



II LEGISLATURA



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA LA DENOMINACIÓN Y SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

**DIPUTADO FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
PRESENTE**

El suscrito, **Diputado Royfid Torres González**, integrante de la Asociación Parlamentaria Ciudadana con fundamento en en los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado D, inciso a), 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; y, 4, fracción XXI, 12, fracción II, y 13, fracción LXIV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como los artículos 2, fracción XXI, 5, fracción I, 95, fracción II, 96 y 118, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA LA DENOMINACIÓN Y SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

I. PROBLEMÁTICA A RESOLVER



La Movilidad pertenece a una nueva generación de derechos que responden a las necesidades de las personas para poder sostener una vida plena, sana y justa. En México el derecho a la movilidad fue incluido en el artículo 4º Constitucional en diciembre de 2020. Entonces, se definió en la Carta Magna que las personas tenemos derecho a desplazarnos “en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”; como parte de esa iniciativa, se agregó un artículo transitorio que obligó al Congreso a legislar una Ley General en la materia: “El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.”

Esto responde, en paralelo, a la importancia de la movilidad como un derecho que permite el acceso a otros derechos como la salud, la educación y el trabajo; y a su vez a la enorme crisis que vivimos en México y en el mundo de seguridad vial, debido a la cual desafortunadamente un promedio de 1.3 millones personas pierden la vida anualmente alrededor del mundo debido a siniestros viales. En nuestro país son aproximadamente 44 personas las que fallecen diariamente, siendo los siniestros viales la segunda causa de muerte de personas entre los 20 y los 39 años. Además, más del 20% de las personas involucradas en un siniestro tienen secuelas permanentes, las cuales afectan su salud de por vida.

Al margen del contexto actual, como parte de las obligaciones que se desprenden al establecer la movilidad como derecho constitucional y, a su vez, como respuesta al cúmulo de condiciones vistas desde un enfoque sistémico que provocan condiciones de inseguridad vial en nuestras calles y carreteras, se promulgó en mayo de este año la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. La Ley se gestó a partir de la iniciativa y colaboración de organizaciones o grupos de organizaciones de la Sociedad Civil como lo son la Coalición Movilidad Segura, la Coalición de Personas Sordas, Manu Vive A.C.,



WRI México, ITDP México, El Poder del Consumidor, entre otras con una perspectiva clara de seguridad vial como elemento intrínseco al derecho a la movilidad.

El instrumento final reconoce que la seguridad vial debe siempre comenzar por atender a los usuarios más vulnerables de la vía a través de la jerarquía de la movilidad, plantea un enfoque sistémico donde todos los niveles de gobierno en todas sus capacidades, así como la industria, sociedad civil y usuarios en general forman parte de un ecosistema de responsabilidades y está construida a partir de pisos mínimos que surgen de datos comprobados, promoviendo que estos favorezcan a todas las personas a lo largo y ancho del país, ya sea en zonas urbanas, rurales, calles, caminos y carreteras. Además indica que se tendrá que instalar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial el cuál estará a cargo, entre muchas otras cosas, de la estrategia nacional, así como de las variables e indicadores en materia de movilidad y seguridad vial que deberán de ser incluidos en el Sistema de Información Territorial Urbano para procurar decisiones basadas en información y datos.

Para materializar lo anterior en todo el país, el artículo transitorio segundo de la Ley General establece que “las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.”¹ En cumplimiento de ello, es que se presenta la presente iniciativa.

En la Ciudad de México, la movilidad de las personas, pero sobre todo, el ordenamiento del tránsito, estaba regulado en la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. A

¹ Diario Oficial de la Federación. DECRETO por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. 17 de Mayo 2022.

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0



II LEGISLATURA



raíz de la publicación del Informe especial sobre el derecho a la movilidad de la Comisión de Derechos Humanos de la ciudad en colaboración con la Comisión Interamericana de Derechos Humanos y el ITDP en 2014, se dio un importante impulso a transitar a la primera Ley de Movilidad del Distrito Federal.

Así, y como resultado de un amplio proceso participativo y consultivo con la sociedad civil, en julio de 2014 la Asamblea Legislativa aprobó el primer instrumento para la planeación y desarrollo de las políticas de movilidad en la ciudad, que fuera promulgado el 14 de julio de 2014. Finalmente, luego de la reforma política de la Ciudad de México y la promulgación de la Constitución Local la ley modificó su denominación para transitar hacia la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Desde su origen la Ley de Movilidad de la Ciudad de México contemplaba dos importantes pilares para la planeación: el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad que plantearon un nuevo modelo para los desplazamientos humanos en la ciudad, así como una visión cero muertes viales. Además incorporó la perspectiva de género, la sostenibilidad y otros elementos para fomentar una nueva cultura de la movilidad en la Ciudad de México.

Ahora, a la luz de la aprobación de la Ley General, nuestro marco normativo local requiere de una nueva actualización. Lo primero será modificar la denominación para incorporar a la seguridad vial como un bien jurídico a tutelar. Para ello, esta iniciativa busca reformar y adicionar más de cien artículos de la ley vigente para que, a partir de un enfoque sistémico y de derechos humanos, la movilidad en la Ciudad de México sea segura, sustentable, inclusiva, eficiente y de calidad.

II. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN



La movilidad constituye una parte esencial para el desarrollo de todas las sociedades. Hablar de ella en la actualidad nos obliga a ir más allá del uso del automóvil, en ciudades tan grandes y complejas como la Ciudad de México, la movilidad implica pensar en el transporte público, el uso de la bicicleta, la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos y el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito.

Los datos demuestran que no garantizar la movilidad segura en el país es perjudicial para la vida de las y los mexicanos. En México fallecen en promedio 16 mil personas al año, lo que significa que 44 personas al día pierden la vida, por ello, “nuestro país ocupa el séptimo lugar mundial y el tercero en Latinoamérica en muertes ocurridas por siniestros viales”, de acuerdo a la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM).

En ese contexto, en mayo del presente año se aprobó la primera Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) en el país, una ley vanguardista en la que se pone al centro a las personas y su seguridad. Este cambio de visión que evoluciona la perspectiva de la movilidad pensada para el transporte, los automóviles y la infraestructura a un enfoque sistémico en el que hay una interpretación de diferentes factores que deben, por sobre todo, proteger la integridad y la vida. Implementar una Ley General que tiene el objetivo de establecer la coordinación de todos los gobiernos a través de una estrategia que busca implementar mejores mecanismos para lograr reducir la cantidad de vidas perdidas y los costos sociales, es fundamental.

La Ley General de Movilidad pone de manifiesto la importancia de garantizar el derecho a la movilidad, pero también otros derechos con los que intersecciona como el derecho a la inclusión, a la igualdad, a la seguridad, el derecho a la ciudad y a un medio ambiente sano. Lo que propone esta Ley a nivel nacional es homologar las leyes locales para que, desde las entidades federativas se promuevan de manera progresiva y gradual,

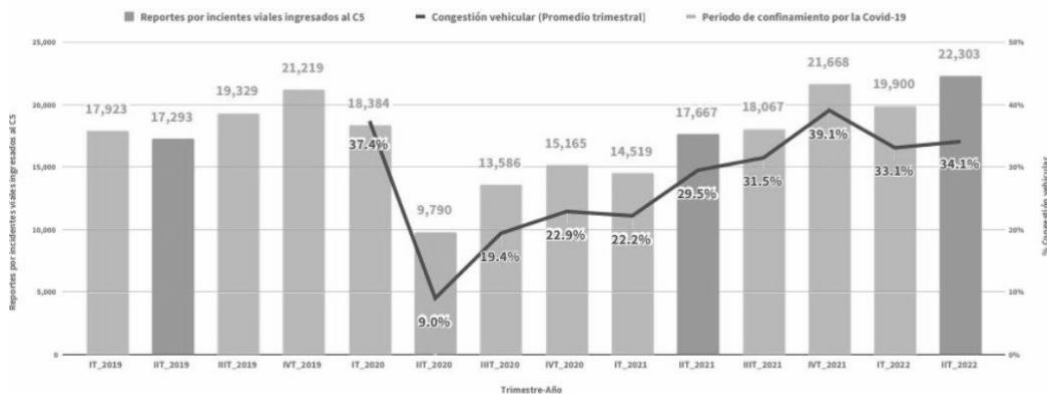
incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía.

En la Ciudad de México también resulta de vital importancia evolucionar la actual Ley de Movilidad agregando los diferentes principios que la Ley General plantea, sobre todo, la seguridad vial. En los últimos años el aumento de hechos, lesiones y muertes por hechos viales se ha hecho evidente, haciendo de esta armonización a la ley, una tarea impostergable.

Seguridad

De acuerdo a las cifras del segundo trimestre, y reporte más actualizado de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, y comparando los incidentes del mismo trimestre de 2021, el crecimiento es sustancial. Casi 5 mil incidentes más. Este aumento también se ve en la comparación del primer y segundo trimestre de este año en el que el aumento equivale a cerca de 500 incidentes, alcanzando el trimestre con más incidentes de los últimos 3 años.

1. Reportes de Incidentes Viales Ingresados al C5

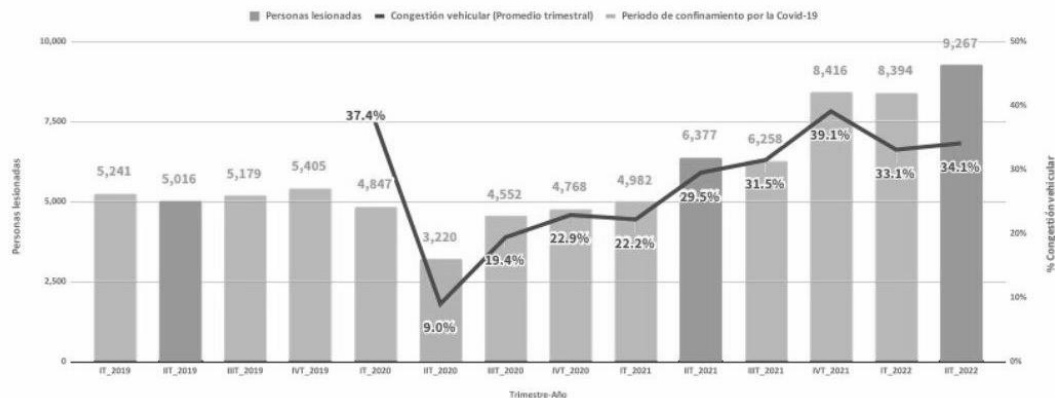


Fuente: SEMOVI, 2022.

