



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN MOTOCICLETA

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

Quien suscribe, **Dip. Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica; y 5, fracción I, 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la siguiente:

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye una condición indispensable para el ejercicio de diversos derechos y para la participación plena de las personas en la vida económica, social y cultural de la Ciudad de México. En consecuencia, corresponde a las autoridades establecer las condiciones necesarias para que los distintos servicios de transporte se desarrollen bajo principios de seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad y protección de las personas usuarias.

Dentro del sistema de movilidad de la Ciudad de México, las motocicletas representan un medio de transporte que ha adquirido una presencia cada vez mayor en las vialidades. Su utilización responde a diversas necesidades de movilidad particular y, en determinadas modalidades, puede contribuir a facilitar los desplazamientos y complementar el sistema de transporte.

Sin embargo, debe distinguirse jurídicamente entre el uso particular de una motocicleta y su utilización como medio para prestar un servicio remunerado de transporte de personas pasajeras.



Cuando una motocicleta es utilizada para el traslado particular de su propietario o de personas de su entorno, los riesgos inherentes a la conducción corresponden principalmente a quienes deciden utilizar este medio de transporte. En cambio, cuando la motocicleta se utiliza para prestar un servicio remunerado de transporte de pasajeros, la relación jurídica cambia sustancialmente: existe una persona usuaria que contrata un servicio, una persona conductora que obtiene una remuneración por realizar el traslado y una obligación de garantizar condiciones adecuadas de seguridad durante el viaje.

Por ello, el Estado se encuentra facultado para establecer condiciones específicas respecto de aquellos vehículos y modalidades que se destinan profesionalmente al transporte de personas, especialmente cuando las características del vehículo y de la prestación del servicio pueden incrementar la exposición de las personas pasajeras a determinados riesgos.

La presente iniciativa parte precisamente de esta distinción y propone establecer en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México que los servicios de transporte en motocicleta podrán prestarse en las modalidades previstas por la legislación, con excepción del servicio que implique el traslado remunerado de personas pasajeras a bordo de motocicletas de uso particular, independientemente de que dicho servicio sea contratado de manera directa o mediante plataformas digitales, aplicaciones tecnológicas o cualquier otro mecanismo de intermediación.

La finalidad de la propuesta no es prohibir el uso particular de las motocicletas ni limitar injustificadamente su circulación, sino impedir que vehículos destinados al uso particular sean utilizados para prestar servicios remunerados de transporte de pasajeros bajo esquemas que puedan dificultar la supervisión, regulación y garantía de las condiciones de seguridad de las personas usuarias.

La seguridad vial es uno de los principios fundamentales que deben orientar las políticas públicas y la regulación del sistema de movilidad.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce a las personas usuarias vulnerables y establece un enfoque de seguridad vial orientado a prevenir muertes y lesiones graves derivadas de hechos de tránsito. Dentro de este marco, las personas usuarias de vehículos de dos y tres ruedas se encuentran expresamente contempladas dentro de los grupos que requieren especial consideración dentro del sistema de movilidad¹.

¹ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículo 5°, relativo a los principios de movilidad y seguridad vial, y artículo 4°, fracción XLII, relativo a las personas usuarias vulnerables de vehículos



Esta perspectiva resulta particularmente relevante cuando se analiza el transporte de pasajeros a bordo de motocicletas, debido a que tanto la persona conductora como la persona pasajera se encuentran físicamente expuestas ante una eventual colisión, caída, derrape o impacto.

A diferencia de los vehículos de cuatro ruedas destinados al transporte de pasajeros, las motocicletas carecen de una estructura exterior que genere una zona de protección alrededor de sus ocupantes. En consecuencia, ante un hecho de tránsito, la persona pasajera comparte con la persona conductora una exposición directa al entorno vial.

La situación adquiere una dimensión adicional cuando el traslado se realiza con fines remunerados, pues la persona pasajera no necesariamente elige conducir o utilizar una motocicleta particular por cuenta propia, sino que contrata un servicio para ser trasladada por una persona conductora que actúa profesionalmente dentro de una relación de prestación de servicios.

En estos casos, la seguridad de la persona pasajera debe constituir una consideración prioritaria de la regulación.

La necesidad de fortalecer las medidas de seguridad respecto de las motocicletas no constituye únicamente una consideración teórica.

La propia Secretaría de Movilidad² de la Ciudad de México ha identificado un incremento sostenido de la presencia de motocicletas en las vialidades y de los hechos de tránsito en los que participan estos vehículos. De acuerdo con información oficial de la dependencia, durante el **primer trimestre de 2026**, las personas motociclistas fueron el **grupo de usuarios más vulnerable** en los hechos de tránsito de la Ciudad de México, al concentrar **45.9% de las víctimas mortales**, con **51 fallecimientos de un total de 111**. Aunque representa una disminución respecto de las 54 muertes registradas en el mismo periodo de 2025, las motocicletas continúan concentrando la mayor proporción de víctimas mortales.

El riesgo también se refleja en las lesiones: **3,727 motociclistas resultaron lesionados**, equivalentes al **49.4% del total de personas lesionadas** durante el trimestre. De estos casos, **2,103 fueron consecuencia de choques y 1,533 de**

² SEMOVI, Primer Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito, enero-marzo 2026.

<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Comision%20clasificacion%20de%20vialidades/PRIMER%20REPORTE%20TRIMESTRAL%202026%20230626.pdf>



derrapes, lo que muestra la importancia de fortalecer las medidas de prevención y capacitación para este sector.

