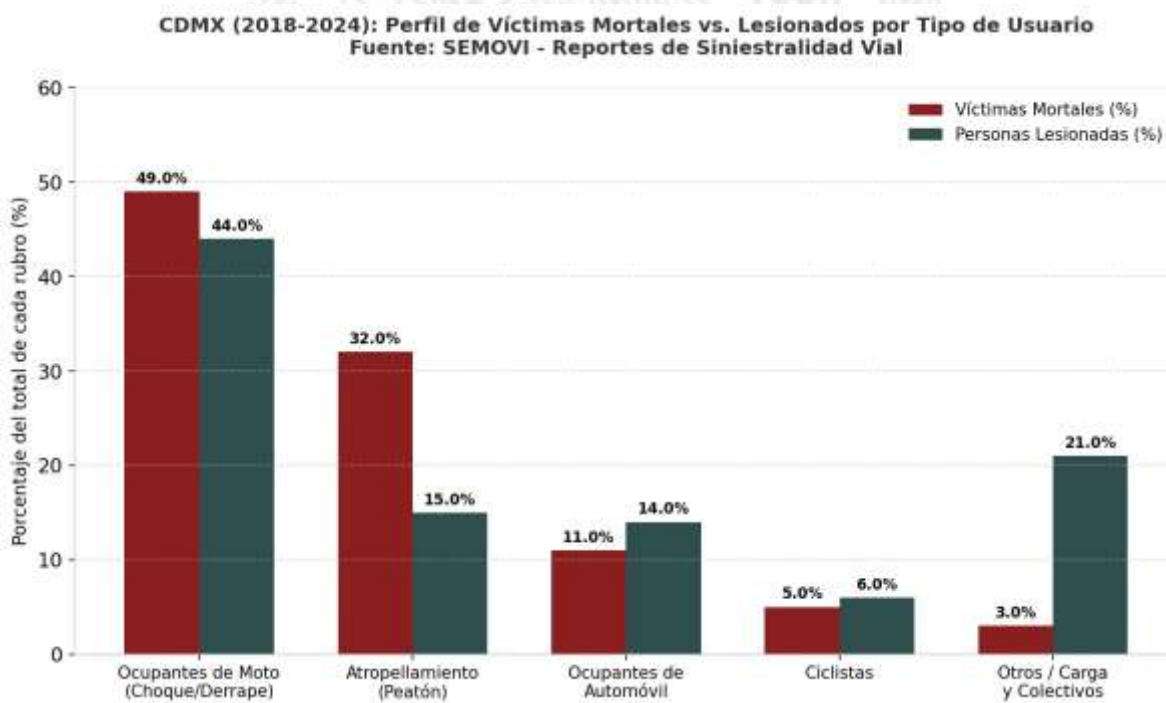
Fuente: Elaboración propia con base en datos de SEMOVI, "Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito 2019 a 2025".



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.

Aunado a ello, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial contiene una serie de medidas mínimas de tránsito a las que deben sujetarse las entidades federativas diseñadas con base en datos empíricos, prevención de riesgos y condiciones para los desplazamientos seguros bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Las medidas mínimas de tránsito se organizan en cuatro categorías estratégicas que se basan en el enfoque de sistemas seguros y distribuye de forma equitativa la responsabilidad vial entre las normas, los usuarios, vehículos e infraestructura:

1. Velocidades máximas por vialidad.

El control de los límites de velocidad obedece a tres factores críticos para prevenir accidentes: la distancia de frenado necesaria; energía cinética en caso de impacto que aumenta de forma exponencial los riesgos; y capacidad de anticipación para que el conductor reaccione al identificar un riesgo.

2. Protección física.

La obligatoriedad de utilizar equipos de seguridad y protección durante la conducción de vehículos automotores está orientada a mitigar la gravedad de las lesiones en caso de ocurrir un siniestro o caída. Los sistemas de seguridad como el uso de cinturón de seguridad, sillas para menores de edad, cumplimiento de las normas de seguridad con base en los estándares establecidos para el diseño de vehículos o respetar la capacidad máxima de carga de los vehículos son ejemplos de estas medidas.



3. Conocimientos, aptitudes y conductas de los operadores.

En este caso las medidas buscan evaluar las capacidades y el estado psicofísico de los operadores de vehículos, así como su atención al momento de circular por las distintas vialidades. El control de distracciones como la prohibición de uso de dispositivos móviles; la conducción libre bajo efectos del alcohol, sustancias psicotrópicas o estupefacientes, y la prohibición de conductas imprudentes al momento de conducir son algunos ejemplos de estas medidas.

4. Jerarquía de vulnerabilidad y diseño vial

Los criterios legales obligan a los operadores de vehículos a conocer la prioridad en el uso del espacio vial para identificar y proteger a las personas más vulnerables durante sus desplazamientos en el entorno urbano. Reconocer la prioridad de paso, seguridad de usuarios vulnerables e infraestructura con diseño universal, así como accesibilidad previene un gran número de siniestros con consecuencias mortales o lesiones graves.

En este orden de ideas, la presente iniciativa con proyecto de decreto tiene como objetivo principal armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México garantizar el establecimiento de medidas mínimas de tránsito conforme a Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, además de los estándares internacionales basados en evidencia científica que han probado su efectividad por formar parte de los sistemas seguros.

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 ADICIONAN EL ARTÍCULO 195 BIS Y 195 TER A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MEDIDAS MÍNIMAS DE TRÁNSITO.