De igual forma podemos ver que desde que se retiraron las fotocívicas como una medida inhibitoria de velocidad, ha habido un aumento, cayendo solo durante el periodo donde se implementaron las medidas de seguridad en respuesta a la pandemia por COVID-19 para quedarse en casa, provocando calles menos transitadas y por ende menos siniestralidad.

En el caso de los datos de personas lesionadas, también hay un aumento claro, pasando de 6 mil 377 en el segundo trimestre del 2021, a 9 mil 267 en el mismo trimestre este año. Las cifras también muestran que, desde el primer trimestre del 2021, a partir del regreso a la nueva normalidad, ha habido un aumento sostenido en la cantidad de personas lesionadas, un aumento que se mantiene a pesar de que el tráfico vehicular haya reducido, como lo muestra la gráfica.

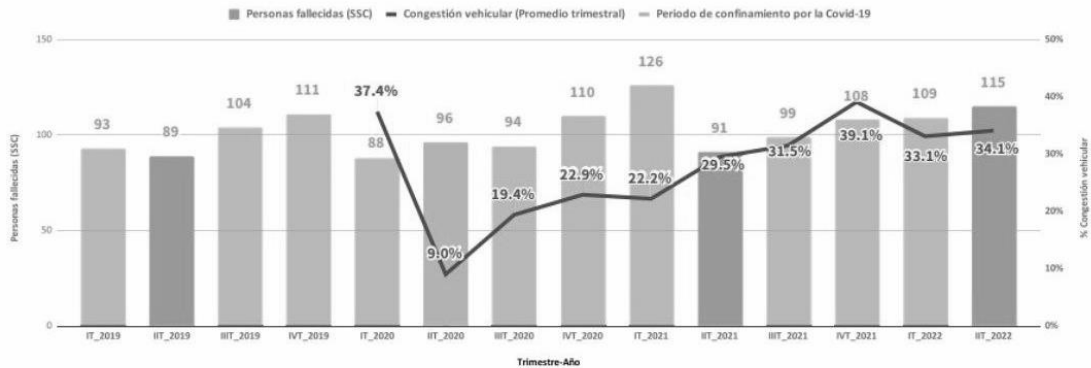
2. Personas Lesionadas por Hechos de Tránsito



Fuente: SEMOVI, 2022.

Por último y nuevamente retomando las cifras que publica la SEMOVI sobre personas fallecidas, preocupa mucho el aumento pues pasamos de 91 personas fallecidas en el segundo trimestre de 2021 a 115 en ese mismo periodo este año. 24 personas más en tan solo un trimestre.

3. Personas Fallecidas por Hechos de Tránsito



Fuente: SEMOVI, 2022.

Repensar la movilidad y el enfoque es una exigencia de la sociedad civil, de personas que han sido víctimas y de personas expertas que reconocen en esta ley un paso fundamental para garantizar el derecho a la movilidad segura y evolucionar la visión hacia modelos más sostenibles, incluyentes y seguros.

El Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030 aprobado en septiembre de 2020 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, se ha propuesto reducir las muertes viales y las lesiones en hechos de esa naturaleza en por lo menos el 50% para el año 2030. El plan global que viene aparejado con el Decenio de Acción hace énfasis en la importancia de un diseño de calles seguras, mejores leyes, una atención más eficaz y eficiente ante los siniestros y, el impulso a políticas que promuevan a las personas transeúntes, ciclistas y usuarias del transporte público como medios más sanos y amigables con el ambiente.

En ese sentido, las nuevas disposiciones generales sobre la movilidad y la seguridad vial establecen replantear la relación entre las personas y los modos de transporte con base en principios de equidad y beneficio social, que afecten menos al medio ambiente, y que privilegien a las personas peatonas, especialmente aquellas que tengan alguna



discapacidad, niñas y niños, adultas mayores, ciclistas, usuarias y usuarios de transporte público, sobre el transporte de carga y los vehículos automotores. La jerarquía, busca además garantizar el uso prioritario de las vías de comunicación a vehículos que presten servicios de emergencia.

Por ello, las personas peatonas ocupan el peldaño más amplio e importante en jerarquía de la movilidad ya que es el modo de desplazamiento universal y con menor impacto ambiental; le siguen las personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados pues se trata de modos de transporte eficientes en costo y en espacio, seguros, saludables, de bajo impacto ambiental. Enseguida, se encuentran las personas usuarias y prestadoras de servicios de transporte público, que resultan eficientes en costo para las personas usuarias y en espacio e impacto ambiental para la generalidad.

Siguen las personas prestadoras de servicios de transporte de bienes y mercancías cuyo acceso, como lo establece la constitución, es parte fundamental del derecho humano a la movilidad. Finalmente, la jerarquía de la movilidad contempla a las personas usuarias de vehículos motorizados particulares, pues resultan los menos eficientes en uso del espacio y los más nocivos para el medio ambiente.

Cabe destacar que del cúmulo de leyes estatales vigentes en nuestro país en materia de movilidad, nuevamente la Ciudad de México fue vanguardia en la inclusión de la jerarquía de movilidad. Los criterios para la definición de la jerarquización establecidos en la norma de esta ciudad, ponderan el grado de vulnerabilidad de las personas usuarias y las externalidades que cada modo de transporte genera. Las disposiciones locales, si bien no distan de las de la nueva Ley General de Movilidad, requieren de la actualización y armonización con la norma general para incluir conceptos como la perspectiva de género, un enfoque equitativo pero diferenciado entre todas las personas.

En la LGMSV también se establecen otros principios importantes para nutrir la visión y la Ley de Movilidad actual de la CDMX. En ella se establece la movilidad de cuidados como un principio de la movilidad, este, además de ser un paso progresivo, toma en cuenta las dinámicas sociales que son fundamentales para la reproducción de la vida.

Los viajes de cuidados, “son aquellos que se relacionan con las “actividades y labores de cuidado” como son el proveer acompañamiento a niñas y niños, personas con discapacidad o adultas mayores, ir de compras o realizar viajes con motivos médicos.”² Entender la movilidad entendiendo cómo se articula y afianza socialmente requiere, innegablemente, de perspectiva de género pues actualmente son principalmente las mujeres las que realizan esos trabajos y, en ese sentido, los viajes de cuidados. Hablar de una movilidad que promueve la igualdad, necesariamente pasa por entender la interconexión de las variables como los viajes de cuidados.

De acuerdo a una encuesta realizada a mil 350 mujeres en tres puntos específicos de CETRAM en la ciudad, casi una tercera parte de los viajes realizados están relacionados a los trabajos de cuidados: 27.6% de los viajes desde Taxqueña, 24% desde Pantitlán y 33% desde Indios Verdes.³ Incluso, las mujeres entrevistadas coinciden en que uno de los viajes más realizan es acompañar a las niñas y niños a la escuela y lo hacen caminando, el caso con el porcentaje más alto es el de Pantitlán con casi 50% de las mujeres participantes.

La última Encuesta Origen-Destino de la Ciudad de México y su Zona Metropolitana revela también la relevancia de entender la movilidad de cuidados e incorporar como una variable central a la hora de desarrollar planes urbanos y de transporte, pues

² <https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga>

³ <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/iconos/article/view/5212/4027>

muestra que casi 20 mujeres realizan viajes de cuidados diariamente, mientras que solo 3.5 hombres hacen este tipo de tareas.⁴

Si la movilidad no responde a las necesidades de quienes dependen de ella y no tiene la cobertura, articulación o funcionalidad suficiente, las personas deben recurrir a otros métodos de transporte que muchas veces se traduce en mayor gasto económico pero también en una mayor inversión de tiempo para realizar una actividad, factor que impacta, sobre todo, a quienes viven en la periferia de la ciudad, que, sabemos, son cada vez más y viven en condiciones de marginación y vulnerabilidad.

Entender de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, es central para armonizar la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México.

El derecho a la Movilidad está considerado como la llave hacia otros derechos, cuando se dan las condiciones para una movilidad integrada, derechos como la salud, el medio ambiente, el trabajo, la educación y demás se pueden brindar de mejor forma. Así, se resalta el carácter de transversalidad de la movilidad, mejorar las condiciones para que la población mexicana se implica transformar la cotidianidad de la vida de la población mexicana. Cambiar la movilidad remodela los espacios y las experiencias que habitamos, rediseñar la movilidad de la Ciudad de México no puede sino ligarse con el combate con otros problemas.