En cuanto a los fallecimientos, **31 de las 51 víctimas motociclistas murieron en choques**, mientras que **20 fallecieron a causa de derrapes**. Asimismo, **23 de los 61 ocupantes de motocicleta fallecidos** correspondieron a hechos sin otro vehículo involucrado, mientras que 16 fueron consecuencia de choques con vehículos livianos.

En síntesis, las cifras muestran que la motocicleta representa actualmente uno de los principales retos para la seguridad vial de la Ciudad de México, por lo que resulta necesario fortalecer políticas de prevención, capacitación, infraestructura segura, cumplimiento de las normas de tránsito y protección de las personas motociclistas.

Estos datos permiten advertir que la motocicleta constituye actualmente uno de los medios de transporte que requiere mayor atención desde la perspectiva de la seguridad vial.

La problemática no se limita a la persona que conduce. La información oficial de la propia Secretaría contempla dentro de sus estadísticas de ocupantes de motocicleta tanto a conductores como a pasajeros, lo que demuestra que las consecuencias de los hechos de tránsito pueden extenderse directamente a las personas que son transportadas en estos vehículos³.

En este contexto, permitir que motocicletas destinadas originalmente al uso particular sean utilizadas como vehículos para prestar servicios remunerados de transporte de pasajeros supone incorporar al sistema de movilidad una modalidad que expone a una segunda persona a los riesgos inherentes a este tipo de vehículo, sin que necesariamente existan las mismas condiciones regulatorias, técnicas y operativas que caracterizan a otras modalidades formalmente reconocidas de transporte de pasajeros.

La prevención, por tanto, debe orientarse no únicamente a sancionar conductas de riesgo una vez ocurridas, sino también a evitar que determinadas modalidades de prestación del servicio generen condiciones que puedan incrementar innecesariamente la exposición de las personas usuarias.

³ SEMOVI, *Reporte Sexenal de Seguridad Vial 2019-2024*,
https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Seguridad_Vial/Reporte_anual%20oct.pdf



La persona que contrata un servicio de transporte no sólo adquiere el derecho a ser trasladada hasta el destino convenido. También tiene derecho a que dicho servicio sea prestado bajo condiciones adecuadas de seguridad, legalidad, información y protección.

La relación entre una persona pasajera y quien presta un servicio remunerado de transporte es sustancialmente distinta de aquella que existe entre dos particulares que deciden compartir un traslado en una motocicleta.

En el primer supuesto existe una actividad económica destinada específicamente al transporte de personas y, por tanto, una responsabilidad reforzada del Estado para establecer las condiciones bajo las cuales dicha actividad puede desarrollarse.

La regulación del transporte no debe atender únicamente a la posibilidad material de realizar un traslado, sino a las condiciones en que éste se desarrolla.

Desde esta perspectiva, esta iniciativa busca establecer un límite claro: las motocicletas de uso particular no deberán utilizarse para prestar servicios remunerados de transporte de pasajeros.

La prohibición propuesta no desconoce la existencia de tecnologías de intermediación ni pretende impedir el desarrollo de plataformas digitales. El elemento determinante no es el medio mediante el cual se contrata el servicio, sino la naturaleza del servicio mismo: el traslado remunerado de una persona pasajera a bordo de una motocicleta de uso particular.

Por ello, la propuesta contempla expresamente tanto la contratación directa como aquella realizada mediante plataformas digitales, aplicaciones tecnológicas o cualquier otro mecanismo de intermediación.

De esta manera, se evita que la evolución tecnológica genere espacios de excepción frente a la regulación de seguridad vial y se garantiza que las reglas sean aplicables con independencia de la herramienta tecnológica utilizada para establecer la relación entre la persona pasajera y quien presta el servicio.

La utilización de plataformas digitales ha transformado la manera en que las personas contratan servicios de movilidad. La tecnología permite conectar a conductores y usuarios, determinar rutas, establecer tarifas, identificar vehículos y realizar pagos electrónicos.



No obstante, la existencia de una plataforma tecnológica no modifica la naturaleza material del traslado ni elimina los riesgos asociados al vehículo utilizado.

En otras palabras, la intermediación digital no convierte una actividad insegura en una actividad segura por el solo hecho de que el servicio sea contratado mediante una aplicación.

La regulación debe atender al servicio efectivamente prestado y a las condiciones en que éste se desarrolla.

Este principio resulta especialmente importante en materia de transporte de pasajeros, pues la innovación tecnológica debe encontrarse acompañada de mecanismos que garanticen la seguridad de las personas usuarias.

El propio Congreso de la Ciudad de México ha reconocido recientemente la necesidad de fortalecer la regulación de los servicios de transporte privado de pasajeros contratados mediante plataformas digitales, particularmente respecto de las condiciones de seguridad, certeza y protección del pasaje⁴.

En consecuencia, la presente iniciativa se inscribe dentro de una tendencia regulatoria que busca que la incorporación de nuevas tecnologías al sistema de movilidad se realice bajo parámetros de seguridad y responsabilidad, y no como una vía para eludir las disposiciones aplicables al transporte de pasajeros.

Uno de los elementos centrales de la propuesta consiste en diferenciar el uso particular de la motocicleta de su utilización como instrumento para desarrollar una actividad remunerada de transporte de pasajeros.

La iniciativa no propone prohibir que una persona propietaria de una motocicleta transporte a un acompañante en los supuestos permitidos por la legislación aplicable. Lo que pretende impedir es que una motocicleta de uso particular sea utilizada como instrumento para prestar sistemáticamente un servicio remunerado de traslado de personas.

Esta distinción resulta necesaria para evitar que la regulación produzca efectos desproporcionados sobre el uso legítimo y cotidiano de las motocicletas.