VII. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR;

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

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO	
DICE	DEBE DECIR
SIN CORRELATIVO	Artículo 195 Bis. Con el objeto de salvaguardar la seguridad, proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, se establecen las siguientes medidas mínimas de tránsito: I. Todas las personas conductoras deberán contar con licencia o permiso de conducir vigente adecuado para el tipo de vehículo operado; II. En todos los cruces de vías públicas existe preferencia del paso a las personas peatonas, para lo cual deberán tener un diseño universal y funcionalidad, de conformidad con la jerarquía de la movilidad; III. En todas las vialidades se establecerán límites de velocidad que, con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, se mantengan por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes: a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias. b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.



	c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado. d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas. f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos. IV. Los conductores o pasajeros de los vehículos motorizados deberán utilizar el cinturón de seguridad de forma obligatoria, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable; V. 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; VI. Toda persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar 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; VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público; VIII. Todos los vehículos motorizados deberán cumplir con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable; IX. Las personas conductoras y pasajeras de motocicletas deberán usar de forma obligatoria el casco de seguridad que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia; X. Queda prohibido utilizar o hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de
--	--



	cualquier tipo de dispositivo electrónico mientras el vehículo este en movimiento, cualquier manipulación deberá hacerse mientras el vehículo esté detenido, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres; XI. 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, tratándose de dispositivos de apoyo a la conducción como mapas y navegadores GPS, cualquier manipulación deberá hacerse con el vehículo detenido, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres; XII. Realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones: a) Para las personas que conduzcan motocicletas, VEMEPE queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre. b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal; XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y
--	---



	XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo. Las autoridades de la Ciudad de México celebrarán convenios de coordinación metropolitana para la armonización de las medidas mínimas de tránsito.
SIN CORRELATIVO	Artículo 195 Ter. Las autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, vigilarán la estricta observancia y aplicación de las medidas mínimas de tránsito. Las sanciones derivadas de su incumplimiento se determinarán en el Reglamento de la presente Ley, debiendo fundarse en los principios de proporcionalidad y razonabilidad jurídica, atendiendo a la gravedad de la infracción cometida.

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO;

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

DECRETO

ÚNICO. Se **adicionan** los artículos 195 Bis y 195 Ter a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

(...)

Artículo 195 Bis. Con el objeto de salvaguardar la seguridad, proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, se establecen las siguientes medidas mínimas de tránsito:



I. Todas las personas conductoras deberán contar con licencia o permiso de conducir vigente adecuado para el tipo de vehículo operado;

II. En todos los cruces de vías públicas existe preferencia del paso a las personas peatonas, para lo cual deberán tener un diseño universal y funcionalidad, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. En todas las vialidades se establecerán límites de velocidad que, con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, se mantengan por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.

b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.

c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.

d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.

f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

IV. Los conductores o pasajeros de los vehículos motorizados deberán utilizar el cinturón de seguridad de forma obligatoria, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

V. 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;



VI. Toda persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar 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;

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

VIII. Todos los vehículos motorizados deberán cumplir con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IX. Las personas conductoras y pasajeras de motocicletas deberán usar de forma obligatoria el casco de seguridad que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

X. Queda prohibido utilizar o hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico mientras el vehículo este en movimiento, cualquier manipulación deberá hacerse mientras el vehículo esté detenido, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XI. 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, tratándose de dispositivos de apoyo a la conducción como mapas y navegadores GPS, cualquier manipulación deberá hacerse con el vehículo detenido, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XII. Realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:



a) Para las personas que conduzcan motocicletas, VEMEPE queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;

XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Las autoridades de la Ciudad de México celebrarán convenios de coordinación metropolitana para la armonización de las medidas mínimas de tránsito.

Artículo 195 Ter. Las autoridades de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, vigilarán la estricta observancia y aplicación de las medidas mínimas de tránsito. Las sanciones derivadas de su incumplimiento se determinarán en el Reglamento de la presente Ley, debiendo fundarse en los principios de proporcionalidad y razonabilidad jurídica, atendiendo a la gravedad de la infracción cometida.

(...)

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 veintidós 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		21/09/2026 13:26
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
Identificador: 6AB184B99E67316BDD1EA192	Nombre: Tania Nanette Larios Pérez	
Nombre y extensión: INICIATIVA_MEDIDAS MÍNIMAS DE TRÁNSITO.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: tania.larios@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 20	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):	
c87f8a2ed6530656a82641dc0b3bdb4ca634c58b8dc9638d0403d1e95c7e101c	21/09/2026 13:25	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
326091d4a11135fa25c0f7aa3276886b15a4f528579095997a0ee777f57b40f6		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión:	Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
21/09/2026 19:26:52 UTC (21/09/2026 13:26:52 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
cda47648-f538-4ceb-b4ab-ad81683045c9.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
326091d4a11135fa25c0f7aa3276886b15a4f528579095997a0ee777f57b40f6	

Firmantes		
Firmante 1. Tania Nanette Larios Pérez		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6AB184F5C8247274044E8102	Enviado: 21/09/2026
Derecho	IP: 38.35.224.233	13:25:48
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 21/09/2026
Correo: tania.larios@congresocdmx.gob.mx		13:26:45
Teléfono:		Visto: 21/09/2026 13:26:45
Emisor de la firma electrónica:	Firma con texto	Confirmado:
Dibujada en dispositivo		21/09/2026 13:26:46.064
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		Firmado:
		21/09/2026 13:26:46.149

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