Equidad

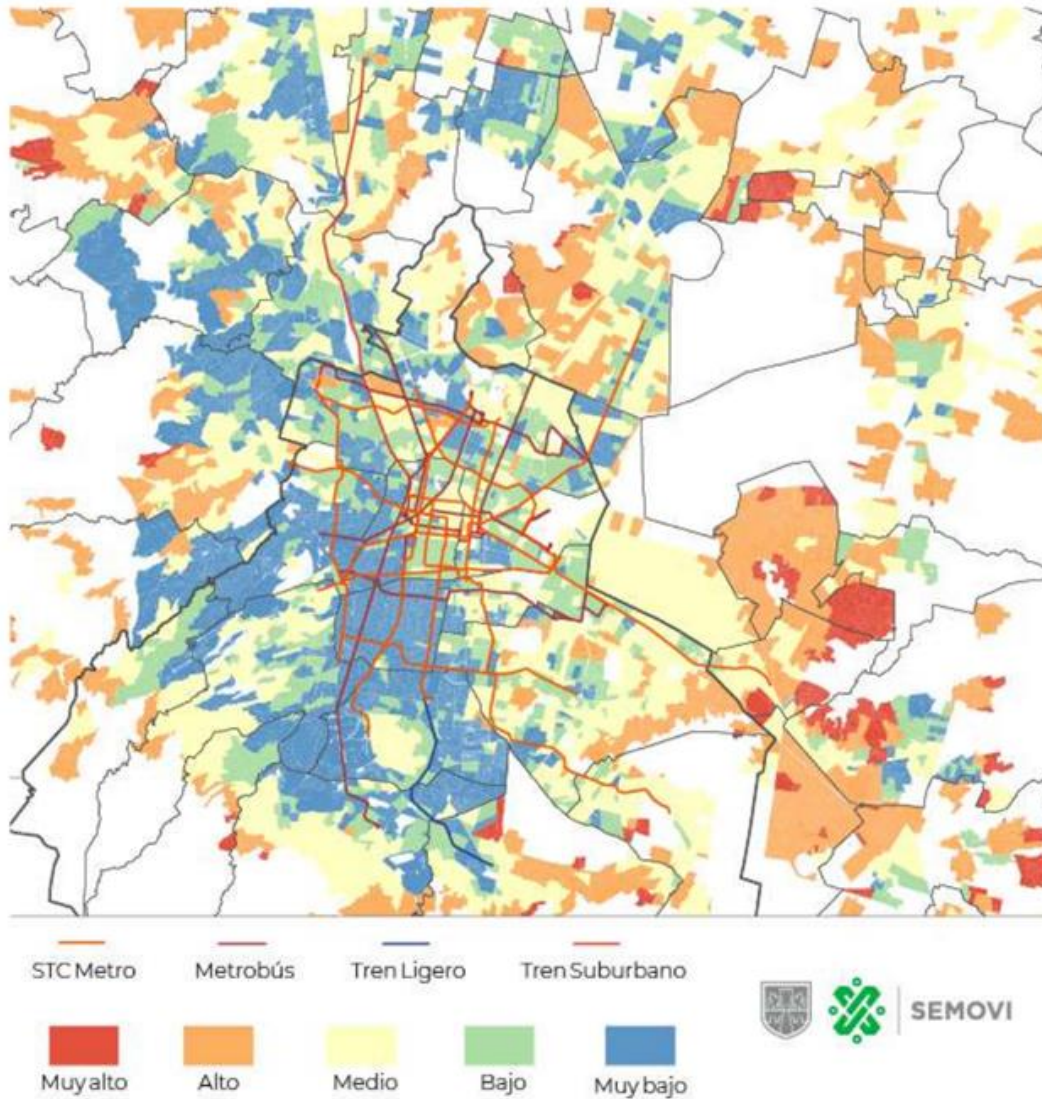
⁴ Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020 - 2024. Secretaría de Movilidad. Recuperado de: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>

En la Ciudad de México se realizan 19 millones de viajes todos los días, siete de cada diez viajes se realizan en transporte público, caminando o en bicicleta. Sin embargo, la Ciudad ha dado prioridad en sus calles, presupuesto y proyectos a la movilidad en vehículos motorizados privados que mueve solo 3 de cada diez viajes con las externalidades negativas que ello representa: contaminación del aire, generación de ruido, congestión vial, siniestros viales y la profundización de las desigualdades urbanas.

INRIX (2018) reporta que la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es la más congestionada, perdiendo 218 horas al año en el tráfico. Por otro lado, Tom-Tom-Index7 reporta que la ZMVM es la novena ciudad más congestionada del mundo, con un tiempo extra por día de 59 minutos, lo que ellos traducen a 227 horas extra perdidas al año por persona. (ITDP- IMC, 2019)

Sin una cobertura suficiente de transporte público en la ciudad, las zonas marginadas dependen de alternativas adicionales que implican costos y tiempo, además de las condiciones de rezago social ya existentes de estos territorios. El siguiente mapa presenta el Grado de Marginación Urbana y la insuficiente cobertura del transporte público masivo.

4. Mapa de Grados de Marginación Urbana (GMU) e Infraestructura de Transporte Público Masivo.



Fuente: SEMOVI, 2020.

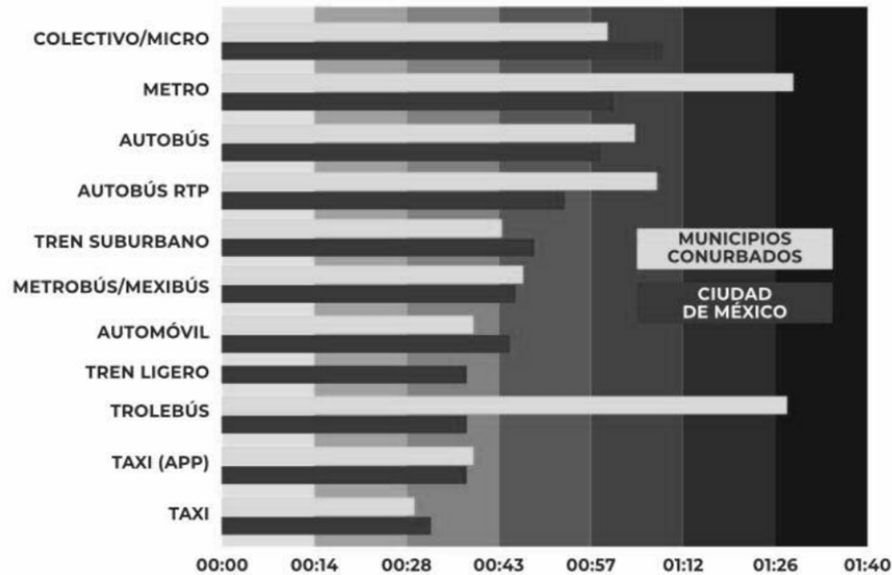
La población proveniente de zonas con un alto GMU, debe empezar sus traslados entre las 4:00 y las 6:00 horas, además los desplazamientos con propósitos laborales provenientes de estas zonas triplican el tiempo de viaje que aquellos que los inician desde la zona central de la Ciudad, de un máximo de tiempo de traslado de 87 minutos y un mínimo de 37 a u mínimo de traslado de 122 minutos. Estas condiciones acentúan

la brecha de desigualdad territorial y económica de los habitantes. Se estima que en México se perdieron alrededor de 5,187 millones de horas debido a la congestión durante el 2017, equivalente al 1.2% del PIB nacional. (ITDP-IMC, 2019)

La gran inversión de tiempo de traslado se explica por la congestión vial, derivada principalmente por el aumento exponencial del parque vehicular. La velocidad promedio en la CDMX es de 25 km/h (BID), fluidez que disminuye en las zonas de alta atracción de viajes a 11 km/h (López et al., 2018), “estimaciones del 2012 indicaban que el 85% de las vialidades primarias de la Ciudad de México tenían una velocidad promedio de entre 20 y 21 km/h para los vehículos privados y de 17 km/h para el transporte público. En el caso de vialidades como Anillo Periférico, Tlalpan, Circuito Interior y Calzada Ignacio Zaragoza, la velocidad promedio estimada era de 15 km/h y de hasta 6 km/h en horario pico (Delgado, 2012).”

La propia falta de cobertura y accesibilidad a formas de transporte eficiente y seguro, incrementan la demanda de automóviles que suman a la congestión vial. Esta demanda tiene sentido al comparar el tiempo invertido por modo de transporte. En la siguiente gráfica se puede observar cómo a pesar de la baja velocidad, el automóvil privado junto con los sistemas de taxi son más rápidos que otros medios, esta diferencia aumenta sobre todo con los camiones o colectivos que son el principal modo de transporte en las zonas marginadas. Se resalta que quienes pueden acceder a un automóvil son las personas de los estratos de mayor ingreso económico, cuestión que profundiza aún más las desigualdades.

5. Tiempos de Traslado por Tipo de Transporte



FUENTE: SEMOVI, 2020.

La movilidad equitativa y accesible se refleja como una necesidad para reducir la brecha de desigualdad, actualmente establecidas por la configuración de la Ciudad que ha privilegiado un modo de transporte privado sobre el público.

Género

La desigualdad de género también se refleja en la configuración de la movilidad la Ciudad, las mujeres no cuentan con las mismas condiciones de desplazamiento que los hombres en cuestiones como acceso a modos de transporte y seguridad, esto se profundiza al entretener otros motivos de inequidad como la condición económica, la zona urbana y otros como raza, discapacidad y talla.

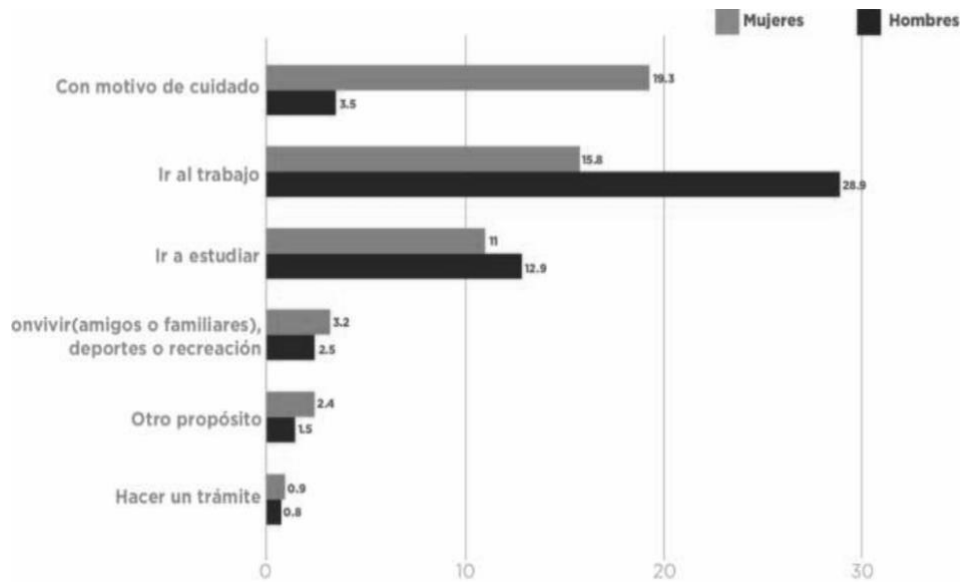
La última encuesta de Origen - Destino (2017) plasma cómo las mujeres se mueven de manera muy diferente a los hombres, sin embargo la planeación urbana no toma esto

en cuenta. En cuanto modos de transporte: las mujeres usan principalmente el transporte colectivo (34%) y caminan (34%), caminan más que los hombres quienes solo lo hacen 21% de sus viajes. Las mujeres usan más el taxi que los hombres (7% vs 4%) y usan menos el automóvil que los hombres (19% vs 33%).