⁴ Congreso de la Ciudad de México, Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, dictamen relativo a la iniciativa ante el Congreso de la Unión para adicionar un artículo 43 Bis a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de transporte privado de pasajeros con chofer operado mediante plataformas o medios digitales. El antecedente evidencia la discusión legislativa reciente en torno a la necesidad de fortalecer la seguridad, certeza y protección de las personas pasajeras en servicios contratados mediante plataformas digitales.



La finalidad de la reforma no es restringir la libertad de las personas para elegir este medio de transporte particular, sino establecer condiciones respecto de una actividad económica que involucra directamente la seguridad de terceras personas.

Por tanto, la medida se encuentra dirigida exclusivamente a la prestación remunerada del servicio y no al uso particular de las motocicletas.

La propuesta persigue una finalidad constitucionalmente legítima: **proteger la vida, la integridad física y la seguridad de las personas pasajeras dentro del sistema de movilidad de la Ciudad de México.**

La medida resulta idónea porque elimina una modalidad específica de transporte remunerado que utiliza motocicletas de uso particular para trasladar pasajeros.

Asimismo, resulta necesaria dentro del ámbito de regulación legislativa, en tanto busca establecer una regla clara y general que permita distinguir entre el uso particular de las motocicletas y su utilización comercial para transportar personas.

Finalmente, la medida resulta proporcional en sentido estricto, debido a que la restricción recae sobre una actividad económica específica —el transporte remunerado de pasajeros— y no sobre el uso general de las motocicletas.

De esta manera, la iniciativa mantiene un equilibrio entre la libertad de las personas para utilizar motocicletas como medio de transporte y la obligación del Estado de garantizar condiciones de seguridad para quienes utilizan servicios remunerados de movilidad.

Lo anterior conlleva a la necesidad de establecer una prohibición en la Ley de Movilidad.

La incorporación expresa de la prohibición en la Ley de Movilidad resulta necesaria para generar certeza jurídica respecto del alcance de la regulación.

La existencia de disposiciones reglamentarias, administrativas o mecanismos de control que puedan limitar determinadas modalidades de transporte no sustituye la conveniencia de que la propia Ley establezca de manera clara la prohibición del traslado remunerado de pasajeros a bordo de motocicletas de uso particular.

Una disposición legal expresa permitiría establecer con claridad:



1. El objeto de la prohibición: el traslado remunerado de personas pasajeras;
2. El vehículo al que se refiere: motocicletas de uso particular;
3. El carácter de la relación: prestación remunerada del servicio;
4. Los mecanismos de contratación comprendidos: contratación directa, plataformas digitales, aplicaciones tecnológicas o cualquier otro mecanismo de intermediación; y
5. La finalidad de la medida: proteger la seguridad de las personas pasajeras y fortalecer la seguridad vial.

La claridad normativa resulta particularmente importante ante la evolución de los servicios de movilidad mediados por plataformas digitales, pues permite evitar interpretaciones que pudieran considerar que la contratación mediante una aplicación modifica la naturaleza del servicio.

En cuanto a los beneficios esperados, la reforma propuesta generaría diversos beneficios en materia de movilidad y seguridad vial.

En primer lugar, permitiría fortalecer la protección de las personas pasajeras que utilizan servicios remunerados de transporte.

En segundo lugar, contribuiría a reducir la exposición de usuarios a los riesgos inherentes al traslado remunerado en motocicletas de uso particular.

En tercer lugar, proporcionaría mayor certeza jurídica a las personas prestadoras del servicio, a las plataformas digitales y a las autoridades encargadas de supervisar el cumplimiento de la legislación.

En cuarto lugar, permitiría establecer una regulación uniforme independientemente del mecanismo mediante el cual se contrate el servicio.

Finalmente, contribuiría a consolidar una política de movilidad orientada a la prevención de hechos de tránsito graves y a la protección de la vida y la integridad física de las personas usuarias.

La evidencia generada por las propias autoridades de la Ciudad de México demuestra la relevancia que actualmente tiene la seguridad de las personas motociclistas dentro de la política pública de movilidad. La elevada participación de ocupantes de motocicleta entre las víctimas de hechos de tránsito obliga a fortalecer las medidas preventivas y a analizar cuidadosamente aquellas modalidades que incorporan pasajeros adicionales a este tipo de vehículos.



Por ello, la iniciativa propone establecer expresamente en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México que los servicios de transporte en motocicleta podrán prestarse en las modalidades previstas por la Ley, con excepción del servicio que implique el traslado remunerado de personas pasajeras a bordo de motocicletas de uso particular, ya sea que dicho servicio sea contratado directamente o mediante plataformas digitales, aplicaciones tecnológicas o cualquier otro mecanismo de intermediación.

En consecuencia, establecer esta prohibición de manera expresa en la Ley de Movilidad constituye una medida razonable, preventiva y proporcional, encaminada a garantizar que el desarrollo del sistema de movilidad de la Ciudad de México se realice bajo condiciones de seguridad, responsabilidad y protección efectiva de las personas pasajeras.

II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La movilidad no constituye una experiencia homogénea para todas las personas. Las condiciones en las que mujeres y hombres se desplazan por la Ciudad de México se encuentran determinadas por factores sociales, económicos, culturales y territoriales que generan necesidades y riesgos diferenciados. Por ello, la construcción de políticas públicas y disposiciones jurídicas en materia de movilidad requiere incorporar una perspectiva de género que permita identificar las desigualdades existentes y establecer medidas encaminadas a garantizar desplazamientos seguros, accesibles y libres de violencia.