En cuanto a propósitos de viaje, las mujeres son responsables de cerca de la mitad de los viajes laborales (41 %), también son responsables de tres cuartas partes de los viajes de cuidado (75 %), éstas tareas se concentran en mujeres de 30-44 años y de 60 años o más, y se realiza principalmente caminando (58%). Los desplazamientos de las mujeres son de menor tiempo pero su frecuencia es mayor por el tipo de propósito que siguen, los viajes encadenados sugieren una gran inversión de tiempo de viaje moviéndose.

Ante el tiempo que las mujeres invierten en sus múltiples viajes, las condiciones de seguridad en las que los hacen cobran relevancia. Una encuesta realizada por ONU Mujeres y EPADEQ, resultó con 54.4% de las 3 mil 214 mujeres entrevistadas indicando que se sienten inseguras o muy inseguras en el transporte público de la Ciudad de México. Además, 88% de las mujeres han sufrido algún tipo de violencia sexual en la calle o en el sistema integrado de transporte, una o más veces en un periodo de 12 meses.

6. Motivos de Viaje por Sexo 2019



FUENTE: INEGI, 2019

El asunto de la violencia sexual en el transporte público merma la calidad de vida de las capitalinas en su cotidianidad; a 22 de 100 mujeres las persiguieron en unidades del transporte público con intenciones de ataque sexual, a 21 de cada 100 le hicieron propuestas sexuales no deseadas y 9 de cada 100 le tomaron fotos a su cuerpo sin su consentimiento.

Una planificación de la movilidad que empiece a tomar en cuenta las diferencias entre la movilidad de cuidados y la laboral, así como la urgencia para reducir las violencias sexuales en el transporte, son esenciales para mejorar la calidad de vida de las mujeres que se mueven en la CDMX.

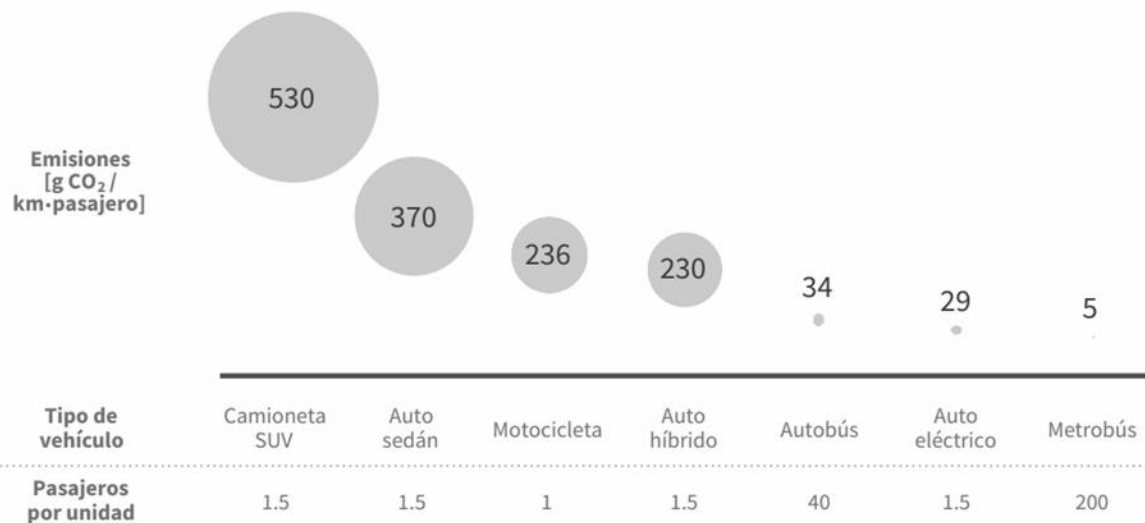
Sustentabilidad

GEI del transporte en CDMX En la Zona Metropolitana del Valle de México, el sector transporte es responsable del 50% del consumo de combustibles fósiles y del 58% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Siendo así el principal emisor de

contaminantes atmosféricos asociados a procesos de combustión como PM2.5, CO y NOX; también se destaca su aporte a las emisiones de PM10 (p. 22, Inventario de emisiones 2018).

Para entender el sector transporte, hay que indicar que el 89.4% del parque vehicular de la CDMX está integrado por autos, camionetas SUV y motocicletas. Estos tres tipos de vehículos motorizados generan el 60.32% de todo el CO del sector, así como el 47% de NOx Y 39.27% de PM10. Se apunta que el promedio de pasajeros de estos vehículos es entre 1 y 1.5 pasajeros por viaje, que implica la emisión de centenas de gramos de CO2 por pasajero cada kilómetro recorrido, destacando el papel de las camionetas SUV.

7. Emisiones por Tipo de Vehículo



Fuente: SEDEMA, 2018

La contaminación auditiva es un fenómeno poco estudiado en la CDMX, algunos estudios (Robledo et al, 2012; Dominguez, 2014, Alfie y Salinas, 2017) han arrojado que en varias zonas se superan los 63 db límite normativos. Una de las principales fuentes emisoras de ruido es el transporte, destacando el transporte pesado y las motocicletas. Este es un problema en la ciudad ya que este tipo de contaminación genera: estrés, ansiedad, depresión, irritabilidad, agresividad, aislamiento, entre otros (Portas, 2020).

“Se estima que 4.3 millones de personas que habitan en ciudades mexicanas, están expuestas a niveles inaceptables de ruido a causa del transporte terrestre, y sufren afectaciones por un valor de 1,692 millones de pesos al año. En conjunto, unos 46 millones de habitantes urbanos en México podrían sufrir de impactos del orden de 0.86% del PIB nacional.”(ITDP-IMC, 2019)

Otro fenómeno preocupante en la CDMX es la generación de islas de calor, estos microclimas con temperaturas más altas que el promedio de la ciudad por el tipo de materiales que guardan y generan calor, como edificios, pavimento y automóviles. “En la Ciudad de México las islas de calor pueden ser tan extremas que producen diferencias de temperatura de hasta 10 grados centígrados. Así, el mismo día puede haber 20° centígrados en Xochimilco, pero 30 grados en el centro de la ciudad.” (Nava, 2022)⁵

Este aumento de la temperatura contribuye al Cambio Climático, exponencia los niveles de CO2 y los rayos UV. El compromiso con priorizar la movilidad activa y el transporte público, así como considerar materiales alternativos para la construcción de calles pueden mejorar las condiciones ambientales integrales de la CDMX así como tener un impacto positivo en el derecho al medio ambiente de las y los capitalinos.

Accesibilidad

⁵ <http://www.cienciamx.com/index.php/vocabulario/15513-isla-de-calor-urbana>

La movilidad como está pensada en la actualidad, condena y limita las posibilidades de personas con discapacidad, se debe asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en condiciones de igualdad con las demás personas, al entorno físico, transporte, información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Empezando por borrar el paradigma de que las calles son solo para los automóviles, cuando las calles son para todas las personas.

Ya que la discapacidad es uno de los motivos más recurrentes por los que las personas son discriminadas, esta información la tenemos que incluir en la formulación de una ley para que las personas encuentren todas las condiciones para desplazarse libremente, logrando que haya una verdadera inclusión dentro de la sociedad.

Esta ley debe contemplar espacios de calidad y de accesibilidad en la construcción de vialidades para personas con discapacidad y garantizar que los pasos peatonales sean seguros sobre las avenidas, que las rayas para rodamientos estén siempre visibles, asegurar que las rampas estén siempre en buen estado, con esquinas accesibles para beneficiar a las personas con discapacidad motora o visual temporal, a personas de la tercera edad, mamás embarazadas, familias que usan carriolas, niñas, niños, adolescentes y personas que andan en bicicletas o patines para que tengan un acceso libre y seguro a los cruces peatonales.

Eliminando las barreras para el desplazamiento de todas las personas y que esto permita vivir una vida de mayor libertad y autonomía, es fundamental para poder transitar hacia una ciudad en la cual el derecho a la movilidad y a la ciudad sean una realidad. El presupuesto de infraestructura debe ser de la misma proporción, contemplando a los peatones, movilidad activa, transporte público, transporte de carga y transporte privado. Donde el transporte sea pieza fundamental también para que las personas con discapacidad tengan acceso fácil y accesible al transporte público.

Garantizar el acceso a la movilidad para todas las discapacidades como la sensorial (sentidos), física (las extremidades), cognitiva (intelecto), donde se dé a conocer de manera adecuada la discapacidad para ayudar a las personas. El tener señalización en las esquinas o en el transporte especializada para las diferentes discapacidades es de suma importancia, ya que así podrían evitar menos accidentes, ya que se identifica con facilidad la discapacidad y de esta manera saber como poder ayudar a las personas que lo requieran. Por ejemplo, mencionar que los colores de los bastones que traen las personas con discapacidad, tienen un significado, blanco para personas ciegas, blanco con rojo para personas ciegas y sordas y el bastón verde para personas con visión baja. El uso de las nuevas tecnologías en los semáforos y los sensores de movimiento, ayudaría en el diseño de los senderos seguros y accesibles en la movilidad.

Hay que desarrollar programas que generen un impacto positivo en la sociedad, buscando siempre la inclusión de las personas con discapacidad y creando espacios seguros.