La propia Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México reconoce que las mujeres realizan patrones de viaje distintos a los de los hombres y que sus desplazamientos se encuentran vinculados, entre otros factores, con actividades de cuidado, acompañamiento de personas dependientes y responsabilidades domésticas. En consecuencia, el Plan Estratégico de Género y Movilidad fue desarrollado precisamente con el objetivo de orientar las políticas públicas hacia una movilidad más segura, cómoda y accesible para las mujeres⁵.

Esta diferencia en los patrones de movilidad resulta relevante para la presente iniciativa, pues cualquier modificación al régimen jurídico del transporte de pasajeros debe considerar no solamente las características técnicas del vehículo

⁵ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, *Género y Movilidad*, donde se señala que el Plan Estratégico de Género y Movilidad reconoce diferencias en los viajes realizados por mujeres y hombres y orienta sus acciones hacia una movilidad más cómoda, segura y accesible para las mujeres.



o la naturaleza económica del servicio, sino también quiénes utilizan estos servicios, para qué se desplazan y cuáles son las condiciones de seguridad bajo las cuales realizan sus viajes.

Esta diferencia en los patrones de movilidad resulta relevante para la presente iniciativa, pues cualquier modificación al régimen jurídico del transporte de pasajeros debe considerar no solamente las características técnicas del vehículo o la naturaleza económica del servicio, sino también quiénes utilizan estos servicios, para qué se desplazan y cuáles son las condiciones de seguridad bajo las cuales realizan sus viajes.

Las mujeres enfrentan riesgos específicos durante sus desplazamientos, particularmente aquellos relacionados con la violencia sexual, el acoso y otras formas de violencia que pueden presentarse en el transporte público y en el espacio público.

La Ciudad de México ha reconocido institucionalmente esta problemática. La Secretaría de Movilidad señala que la perspectiva de género constituye un elemento necesario para diseñar políticas públicas de transporte, mientras que la Secretaría de las Mujeres ha desarrollado estrategias específicas para prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres durante sus desplazamientos⁶.

Esto significa que la seguridad de las mujeres en materia de movilidad no puede reducirse exclusivamente a la prevención de hechos de tránsito. La perspectiva de género exige considerar de manera integral tanto la seguridad vial como la seguridad frente a situaciones de violencia, acoso o vulnerabilidad durante el viaje.

En este sentido, la regulación de cualquier servicio de transporte remunerado de pasajeros debe procurar que las condiciones de prestación permitan identificar adecuadamente a las personas prestadoras del servicio, establecer responsabilidades claras, garantizar mecanismos de supervisión y ofrecer condiciones que permitan a las personas usuarias contar con herramientas de protección y atención ante cualquier eventualidad.

La motocicleta presenta características particulares frente a otros vehículos destinados al traslado de pasajeros. Al tratarse de un vehículo de dos ruedas, sus

⁶ Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México, *Viaja Segura en el Transporte Público*, programa orientado a prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres durante sus desplazamientos y a garantizar una movilidad libre de violencia.



ocupantes se encuentran directamente expuestos al entorno vial y carecen de una estructura exterior que proporcione una zona de protección en caso de colisión.

Esta circunstancia afecta tanto a hombres como a mujeres; sin embargo, desde una perspectiva de género, es necesario reconocer que la seguridad no se distribuye necesariamente de manera uniforme entre las personas usuarias.

Los datos de observación de seguridad vial de la Ciudad de México muestran, por ejemplo, diferencias de género en algunas conductas relacionadas con la protección de las personas ocupantes de motocicletas. El Reporte Sexenal de Seguridad Vial 2019-2024 de SEMOVI identificó que el uso correcto del casco fue menor entre las mujeres observadas que entre los hombres, y que el uso correcto del casco también fue menor entre pasajeros que entre conductores⁷.

Estos datos no permiten concluir que las mujeres tengan una mayor propensión a conductas de riesgo, ni deben utilizarse para responsabilizar individualmente a las usuarias. Por el contrario, evidencian la importancia de que la regulación genere condiciones objetivas de seguridad para todas las personas ocupantes, especialmente cuando existe una relación de servicio en la que la persona pasajera depende de las decisiones de quien conduce.

La persona pasajera tiene un margen de control significativamente menor sobre las condiciones en que se realiza el traslado. No determina necesariamente la velocidad, la conducción, las maniobras, el estado mecánico del vehículo o las condiciones bajo las cuales se desarrolla el viaje. Esta situación adquiere especial relevancia cuando el traslado se realiza mediante un servicio remunerado.

La movilidad es un componente indispensable para el ejercicio de la autonomía de las mujeres. La posibilidad de desplazarse de manera segura permite acceder al trabajo, educación, servicios de salud, actividades recreativas, espacios públicos y redes de apoyo, además de posibilitar el desarrollo de las actividades de cuidado que recaen de manera diferenciada sobre las mujeres.

Investigaciones desarrolladas en la Ciudad de México han identificado que los desplazamientos de las mujeres no responden únicamente a trayectos entre el hogar y el trabajo, sino también a múltiples viajes vinculados con el cuidado de niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad. Asimismo, se ha

⁷ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, *Reporte Sexenal de Seguridad Vial 2019-2024*, apartado relativo a motocicletas. El estudio reporta diferencias en el uso correcto del casco entre mujeres y hombres, así como una menor utilización correcta entre pasajeros respecto de conductores.



documentado que en zonas periféricas las mujeres recurren a servicios de movilidad de barrio, incluidos mototaxis, precisamente para realizar este tipo de desplazamientos⁸.

Por ello, una regulación con perspectiva de género no debe partir de la premisa de que restringir un determinado medio de transporte necesariamente mejora las condiciones de movilidad de las mujeres. Debe analizar qué servicio se pretende regular, qué población lo utiliza, qué alternativas existen y bajo qué condiciones se presta.