La situación actual en esquinas y banquetas:

- 1.- La falta de señalética para indicar las limitaciones de las discapacidades en específico y la obstrucción vehicular son principales factores que impiden la libre movilidad.
- 2.- No existen pasos peatonales seguros sobre las avenidas.
- 3.- No existen rampas peatonales accesibles, las banquetas están en mal estado.

Si se tuviera la estructura y se garantiza la infraestructura accesible de las rutas que pudieran utilizar las personas con discapacidad, por ejemplo entre hospitales, parques públicos, centros de convivencia, escuelas, negocios, dependencias de gobierno se beneficia no solo a las personas con alguna discapacidad motora o visual temporal, también se estaría pensando en personas de la tercera edad, mamás embarazadas,

familias que usan carriolas, personas en bicicleta o patines, para que estén encaminados a lograr una sana convivencia en las calles y tener cruces seguros peatonales.

Se debe garantizar la participación en la elaboración, aplicación, supervisión y evaluación de las políticas y programas con el fin de abatir la desigualdad, discriminación y fomentar una cultura inclusiva.

III. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

PRIMERO. La Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir en un 50% las muertes y lesiones en el tránsito para el 2030.

SEGUNDO. Los objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de Naciones Unidas, implementan mecanismos, normas y medidas que promueven el derecho a la movilidad, estableciendo una nueva jerarquía entre quienes usan las vías de tránsito, poniendo como variable más importante, la protección de la vida y la integridad de las personas.

ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal

- ❖ 3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

ODS 9: Industria, innovación e infraestructura

- ❖ 9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

- ❖ 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la

ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

- ❖ 11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- ❖ 11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- ❖ 11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- ❖ 11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

ODS 5: Equidad de género

- ❖ 5.4 Reconocer y valorar los cuidados y el trabajo doméstico no remunerados mediante servicios públicos, infraestructuras y políticas de protección social, y promoviendo la responsabilidad compartida en el hogar y la familia, según proceda en cada país.

TERCERO. La Convención Americana de Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos abordan a lo largo de su texto, la obligación de los Estados Partes de realizar un ejercicio de armonización en su legislación nacional.

CUARTO. El artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

QUINTO. El artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos indica que la Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y

todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas

SEXTO. El artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial señala que 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.

SÉPTIMO. El transitorio Segundo de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial indica que el Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

OCTAVO. El transitorio Quinto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las entidades federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

NOVENO. El artículo 16, inciso H, numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México señala que la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que



atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

IV. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA LA DENOMINACIÓN Y SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

V. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

- **Denominación.** En la propuesta de reforma es de destacar la modificación a la denominación del ordenamiento vigente a efecto de incluir a la seguridad vial como bien jurídico a tutelar en el ordenamiento. Lo anterior, en razón de la aprobación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tiene como objeto reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, además, da prioridad al desplazamiento de personas, particularmente de grupos en situación de vulnerabilidad. En ese sentido, al ordenamiento vigente se adicionan principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sustentabilidad, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo se establecen las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.
- **Generalidades y objeto de la ley.** Se modifica la denominación del Capítulo I del Título Primero, relativo a las Generalidades para llamarse Generalidades y Objeto de la Ley. De esta manera, se da una secuencia lógica jurídica a la ley que vaya desde su objeto hasta las definiciones. En ese sentido, se reforma, derogan y

adicionan diversas disposiciones relativas a la interpretación de la Ley y la entidad facultada para ese efecto; la supletoriedad; los términos y plazos establecidos por el ordenamiento; la utilidad pública y el interés general

- **Glosario.** Se reforma y adiciona el Artículo 5 relativo al glosario para modificar o en su caso actualizar las definiciones de Auditoría de Movilidad y Seguridad Vial; Diseño universal; Externalidades; Estudio de Impacto de Movilidad; Instituto; Motocicleta; Movilidad; Movilidad Activa No Motorizada; Permiso; Persona Peatona; Reglamento; Seguridad Vial; Servicio de Transporte Público; Sistema de Movilidad: Sistema de Micromovilidad; Vehículo Motorizado; Vehículo No Motorizado y Vía Pública. Asimismo, se adicionan las definiciones Accesibilidad; Acciones firmativas; Ajustes razonables; Atención médica prehospitalaria; Calle completa; Ciclovía; Desplazamientos; Discriminación por motivos de discapacidad; Dispositivos de control del tránsito; Dispositivos de seguridad vehicular; Enfoque sistémico; Examen de valoración integral; Factor de riesgo; Gestión de la demanda de movilidad; Grupo en situación de vulnerabilidad; Interseccionalidad; Lengua de Señas Mexicanas; Perro de asistencia; Personas con discapacidad; Persona usuaria; Proximidad; Secretaría de Salud; Sensibilización; Sensibilización de género; Señalización vial; Servicio de transporte; Siniestro de tránsito; Sistema de Información Territorial y Urbano; Sistemas de retención infantil; Sistemas seguros; Transporte; Vehículo; Vehículo eficiente; Velocidad de operación; Vía; y Violencias contra las mujeres.
- **Derecho a la movilidad.** Se modifica la denominación del Capítulo II sobre el Derechos a la Movilidad, en el cual se plasman los bienes jurídicos a proteger; por un lado, el derecho a la movilidad, el cual ya estaba contemplado, pero dentro del capítulo de disposiciones generales y por otro, los atributos de la seguridad vial, derechos de las víctimas y el enfoque sistémico.

- **Principios.** En lo correspondiente a los principios que deben regir el actuar de las autoridades, y en concordancia con la Ley General, se adicionan: Confiabilidad; Diseño universal; Equidad; Habitabilidad; Movilidad activa; Perspectiva de Género; Visión científica, analítica y política; Seguridad vehicular; Transparencia y rendición de cuentas; Transversalidad y Uso prioritario de la vía o del servicio.
- **Jerarquía de la movilidad y enfoque sistémico.** En el Artículo 8 se estableció la jerarquía de la movilidad y se armonizó el lenguaje, pero sobre todo los alcances establecidos en la Ley General. Por su parte, el Artículo 9 sobre el enfoque sistémico de la movilidad, se refiere a la prioridad que dan los preceptos de la Ley a la protección de la vida e integridad física de las personas en sus desplazamientos; el enfoque es primordialmente preventivo de la incidencia de lesiones graves a través de sistemas de movilidad seguros. Estos cambios a la ley vigente resultan trascendentes toda vez que colocan a las personas al centro del sistema de movilidad, de manera que en la implementación de sistemas de transporte e infraestructura de movilidad se reduzcan los factores de riesgo que atenten contra la vida e integridad de las personas, como son: la moderación de la velocidad de los vehículos, la corresponsabilidad de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte en la reducción de riesgos y, lo más importante, el reconocimiento de los derechos de las víctimas en caso de siniestro.
- **Distribución de competencias.** Con la entrada en vigor de la Ley General se hace necesaria una reconfiguración de las atribuciones de las autoridades a cargo de la movilidad y la seguridad vial en la ciudad. La puesta en marcha del Sistema Nacional y del Sistema de Información a nivel nacional obliga a la revisión y actualización de las responsabilidades de la Jefatura de Gobierno como autoridad rectora de la política de movilidad en la ciudad, en aspectos como la planeación, presupuestación y coordinación metropolitana. Por su parte, la Secretaría habrá de fortalecer sus responsabilidades orientadoras de la política de movilidad y

seguridad vial, sus capacidades técnicas y de coordinación con otras dependencias y organismos de la administración pública local para el diseño y ordenamiento vial, del transporte, y el espacio con el objeto de reducir las muertes y lesiones graves y con perspectiva de género y derechos humanos. Cabe destacar que se adiciona un artículo 13 bis para que, en concordancia con la Ley General para otorgar atribuciones a la Secretaría de Salud para el registro de lesiones por siniestros viales, así como para la capacitación y elaboración de protocolos para la atención prehospitalaria. Por lo que toca a la Secretaría del Medio Ambiente, las reformas y adiciones fortalecen las capacidades de incidencia en la puesta en marcha de acciones a favor de una movilidad sustentable y la reducción de externalidades negativas por los desplazamientos. Las demarcaciones territoriales cobran especial relevancia en la Ley General pues participan de manera activa en la planeación, diseño y gestión de la movilidad y la seguridad vial en sus ámbitos de competencia.

- **Consejo asesor de la movilidad.** En el Artículo 21 de la Ley vigente, relativo al Consejo asesor de la movilidad se plantean modificaciones que dan un ordenamiento lógico jurídico a su integración se agrega la participación de la Secretaría de Salud como consejera permanente y se actualiza la denominación de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad. En lo que se refiere a las Alcaldías, se adiciona un Artículo 21 bis que da robustez a la integración de los Consejos Asesores de las demarcaciones incluyendo un representante de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Congreso, así como algún representante de la Secretaría de Movilidad.
- **Movilidad sustentable.** Entre las varias acciones que se plantean para la promoción de una política de bajo impacto ecológico, destaca que al Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público encargado, entre otras tareas, de velar por el financiamiento de programas para la renovación del parque vehicular, priorizará la adquisición de vehículos de cero o baja emisión de

contaminantes. Asimismo, el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial promoverá modos de movilidad de propulsión humana o eléctrica, el mayor uso del transporte público, energías limpias, alternativas y sustentables, menor dependencia de modos dependientes de combustibles fósiles, además de promover mejoras a la infraestructura para la movilidad, y la seguridad vial.