En el caso de la presente iniciativa, la prohibición propuesta se encuentra delimitada al traslado remunerado de personas pasajeras a bordo de motocicletas de uso particular. Por ello, no pretende eliminar las alternativas de movilidad que las mujeres utilizan en determinadas zonas de la Ciudad, ni afectar los servicios de transporte público regulados que cumplen funciones de movilidad territorial y de cuidado.

La finalidad consiste en evitar que una motocicleta de uso particular sea utilizada como vehículo para prestar un servicio remunerado de pasajeros sin encontrarse sometida al mismo nivel de regulación, supervisión y responsabilidad que corresponde a las modalidades formalmente reconocidas por el sistema de movilidad.

La perspectiva de género debe complementarse con un enfoque interseccional. Las mujeres no constituyen un grupo homogéneo y las condiciones de movilidad pueden variar considerablemente dependiendo de factores como edad, discapacidad, nivel socioeconómico, lugar de residencia, responsabilidades de cuidado y condiciones territoriales.

Esta consideración resulta particularmente importante en la Ciudad de México, donde las condiciones de movilidad de las mujeres que habitan zonas centrales pueden ser distintas de aquellas que enfrentan quienes viven en zonas periféricas y dependen de servicios de movilidad de barrio.

El propio análisis de género y movilidad desarrollado por SEMOVI ha identificado la importancia de los servicios de movilidad de barrio para las mujeres,

⁸ Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México, "Debe atenderse con perspectiva de género la movilidad de las mujeres en las ciudades", 5 de julio de 2022. El estudio citado identifica diferencias en los patrones de movilidad de mujeres y hombres, particularmente en relación con viajes de cuidado, y señala el uso de servicios como mototaxis en zonas periféricas.



particularmente para realizar viajes de cuidado, y ha señalado la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad y regulación de estos servicios⁹.

Por ello, la presente propuesta debe entenderse como una regulación específica y no como una prohibición general de cualquier servicio de transporte en motocicleta.

La protección de las mujeres exige, precisamente, que las medidas legislativas sean diferenciadas, proporcionales y sensibles al contexto, de manera que la búsqueda de mayor seguridad no genere nuevas barreras para quienes dependen de determinados servicios de transporte.

La incorporación de la perspectiva de género en la presente iniciativa resulta congruente con la política pública que la Ciudad de México ha desarrollado en materia de movilidad. La Secretaría de Movilidad cuenta con un Plan Estratégico de Género y Movilidad y reconoce expresamente la necesidad de generar condiciones de viaje más seguras, cómodas y accesibles para las mujeres. Asimismo, la legislación local reconoce la importancia de promover el acceso de mujeres y niñas a servicios de transporte de calidad, seguros y eficientes, así como de impulsar acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual¹⁰.

En consecuencia, cualquier modificación al marco jurídico de movilidad debe analizar sus posibles efectos diferenciados entre mujeres y hombres.

La presente iniciativa incorpora esta perspectiva al considerar que la seguridad de las personas pasajeras no puede analizarse exclusivamente desde parámetros técnicos o de tránsito, sino también desde las condiciones de vulnerabilidad que pueden presentarse durante la prestación del servicio.

La medida propuesta busca contribuir a que el sistema de movilidad avance hacia un modelo en el que la prestación de servicios remunerados de transporte se encuentre acompañada de reglas claras, mecanismos de supervisión y condiciones de seguridad que protejan a todas las personas usuarias.

⁹ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, *Género y movilidad en la Ciudad de México: avances, retos y recomendaciones*, apartado relativo a proyectos para mejorar la movilidad de barrio. El documento identifica el uso prioritario de servicios como bicitaxi y mototaxi por parte de mujeres para realizar viajes de cuidado y señala la necesidad de mejorar sus condiciones de seguridad y regulación.

¹⁰ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, *Género y Movilidad*, y Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, *Viaja Segura*. Ambos instrumentos institucionales reconocen la perspectiva de género como componente de las políticas de movilidad y seguridad de las mujeres.



III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La presente iniciativa tiene como finalidad fortalecer el marco jurídico de movilidad de la Ciudad de México mediante el establecimiento de una prohibición expresa respecto del **traslado remunerado de personas pasajeras a bordo de motocicletas de uso particular**, independientemente de que la contratación del servicio se realice de manera directa, mediante plataformas digitales, aplicaciones tecnológicas o cualquier otro mecanismo de intermediación.

La propuesta parte de reconocer que el derecho a la movilidad debe desarrollarse bajo condiciones que garanticen la seguridad de todas las personas usuarias. La evolución de las tecnologías y la aparición de nuevas formas de contratación de servicios de transporte no deben generar espacios ajenos a la regulación pública ni permitir que determinadas actividades económicas se desarrollen sin atender las condiciones de seguridad que exige el traslado de personas.

El primer argumento que sustenta la presente iniciativa es la necesidad de colocar la protección de la vida y la integridad física de las personas como eje rector de las decisiones legislativas en materia de movilidad.

La movilidad no puede ser entendida únicamente como la posibilidad material de trasladarse de un punto a otro. El ejercicio de este derecho debe desarrollarse bajo condiciones que reduzcan los riesgos asociados a los hechos de tránsito y que permitan que las personas lleguen a sus destinos de manera segura.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece un enfoque de seguridad vial basado en la prevención de muertes y lesiones graves derivadas de hechos de tránsito y reconoce la necesidad de que las autoridades adopten medidas orientadas a proteger la vida y la integridad de las personas usuarias del sistema de movilidad.¹¹

En este contexto, la regulación de los servicios remunerados de transporte de pasajeros debe atender especialmente las características de los vehículos utilizados para prestar dichos servicios.

¹¹ . Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículos 4°, 5° y demás disposiciones relativas a los principios de movilidad y seguridad vial, particularmente el principio de seguridad y el enfoque de prevención de muertes y lesiones graves derivadas de hechos de tránsito.



Las motocicletas constituyen vehículos que, por su propia configuración, ofrecen una menor protección física a sus ocupantes frente a una colisión respecto de los vehículos que cuentan con una estructura exterior de protección. Cuando una motocicleta es utilizada para transportar a una persona pasajera con fines remunerados, la persona usuaria queda directamente expuesta a los riesgos derivados de una caída, colisión, derrape o impacto.

Por ello, la decisión legislativa de limitar el uso de motocicletas de carácter particular para la prestación remunerada de servicios de transporte de pasajeros encuentra justificación en un objetivo legítimo de seguridad vial: **reducir la exposición de las personas pasajeras a riesgos que pueden producir lesiones graves o incluso la pérdida de la vida.**

El segundo argumento consiste en reconocer que el uso particular de una motocicleta y su utilización como instrumento para prestar un servicio remunerado de transporte de pasajeros son actividades jurídicamente distintas.

El uso particular se desarrolla dentro de la esfera de decisión de las personas propietarias o usuarias del vehículo y se encuentra sujeto a las disposiciones generales de tránsito y seguridad vial.

Por el contrario, cuando una motocicleta se utiliza para transportar pasajeros a cambio de una remuneración, se desarrolla una actividad económica cuyo objeto es precisamente el traslado de una tercera persona.

Esta diferencia genera una responsabilidad adicional para quien presta el servicio y, correlativamente, una obligación reforzada para las autoridades encargadas de regularlo.

La persona pasajera no tiene el mismo nivel de control que quien conduce el vehículo. Mientras la persona conductora determina aspectos esenciales del traslado —como velocidad, trayectoria, maniobras y condiciones de conducción—, la persona pasajera deposita su seguridad en quien presta el servicio.

En consecuencia, resulta razonable que el Estado establezca reglas específicas para aquellas actividades en las que una persona obtiene una remuneración por transportar a otra y, por tanto, asume una responsabilidad directa respecto de la seguridad de la persona pasajera.



La prohibición propuesta responde precisamente a esta diferencia y no constituye una restricción general al uso de motocicletas.

Un tercer argumento se relaciona con la necesidad de que la regulación atienda a la naturaleza material de la actividad y no exclusivamente al mecanismo mediante el cual se contrata.

La contratación mediante plataformas digitales y aplicaciones tecnológicas ha transformado la manera en que las personas acceden a determinados servicios de movilidad. Sin embargo, la utilización de una herramienta tecnológica para establecer el vínculo entre prestador y usuario no modifica las características físicas del vehículo ni elimina los riesgos derivados del traslado.

Una motocicleta continúa siendo el mismo vehículo con independencia de que el servicio haya sido solicitado mediante una aplicación, por llamada telefónica, de manera presencial o directamente con la persona conductora.

Por esta razón, la prohibición propuesta incluye expresamente cualquier mecanismo de intermediación, con el propósito de evitar que la evolución tecnológica genere vacíos regulatorios.

La regla debe atender al hecho esencial: **si existe un traslado remunerado de una persona pasajera a bordo de una motocicleta de uso particular, la actividad se encuentra comprendida dentro de la prohibición**, independientemente de la tecnología utilizada para contratarla.

Esta formulación permite que la legislación conserve su eficacia frente a nuevas modalidades de intermediación que puedan surgir en el futuro, evitando que la regulación quede limitada a una plataforma, aplicación o modelo tecnológico específico.

La presente iniciativa también encuentra justificación en la necesidad de fortalecer la certeza jurídica dentro del sistema de movilidad.

Las nuevas modalidades de transporte intermediadas mediante plataformas digitales han generado esquemas en los que se puede resultar difícil determinar con claridad si una actividad corresponde a un servicio particular, privado o público así como cuáles son las obligaciones que deben cumplir las personas prestadoras del servicio y las plataformas que intervienen en su contratación.



Ante esta realidad, resulta conveniente que la Ley de Movilidad establezca de manera expresa los límites de aquellas actividades que, por sus características, no deben formar parte de la oferta de transporte remunerado de pasajeros.

Una prohibición legal clara permite que las personas usuarias conozcan las condiciones bajo las cuales pueden contratar servicios de transporte, que quienes prestan servicios conozcan con certeza los límites de su actividad y que las autoridades cuenten con una base jurídica suficiente para ejercer sus facultades de vigilancia y sanción.

La certeza jurídica también evita que la regulación dependa exclusivamente de disposiciones administrativas o de interpretaciones que puedan modificarse con el tiempo.

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

La presente iniciativa encuentra sustento en el marco constitucional, convencional y legal que reconoce el derecho humano a la movilidad y, al mismo tiempo, faculta a las autoridades para establecer las medidas necesarias para garantizar que los desplazamientos de las personas se realicen en condiciones de seguridad vial, protegiendo la vida y la integridad física de quienes utilizan las vías públicas.

A. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar dichos derechos.

En este sentido, la regulación propuesta debe entenderse como una medida legislativa orientada a proteger los derechos humanos a la vida, a la integridad personal y a la movilidad en condiciones de seguridad, particularmente frente a actividades que impliquen un riesgo elevado para las personas usuarias del sistema de movilidad.

Por su parte, el artículo 4° de la Constitución Federal reconoce expresamente que:



"Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad."

Este reconocimiento constitucional impone a las autoridades la obligación de establecer un marco jurídico que permita prevenir riesgos y reducir la posibilidad de que los desplazamientos generen lesiones graves o pérdidas de vidas humanas.