- **Infraestructura ciclista.** En los Artículos 34 bis y 34 ter relativos al Fondo Público de Atención al Ciclista se plantea destinar un porcentaje de lo recaudado de las fotocívicas, a las mejoras a la infraestructura ciclista y, de la mano de las Alcaldías, emprender programas de sensibilización sobre nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos peatonal, ciclista y se promueva una sana convivencia en las calles.
- **Planeación de la movilidad y la seguridad vial.** Uno de los aspectos de mayor relevancia en la Ley General es la unificación de criterios, instrumentos y mecanismos para la planeación de la movilidad y la seguridad vial. En este apartado destacan las modificaciones para incorporar criterios orientadores para las políticas como el de la salud y la protección de la vida e integridad física de las personas usuarias de la vía; las acciones afirmativas, ajustes razonables y diseño universal atendiendo las necesidades de personas con discapacidad, movilidad limitada y personas en situación de vulnerabilidad. Asimismo estos instrumentos deberán fomentar el uso del transporte público, vehículos no contaminantes y un enfoque sistémico, accesible, incluyente e igualitario para las personas usuarias de la vía. En ese sentido, se incorporan criterios como la promoción de la capacitación en Lengua de Señas Mexicana y perspectiva de género, especialmente en personas operadoras del transporte público.
- **Perspectiva de género.** La adición de un Artículo 37 bis incorpora la perspectiva de género a la planeación y el diseño de las políticas de movilidad y seguridad vial a través de acciones afirmativas y otros criterios que atiendan a la movilidad

del cuidado, estrategias para la prevención y erradicación de las violencias, incluyendo la capacitación, sensibilización de las personas responsables del diseño, operación y evaluación de los sistemas de movilidad.

- **Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial.** Dentro de los principales instrumentos de planeación con que cuenta la ciudad, se alinean criterios planteados por la Ley General dentro de la Estrategia Nacional, como la educación vial, el diseño universal y la movilidad sustentable. De igual forma, en materia de seguridad vial, se adicionan criterios como la atención prehospitalaria de hechos de tránsito y el diseño e implementación de las auditorías e informes de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para divulgar sus resultados. En ese sentido, uno de los cambios más sustanciales al esquema de planeación planteado por la Ley General obliga a instrumentar el registro de indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano. Finalmente, los Artículos 47 y 48 de la Ley vigente se armonizan la información e indicadores que habrán de registrarse a efecto de alimentar los sistemas de información local y nacional.
- **Licencias y permisos de conducir.** En armonía con las disposiciones de la Ley General, se reforman y adicionan los artículos relativos a las licencias y permisos de conducir, particularmente en lo que se refiere a la necesidad de acreditar un examen de valoración integral de aptitud, así como un examen teórico práctico de conocimientos y habilidades necesarias para obtenerlos. Asimismo, se robustece el esquema previsto para la revocación temporal o permanente de licencias y permisos.
- **Reducción de muertes y lesiones graves.** Respecto a las víctimas que resultaran siniestros de tránsito cuya condición clínica se considere que pone en peligro la vida, un órgano o su función deberán, de reforman y adicionan diversos artículos

a efecto de que éstas pueda recibir la atención médica prehospitalaria desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia. Se prevé que las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar sobre la ocurrencia del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes con el objeto de basar las políticas de seguridad vial con base en información científica.

- **Infraestructura para la movilidad.** El Artículo 170 se reforma y adiciona para que el diseño de la infraestructura para la movilidad atienda a la jerarquía de la movilidad y los criterios de seguridad vial con un enfoque sistémico que reconozca la posibilidad del error humano, la habitabilidad del espacio, así como la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, con el objeto de evitar muertes o lesiones. Es por ello que la infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, considerando el criterio de calle completa y evitando pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de hacer el cruce peatonal, así como el destinado a la movilidad no motorizada y de tracción humana.
- **Medidas mínimas de tránsito.** Con el objeto de robustecer el ordenamiento de la vía para garantizar la seguridad vial, se adiciona un artículo 178 bis relativo a las medidas mínimas de tránsito en las que se establecen previsiones normativas como el uso de licencia o permiso, la preferencia en el paso para personas peatonas o el establecimiento de velocidades máximas según el tipo de vía que se trate; y otras como el uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos para motociclistas, de conformidad con la Norma Oficial; reglas respecto al uso de dispositivos celulares; la obligatoriedad de la aplicación de

pruebas de alcoholemia y otras como la supervisión del peso y dimensiones de vehículos motorizados.

- **Cultura de la movilidad y la seguridad vial.** En lo relativo al Capítulo sobre la cultura de la movilidad, se modifica la denominación para adicionar a la seguridad vial. Lo anterior con el efecto de que se promueva un enfoque sistémico, de respeto a los derechos humanos, igualdad sustantiva, perspectiva de género, interseccionalidad y equidad entre las y los usuarios de la vía. Se hace énfasis en que los programas sobre cultura vial promuevan la seguridad vial, la inclusión y la movilidad sustentable, como el uso de vehículos no motorizados y/o cero o bajas emisiones contaminantes.
- **Infracciones y sanciones.** En lo relativo al esquema de verificaciones, infracciones y sanciones previstos en la Ley vigente, se actualiza que los vehículos motorizados deberán contar con seguro de amplia cobertura vigente que garantice daños a terceros, atención prehospitalaria y hospitalaria de ser el caso, y que se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente; asimismo se adiciona un Artículo 261 bis a efecto de que la autoridad determine la viabilidad de utilizar los mecanismos alternativos de solución de controversias en materia penal establecidos en la Ley respectiva, y priorizará su aplicación.
- Finalmente y con el objeto de corregir la técnica legislativa, se realiza una minuciosa revisión a la redacción del articulado para subsanar los errores de redacción, sintaxis y ortografía en la norma vigente.

VI. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
---------------	-----------------

<p>LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO</p>	<p>LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO</p>
<p>TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>CAPÍTULO I GENERALIDADES</p>	<p>TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>CAPÍTULO I GENERALIDADES Y OBJETO DE LA LEY</p>
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público, interés social y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sustentabilidad, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo se establecen las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.</p> <p>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.</p>

<p>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.</p>	<p>...</p>
<p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:</p> <p>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;</p> <p>II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;</p> <p>III. La señalización vial y nomenclatura;</p>	<p>Artículo 2. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Constitución Política de la Ciudad de México, brindando en todo tiempo a las personas la protección más amplia.</p> <p>La Consejería Jurídica, tiene la facultad de interpretar esta Ley para los efectos administrativos, a fin de determinar cuando hubiere conflicto, las atribuciones de cada una de las autoridades que señala esta Ley siempre que alguna de ellas lo solicite, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.</p> <p>La Consejería Jurídica publicará en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México,</p>

<p>IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;</p> <p>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</p> <p>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.</p>	<p>los criterios que sean de importancia y trascendencia para la aplicación de esta Ley.</p> <p>Los particulares podrán solicitar a la autoridad competente que emita resoluciones individuales o generales de reinterpretación. Las resoluciones individuales constituirán derechos y obligaciones para el particular que promovió la consulta, siempre que la haya formulado en los términos establecidos por las disposiciones legales aplicables.</p> <p>La Autoridad que emita una resolución general, deberá publicarla en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 2 bis. A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:</p> <p>I. Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público;</p> <p>II. Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal;</p> <p>III. Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal;</p>



	<p>IV. Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México;</p> <p>V. Código Penal para el Distrito Federal;</p> <p>VI. Código Civil para el Distrito Federal;</p> <p>VII. Código Nacional de Procedimientos Penales;</p> <p>VIII. Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal;</p> <p>IX. Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal;</p> <p>X. Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México;</p> <p>XI. Ley de Seguridad Privada para el Distrito Federal;</p> <p>XII. Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal;</p> <p>XIII. Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México;</p>
--	---

	<p>XIV. Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en la Ciudad de México; y</p> <p>XV. 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.</p> <p>Cuando en los procedimientos 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.</p>
<p>Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:</p> <p>I. Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público;</p> <p>II. Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal;</p> <p>III. Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal;</p>	<p>Artículo 3. Los términos y plazos establecidos en esta Ley, se considerarán como días hábiles, salvo disposición en contrario. Si el último día del plazo o la fecha determinada es inhábil o las oficinas de la Administración Pública en donde deba realizarse el trámite permanecen cerradas durante el horario normal de labores, se prorrogará automáticamente el plazo hasta el siguiente día hábil.</p>



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

<p>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.</p> <p>Cuando 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.</p>	
<p>Artículo 4. La Consejería Jurídica, tiene la facultad de interpretar esta Ley para los efectos administrativos, a fin de determinar cuando hubiere conflicto, las atribuciones de cada una de las autoridades que señala esta Ley siempre que alguna de ellas lo solicite.</p> <p>La Consejería Jurídica publicará en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, los criterios que sean de importancia y trascendencia para la aplicación de esta Ley.</p> <p>Los particulares podrán solicitar a la autoridad competente que emita resoluciones individuales o generales</p>	<p>Artículo 4. Se considera de utilidad pública e interés general:</p> <p>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;</p> <p>II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;</p>

<p>reinterpretación. Las resoluciones individuales constituirán derechos y obligaciones para el particular que promovió la consulta, siempre que la haya formulado en los términos establecidos por las disposiciones legales aplicables.</p> <p>La Autoridad que emita una resolución general, deberá publicarla en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México</p>	<p>III. La señalización vial y nomenclatura;</p> <p>IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;</p> <p>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;</p> <p>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; y</p> <p>VII. Garantizar condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, movilidad limitada y condición de vulnerabilidad.</p>
<p>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</p>	<p>Artículo 5. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las</p>

necesidades 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.

comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, la accesibilidad cognitiva y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

III. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;

IV. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

V. Alcaldía: Los órganos políticos administrativos en cada una de las

	<p>demarcaciones territoriales en que se divide la Ciudad de México;</p> <p>VI. Área de transferencia para el transporte: Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;</p> <p>VII. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;</p> <p>VIII. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Metodología de aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, evaluar, comprobar y corregir las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad existente o nuevo que pueda afectar a las personas usuarias de las vías, del acceso al transporte público y del</p>
--	---

	<p>entorno de movilidad peatonal, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeación, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma, y poder emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos. Las auditorías se pueden realizar en cualquier momento durante la planificación y diseño del proyecto;</p> <p>IX. Autorregulación: Esquema voluntario que le permite a las empresas llevar a cabo la verificación técnica de los vehículos de carga, previa autorización de la autoridad competente para el cumplimiento de la normatividad vigente;</p> <p>X. Autorización: Acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos político administrativos, la prestación del servicio público de transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos;</p>
--	---

	<p>XI. Aviso de Inscripción: Acto Administrativo mediante el cual, las Alcaldías registran los elementos, infraestructura y servicios inherentes o incorporados a la vialidad por parte de la Administración Pública y/o particulares;</p> <p>XII. Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;</p> <p>XIII. Banco de proyectos: Plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;</p> <p>XIV. Base de Servicio: Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o descarga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación de servicio;</p> <p>XV. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;</p>
--	---

	<p>XVI. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;</p> <p>XVII. Bloqueo: Es el cierre definido de las vialidades;</p> <p>XVIII. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;</p> <p>XIX. Carril Confinado: Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte;</p>
--	---

	<p>XX. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;</p> <p>XXI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;</p> <p>XXII. Ciclovía: Infraestructura pública destinada de forma exclusiva para vehículos no motorizados o de tracción humana;</p> <p>XXIII. Ciclo taxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que podrá contar con remolque;</p>
--	---

	<p>XXIV. Ciudad: Ciudad de México;</p> <p>XXV. Complementariedad: Característica del Sistema Integrado de Transporte Público, en el que los diversos servicios de transporte de pasajeros se estructuran para generar una sola red que permita a los usuarios tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo;</p> <p>XXVI. Concesión: Acto administrativo por virtud del cual la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado de la Ciudad;</p> <p>XXVII. Concesionario: Persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga;</p> <p>XXVIII. Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;</p>
--	---

	<p>XXIX. Congestionamiento vial: La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;</p> <p>XXX. Consejería Jurídica: La Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México;</p> <p>XXXI. Corredor de Transporte: Transporte público de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con personas morales;</p> <p>XXXII. Corredor Vial Metropolitano: Vialidad que tiene continuidad, longitud y ancho suficientes para concentrar el tránsito de personas y mercancías,</p>
--	---

	<p>comunica a la ciudad con el resto de la zona metropolitana del Valle de México;</p> <p>XXXIII. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;</p> <p>XXXIV. Dictamen: Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de asunto sometido a su análisis;</p> <p>XXXV. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;</p> <p>XXXVI. Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y</p>
--	---

seguridad vial que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones;

XXXVII. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XXXVIII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con

	<p>lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;</p> <p>XXXIX. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos.</p> <p>XL. Elementos incorporados a la vialidad: Conjunto de objetos adicionados a la vialidad que no forman parte intrínseca de la misma;</p> <p>XLI. Elementos inherentes a la vialidad: Conjunto de objetos que forman parte intrínseca de la vialidad;</p> <p>XLII. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;</p> <p>XLIII. Entidades: Organismo descentralizados, empresas de</p>
--	---

	<p>participación estatal mayoritaria y fideicomisos públicos;</p> <p>XLIV. Equipamiento auxiliar de transporte: Los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso o autorización por parte de la Secretaría;</p> <p>XLV. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>XLVI. Estacionamiento: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;</p> <p>XLVII. Estacionamiento en vía pública: Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos,</p>
--	--

	<p>cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa;</p> <p>XLVIII. Estacionamiento Público: Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en general para el resguardo al público en general, mediante el pago de una tarifa;</p> <p>XLIX. Estacionamiento Privado: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;</p> <p>L. Estudio de Impacto de Movilidad: Resultado de la evaluación que realizan las autoridades en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir las alteraciones y/o los efectos negativos sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías, así como la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial por la realización de obras y actividades privadas o públicas;</p> <p>LI. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito,</p>
--	---

que la autoridad, en el ámbito de sus funciones practica a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

LII. Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público; los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;

LIII. Externalidades negativas: Efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestionamiento vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;

LIV. Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública,

	<p>reducción de hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;</p> <p>LV. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;</p> <p>LVI. Funcionalidad de la vía pública: El uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuario;</p> <p>LVII. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;</p>
--	--

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

LVIX. Grupo en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, poblaciones callejeras, en estado de gestación, personas mayores, comunidad LGBTTTI, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

LX. Hecho de tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;

LXI. Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana;

	<p>LXII. Infraestructura para la movilidad: Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;</p> <p>LXIII. Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;</p> <p>LXIV. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o intersectan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;</p> <p>LXV. Instituto: Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México;</p> <p>LXVI. Institución de Seguros: Sociedad anónima autorizada para organizarse y operar conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas, reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos y</p>
--	--

	<p>para los efectos previstos en la legislación aplicable en la materia, siendo su objeto la realización de operaciones en los términos de dicha Ley;</p> <p>LXVII. Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;</p> <p>LXVIII. Lanzadera: Espacio físico para el estacionamiento momentáneo de unidades del transporte público, mientras se libera la zona de maniobras de ascenso y descenso en los centros de transferencia modal o bases de servicio;</p> <p>LXIV. Lengua de Señas Mexicana: Lengua que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de la comunidad de personas sordas y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral. Puede tener variantes regionales;</p> <p>LXX. Ley: La Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México;</p>
--	--

	<p>LXXI. Licencia de conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;</p> <p>LXXII. Manifestación: Concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón;</p> <p>LXXIII. Marcha: Cualquier desplazamiento organizado, de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado;</p> <p>LXXIV. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a cuarenta y nueve</p>
--	--

	<p>centímetros cúbicos, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;</p> <p>LXXV. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;</p> <p>LXXVI. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;</p> <p>LXXVII. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamientos de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas</p>
--	--



	<p>técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;</p> <p>LXXVIII. Movilidad del cuidado: Todas aquellas dinámicas de movilidad que involucran a personas usuarias del espacio público que no pueden ejercer su movilidad con autonomía, y por ello se encuentran condicionadas a una ayuda técnica y/o al acompañamiento de alguien que les brinda cuidado y/o asistencia, así como a las personas que cuidan, asisten y/o acompañan a personas dependientes, satisfaciendo sus necesidades además de las propias. Estas dinámicas incluyen el acceso a actividades esenciales, traslados para la sostenibilidad del hogar, y trabajos remunerados o no remunerados para atender necesidades ajenas a las propias;</p> <p>LXXIX. Nomenclatura: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación por parte de las personas;</p>
--	--

	<p>LXXX. Parque vehicular: Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;</p> <p>LXXXI. Permiso: Acto jurídico administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga;</p> <p>LXXXII. Permiso para conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;</p> <p>LXXXIII. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;</p> <p>LXXXIV. Personas con discapacidad: Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea</p>
--	---

	<p>permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;</p> <p>LXXXV. Personas con movilidad limitada: Toda persona que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, embarazo, accidente o alguna otra condición, que sin ser una discapacidad, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;</p> <p>LXXXVI. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie y/o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;</p> <p>LXXXVII. Persona permisionaria: Persona física o moral que al amparo de</p>
--	---

	<p>un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;</p> <p>LXXXVIII. Persona titular de la Jefatura de Gobierno: La Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México;</p> <p>LXXXIX. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;</p> <p>XC. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;</p> <p>XCI. Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;</p> <p>XCII. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato;</p>
--	--

	<p>XCIII. Promovente: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y/o las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;</p> <p>XCIV. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;</p> <p>XCIV. Registro: Acto jurídico administrativo mediante el cual la Secretaría inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, incluyendo la actualización de la transmisión de propiedad y demás actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse;</p> <p>XCVI. Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México;</p> <p>XCVII. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;</p>
--	--

	<p>XCVIII. Reincidencia: La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses;</p> <p>XCIX. Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes;</p> <p>C. Revista vehicular: Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio;</p> <p>CI. Secretaría: La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;</p> <p>CII. Secretaría de Desarrollo Urbano: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México;</p>
--	--



	<p>CIII. Secretaría de Educación: La Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México;</p> <p>CIV. Secretaría de Finanzas: La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México;</p> <p>CV. Secretaría del Medio Ambiente: La Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México;</p> <p>CVI. Secretaría de Obras: La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México;</p> <p>CVII. Secretaría de Salud: La Secretaría de Salud de la Ciudad de México;</p> <p>CVIII. Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;</p> <p>CIX. Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;</p>
--	---

	<p>CX. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizar sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;</p> <p>CXI. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;</p> <p>CXI. Señalización Vial: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;</p> <p>CXIII. Servicios Auxiliares o Conexos: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares;</p> <p>CXIV. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Administración Pública, otorga permiso o autorización a</p>
--	--

personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

CXV. Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes, las personas físicas o morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público;

CXI. Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas;

CXVII. Servicio Particular de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las

personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;

CXVIII. Servicio Privado de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general;

CXIX. Servicio Privado de Transporte de Seguridad Privada: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal, satisfacen necesidades de transporte relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas;

	<p>CXX. Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, por si, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios, dentro del área de su jurisdicción;</p> <p>CXXI. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluídas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;</p> <p>CXXII. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema de información que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas,</p>
--	--

	<p>demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y de los grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>CXXIII. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;</p> <p>CXXIV. Sistema de micromovilidad: Conjunto de elementos para el transporte en vehículos de tracción humana o eléctricos que operan a velocidades menores a 25 Km/h como patinetes eléctricos, monopatines eléctricos, bicicletas compartidas y bicicletas con asistencia;</p> <p>CXXV. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;</p> <p>CXXVI. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre</p>
--	---

los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

CXXVII. Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública: Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;

CXXVIII. Sistema Integrado de Transporte Público: Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago;

CXXIX. Tarifa: Es el pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio;

	<p>CXXX. Tarifa Preferencial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios;</p> <p>CXXXI. Tarifa especial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor;</p> <p>CXXXII. Tarifa promocional: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte;</p> <p>CXXXIII. Taxi: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros;</p> <p>CXXXIV. Tecnologías sustentables: Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el</p>
--	--

	<p>desempeño y reducción de emisiones contaminantes;</p> <p>CXXXV. Transferencia modal: Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;</p> <p>CXXXVI. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;</p> <p>CXXXVII. Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio;</p> <p>CXXXVIII. Unidad: Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;</p> <p>CXXXIX. Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente: El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por múltiplos de ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia, previstos en las normas locales vigentes de la Ciudad de México;</p>
--	---