Asimismo, el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Federal reconoce la facultad del Congreso de la Unión para establecer la concurrencia de la Federación, las entidades federativas y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial. En ejercicio de dicha facultad se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establece las bases y principios que deben observar las autoridades de los distintos órdenes de gobierno.

Por tanto, la regulación que se propone se encuentra dentro del ámbito de las competencias legislativas locales, en tanto tiene por objeto establecer condiciones específicas para la prestación y utilización de servicios de transporte de pasajeros mediante motocicleta dentro de la Ciudad de México, atendiendo a los principios y bases establecidos en el marco general aplicable.

B. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece, en su artículo 1º, que tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

De manera particularmente relevante, el artículo 9 reconoce que la movilidad constituye el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, colocando a las personas en el centro del diseño y desarrollo de las políticas públicas en la materia.

Asimismo, el artículo 11 establece que la seguridad vial comprende el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones destinadas a prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes derivadas de éstos.

En concordancia con lo anterior, el artículo 12 dispone que el sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias para proteger al máximo



posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas, privilegiando acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo mediante un enfoque de sistemas seguros.

En consecuencia, la intervención legislativa propuesta resulta congruente con el modelo de seguridad vial previsto en la legislación general, pues busca prevenir una actividad de transporte remunerado de pasajeros que, por las características propias de la motocicleta y la exposición de sus ocupantes, puede representar factores adicionales de riesgo para la vida y la integridad física de las personas.

La medida, por tanto, no pretende restringir de manera general el uso de la motocicleta ni impedir su utilización como medio de transporte particular, sino establecer una regulación específica respecto de su utilización para transportar pasajeros a cambio de una contraprestación, preservando las modalidades de transporte público que se encuentren debidamente autorizadas y reguladas por la autoridad competente.

C. Constitución Política de la Ciudad de México

El artículo 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

Asimismo, establece que las autoridades deben adoptar las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente mediante el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, respetando los derechos de las personas usuarias de la vía más vulnerables.

La propia Constitución local establece, además, que la Ciudad garantizará la movilidad de las personas mediante un sistema integrado y multimodal de transporte, bajo principios de equidad social, igualdad, accesibilidad, eficiencia y seguridad.

En este contexto, la presente iniciativa constituye una medida legislativa de prevención y regulación que busca fortalecer las condiciones de seguridad vial en la Ciudad de México, sin afectar el derecho de las personas a utilizar motocicletas para su transporte particular ni las modalidades de transporte público que se encuentren legalmente autorizadas.

D. Ley de Movilidad de la Ciudad de México



La Ley de Movilidad de la Ciudad de México tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y el transporte de bienes, garantizando el desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad.

En particular, el artículo 59 actualmente establece que los servicios de transporte de motocicleta podrán prestarse en todas sus modalidades, exceptuando el transporte público de pasajeros.

La presente iniciativa tiene precisamente como finalidad **precisar el alcance de dicha disposición**, a efecto de evitar interpretaciones que permitan utilizar motocicletas para prestar servicios remunerados de transporte de pasajeros fuera de las modalidades expresamente autorizadas por la legislación.

La reforma propuesta distingue entre:

1. **El transporte particular de personas en motocicleta**, que permanece permitido;
2. **El transporte público de pasajeros**, que continuará sujeto a las modalidades, autorizaciones y condiciones establecidas por la legislación aplicable; y
3. **El transporte de pasajeros en motocicleta a cambio de una contraprestación que no se encuentre amparado por una modalidad de transporte público debidamente autorizada**, cuya prestación se pretende prohibir.

De esta manera, la reforma no establece una prohibición general respecto del uso de motocicletas, sino una regulación dirigida exclusivamente a una determinada forma de prestación del servicio de transporte de pasajeros.

E. Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

El Reglamento de la Ley de Movilidad¹² en su artículo 53; Párrafo segundo, establece qué:

Artículo 53.- El permiso para el servicio de transporte de pasajeros público en ciclotaxis, especificará el polígono autorizado así como su vigencia y no podrá

¹² REGLAMENTO DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/2025/181225/REG_DE_LEY_DE_MOVILIDAD_DE_LA_CDMX_4.8.pdf



amparar más de una unidad y ésta podrá pertenecer a una organización que cuente con registro ante la Secretaría.

Se prohíbe el transporte de pasajeros en motocicletas adaptadas, carros de golf u otro medio de transporte motorizado y no motorizado no autorizado por la Secretaría.

F. Constitucionalidad de la medida

La prohibición propuesta resulta constitucionalmente válida en tanto persigue una finalidad legítima y constitucionalmente relevante: **proteger la vida, la integridad física y la seguridad vial de las personas usuarias del sistema de movilidad.**

La medida supera, en principio, un análisis de razonabilidad y proporcionalidad, debido a que:

Primero. Fin legítimo. La protección de la vida, la integridad física y la seguridad vial constituye una finalidad constitucionalmente válida y expresamente reconocida por los artículos 1° y 4° de la Constitución Federal, así como por la Constitución Política de la Ciudad de México.

Segundo. Idoneidad. La regulación del transporte remunerado de pasajeros mediante motocicleta resulta apta para contribuir a la reducción de factores de riesgo asociados con dicha actividad, al impedir que se desarrolle fuera de los esquemas de transporte autorizados y sujetos a regulación y supervisión.

Tercero. Necesidad. La medida no constituye una prohibición absoluta del uso de motocicletas. Se limita a la prestación remunerada de transporte de pasajeros que no se encuentre comprendida dentro de una modalidad de transporte público debidamente autorizada, por lo que permite mantener el uso particular de estos vehículos y las modalidades de transporte público legalmente reconocidas.

Cuarto. Proporcionalidad en sentido estricto. La restricción impuesta a una actividad económica específica encuentra justificación en la protección de bienes jurídicos de mayor relevancia constitucional, particularmente la vida, la integridad física y la seguridad vial de las personas.

Por ello, la medida busca establecer un equilibrio entre la libertad de las personas para utilizar la motocicleta como medio de transporte y la obligación



del Estado de prevenir riesgos y garantizar condiciones adecuadas de seguridad vial.

G. Convencionalidad

La iniciativa también resulta compatible con las obligaciones internacionales asumidas por el Estado Mexicano en materia de protección de los derechos humanos.

El artículo 1° constitucional obliga a interpretar y aplicar las disposiciones relativas a derechos humanos de conformidad con la Constitución y los tratados internacionales, favoreciendo en todo momento la protección más amplia de las personas.

En este sentido, la regulación propuesta se orienta a garantizar de manera efectiva los derechos a la vida y a la integridad personal reconocidos en la Convención Americana sobre Derechos Humanos, particularmente en sus artículos 4 y 5.

La medida legislativa también resulta compatible con el deber general de los Estados de adoptar disposiciones de derecho interno que permitan hacer efectivos los derechos reconocidos en la Convención Americana.

Por tanto, la prohibición propuesta no constituye una restricción arbitraria al derecho a la movilidad o al ejercicio de una actividad económica, sino una medida regulatoria encaminada a proteger derechos humanos de mayor entidad, mediante criterios de prevención, seguridad vial y protección de la vida e integridad física.

En virtud de lo anterior, la presente iniciativa encuentra fundamento en los artículos 1°, 4° y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México; así como en las disposiciones aplicables de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

La reforma propuesta es constitucional y convencionalmente compatible, toda vez que **no prohíbe el uso particular de motocicletas ni desconoce las modalidades de transporte público debidamente autorizadas**, sino que establece una restricción específica respecto del transporte remunerado de pasajeros en motocicleta que se preste fuera de los esquemas legalmente autorizados.



Con ello, se fortalece el marco jurídico de la Ciudad de México en materia de prevención de siniestros viales, protección de la vida e integridad física de las personas y garantía del derecho humano a una movilidad segura.

V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el Artículo 59 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

TEXTO VIGENTE	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Ley de Movilidad de la Ciudad de México
Artículo 59.- Los servicios de transporte de motocicleta podrán prestarse en todas sus modalidades exceptuando el transporte público de pasajeros.	Artículo 59.- Las motocicletas podrán utilizarse para el transporte particular de personas. Queda prohibida la prestación, contratación, intermediación, promoción, gestión o facilitación, por cualquier medio o mecanismo, del servicio de transporte de pasajeros a bordo de motocicletas a cambio de cualquier tipo de contraprestación, directa o indirecta, cuando éste no se encuentre comprendido dentro de una modalidad de transporte público de pasajeros debidamente autorizada y regulada conforme a las disposiciones aplicables.

Por otra parte, derivado de los argumentos vertidos en apartados anteriores, se propone el Decreto por el que se reforma el artículo 59 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en los siguientes términos:



DECRETO

ÚNICO.- Se reforma el artículo 59 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 59.- Las motocicletas podrán utilizarse para el transporte particular de personas. Queda prohibida la prestación, contratación, intermediación, promoción, gestión o facilitación, por cualquier medio o mecanismo, del servicio de transporte de pasajeros a bordo de motocicletas a cambio de cualquier tipo de contraprestación, directa o indirecta, cuando éste no se encuentre comprendido dentro de una modalidad de transporte público de pasajeros debidamente autorizada y regulada conforme a las disposiciones aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase el presente Decreto a la Jefatura de Gobierno para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

TERCERO. Las autoridades competentes deberán adecuar sus reglamentos, normativas en un plazo no mayor a 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor de este decreto, para garantizar su correcta aplicación.

Dado en el Recinto Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a 1 de octubre de 2026.

SUSCRIBE

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Certificado de firma		28/09/2026 12:06
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
Identificador: 6ABAA65AE9EBD693B612DD5	Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín	
Nombre y extensión: INICIATIVA art 59 movilidad (1).pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 24	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 189.146.98.114	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
3eacd4b4b4e75c15a1e602264b7a7f69de6eb9ac8503b7715c5c9878613ee19c	28/09/2026 12:05	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
33884713425ed382705b3ff7882840ffcc48bbf5cd4164d9990c1a04704ae7f7		

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):
28/09/2026 18:06:21 UTC (28/09/2026 12:06:21 Hora local de la Ciudad de México)	PSC World S.A. de C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2026-02-10
c8a29647-0acd-4ac4-9f04-f4954e24c335.cons	Certificado PSC válido hasta: 2031-02-10
Huella digital contenida en la constancia:	
33884713425ed382705b3ff7882840ffcc48bbf5cd4164d9990c1a04704ae7f7	

Firmantes		
Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6ABAA65AE9EBD693B612DDA	Enviado: 28/09/2026
Derecho	IP: 189.146.98.114	12:05:32
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 28/09/2026
Correo:		12:06:13
miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx		Visto: 28/09/2026 12:06:13
Teléfono:		Confirmado:
Emisor de la firma electrónica:		28/09/2026 12:06:14.552
Dibujada en dispositivo		Firmado:
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		28/09/2026 12:06:14.726

Firma con texto

Miguel Angel Macedo Escartín

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:
<https://app.con-certeza.mx/constancia/c8a29647-0acd-4ac4-9f04-f4954e24c335>