	<p>CXL. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistida para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;</p> <p>CXLI. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;</p> <p>CXLII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;</p> <p>CXLIII. Vehículo no motorizado: Vehículo que utiliza tracción humana, pedaleo asistido como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;</p>
--	---



	<p>CXLIV. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;</p> <p>CXLV. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;</p> <p>CXLVI. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario urbano;</p> <p>CXLVII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos; y</p> <p>CXLVIII. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.</p>
<p align="center">CAPÍTULO II DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES</p>	<p align="center">CAPÍTULO II DEL DERECHO A LA MOVILIDAD</p>

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

I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. Ciclistas;

III. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

Artículo 6. La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad, seguridad 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 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.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

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

<p>VI. Usuarios de transporte particular automotor.</p> <p>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.</p>	<p>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;</p> <p>III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;</p> <p>IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;</p> <p>V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;</p> <p>VI. 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;</p> <p>VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad; y</p> <p>VIII. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 6 bis. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo</p>

	<p>de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:</p> <p>I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles, que favorecen la accesibilidad cognitiva para todas las personas, y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, mismos que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;</p> <p>II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;</p> <p>III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;</p>
--	---

	<p>IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;</p> <p>V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables; y</p> <p>VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.</p>
Sin correlativo	<p>Artículo 6 ter. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:</p>

	<p>I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;</p> <p>II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;</p> <p>III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;</p> <p>IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;</p> <p>V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y demás disposiciones aplicables, para lo cual los</p>
--	---



	<p>procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten; y</p> <p>VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte, Ley General de Víctimas, Constitución política de la Ciudad de México y la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y demás instrumentos internacionales en la materia. En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley de Víctimas para la Ciudad de México.</p> <p>Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.</p>
Sin correlativo	<p>Artículo 6 quater. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus</p>

	<p>desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros. Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.</p>
<p>Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:</p> <p>I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;</p>	<p>Artículo 7. ...</p> <p>I. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, condición, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad, a costos accesibles y con información clara y oportuna;</p>

<p>II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;</p> <p>III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.</p> <p>IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a amovilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física,</p>	<p>II. Calidad. Garantizar que los componentes del sistema de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público, cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje y satisfacer las necesidades de las personas;</p> <p>III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;</p> <p>IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con</p>
---	--

<p>social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;</p> <p>V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;</p> <p>VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;</p> <p>VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte</p>	<p>las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;</p> <p>V. Eficiencia. Promover los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles económicos y ambientales, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías;</p> <p>VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la</p>
---	---

integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia delusor del automóvil particular;

VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y

X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de

interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e igualdad. La Administración Pública atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de la población en sus desplazamientos en el espacio público, para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a movilidad, poniendo énfasis en grupos de desventaja física, social, económica, para reducir mecanismos de exclusión;

IX. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos;

X. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad

punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

y la disminución de emisiones contaminantes;

XI. Multimodalidad. Garantizar a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrado para todas las personas usuarias, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

XII. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en soluciones colectivas de cada etapa del ciclo de la política pública, que resuelva los desplazamientos de toda población y se promuevan nuevos hábitos de movilidad, basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XIII. Perspectiva de Género. Metodología y mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación,

desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;

XIV. Resiliencia. Establecer que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

XV. Seguridad. Garantizar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger su integridad física y evitando la afectación a los bienes públicos y privados;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

	<p>XVII. Sostenibilidad. Garantizar las necesidades de movilidad, procurando los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;</p> <p>XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública Rendición de Cuentas de la Ciudad de México;</p> <p>XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, basados en un esquema de acción y coordinación</p>
--	---

	<p>de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo; y</p> <p>XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV DE LA JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD Y EL ENFOQUE SISTÉMICO</p>
<p>Artículo 8. Los términos y plazos establecidos en esta Ley, se considerarán como días hábiles, salvo disposición en contrario. Si el último día del plazo o la fecha determinada es inhábil o las oficinas de la Administración Pública en donde deba realizarse el trámite permanecen cerradas durante el horario normal de labores, se prorrogará automáticamente el plazo hasta el siguiente día hábil.</p>	<p>Artículo 8. La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos</p>

	<p>presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <p>I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo, inclusivo y diferenciado en razón de género, infancias , personas con discapacidad, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada;</p> <p>II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;</p> <p>III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;</p> <p>IV. Personas prestadoras de servicio de transporte y distribución de bienes mercancías; y</p> <p>VI. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.</p> <p>La autoridad establecerá en el Reglamento el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.</p> <p>En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad</p>
--	--

	<p>deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas, planes y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.</p>
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;</p> <p>II. Alcaldía: Los órganos políticos administrativos en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide la Ciudad de México;</p> <p>III. Área de transferencia para el transporte: Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;</p> <p>IV. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad existente o nuevo que pueda afectar a las personas usuarias de las vías, del acceso al transporte público y del entorno de movilidad</p>	<p>Artículo 9. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas de la Ciudad, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:</p> <p>I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;</p> <p>II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;</p>

peatonal, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeación, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;

V. Autorregulación: Esquema voluntario que le permite a las empresas llevar a cabo la verificación técnica de los vehículos de carga, previa autorización de la autoridad competente para el cumplimiento de la normatividad vigente;

VI. Autorización: Acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos político administrativos, la prestación del servicio público de transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos;

VII. Aviso de Inscripción: Acto Administrativo mediante el cual, las Alcaldías registran los elementos, infraestructura y servicios inherentes o incorporados a la vialidad por parte de la Administración Pública y/o particulares;

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;

IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;

V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, en la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se

<p>VIII. Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;</p> <p>IX. Banco de proyectos: Plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;</p> <p>X. Base de Servicio: Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o descarga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación deservicio;</p> <p>XI. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;</p> <p>XII. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;</p> <p>XIII. Bloqueo: Es el cierre definido de las vialidades;</p>	<p>deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;</p> <p>VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y</p> <p>IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.</p>
---	--

XIV. Carril Confinado: Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte;

XV. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;

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

XVII. Ciclo taxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que podrá contar con remolque;

XVIII. Ciudad: Ciudad de México;

XIX. Complementariedad: Característica del Sistema Integrado de Transporte Público, en el que los diversos servicios de transporte de pasajeros se estructuran para generar una sola red que permita a los usuarios tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo;

XX. Concesión: Acto administrativo por virtud del cual la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado de la Ciudad;

XXI. Concesionario: Persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga;

XXII. Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;

XXIII. Congestionamiento vial: La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo

incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;

XXIV. Consejería Jurídica: La Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México;

XXV. Corredor de Transporte: Transporte público de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con personas morales;

XXVI. Corredor Vial Metropolitano: Vialidad que tiene continuidad, longitud y ancho suficientes para concentrar el tránsito de personas y mercancías, comunica a la ciudad con el resto de la zona metropolitana del Valle de México;

XXVII. Dictamen: Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de asunto sometido a su análisis;

XXVIII. Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones;

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

XXIX. Elementos incorporados a la vialidad: Conjunto de objetos adicionados a la vialidad que no forman parte intrínseca de la misma;

XXX. Elementos inherentes a la vialidad: Conjunto de objetos que forman parte intrínseca de la vialidad;

XXXI. Entidades: Organismo descentralizados, empresas de participación estatal mayoritaria y fideicomisos públicos;

XXXII. Equipamiento auxiliar de transporte: Los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso o autorización parparte de la Secretaría;

XXXIII. Estacionamiento: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;

XXXIV. Estacionamiento en vía pública: Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocuparlos vehículos, cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa;

XXXV. Estacionamiento Público: Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en general para el resguardo al

público en general, mediante el pago de una tarifa;

XXXVI. Estacionamiento Privado: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

XXXVII. Externalidades: Efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos. Los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;

XXXVIII. Externalidades negativas: Efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestionamiento vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;

XXXIX. Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio

público, revitalización de la vía pública, reducción de hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;

XL. Funcionalidad de la vía pública: El uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

XLI. Grupo Vulnerable: Sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.

XLII. Hecho de tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;

XLIII. Impacto de movilidad: Influencia o alteración en los desplazamientos de

personas y bienes que causa una obra privada en el entorno en el que se ubica;

XLIV. Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana;

XLV. Infraestructura para la movilidad: Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;

XLV Bis. Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;

XLVI. Instituto: Instituto de Verificación Administrativa del Distrito Federal;

XLVI Bis. Institución de Seguros: Sociedad anónima autorizada para organizarse y operar conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas, reconocida por la Comisión Nacional de

Seguros y Fianzas, en los términos y para los efectos previstos en la legislación aplicable en la materia, siendo su objeto la realización de operaciones en los términos de dicha Ley;

XLVII. Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;

XLVIII. Lanzadera: Espacio físico para el estacionamiento momentáneo de unidades del transporte público, mientras se libera la zona de maniobras de ascenso y descenso en los centros de transferencia modal o bases de servicio;

XLIX. Licencia de conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

L. Ley: La Ley de Movilidad de la Ciudad de México;

LI. Manifestación: Concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón;

LII. Marcha: Cualquier desplazamiento organizado, de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado;

LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;

LIV. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;

LV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;

LVI. Movilidad no motorizada:

Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados;

LVII. Nomenclatura: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación por parte de las personas;

LVIII. Parque vehicular: Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;

LIX. Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

LX. Permisionario: Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;

LXI. Permiso: Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga;

LXII. Permiso para conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

LXIII. Personas con movilidad limitada: Personas que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;

LXIV. Persona titular de la Jefatura de Gobierno: La Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México;

LXIV Bis. Perspectiva de Género: la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;

LXV. Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;

LXV Bis. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato

LXVI. Promoverte: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo yolas

manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;

LXVII. Registro: Acto administrativo mediante el cual la Secretaría inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, incluyendo la actualización de la transmisión de propiedad y demás actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse;

LXVIII. Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México;

LXVIII Bis. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;

LXIX. Reincidencia: La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses;

LXX. Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes;

LXXI. Revista vehicular: Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio;

LXXII. Secretaría: La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;

LXXIII. Secretaría de Desarrollo Urbano: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México;

LXXIV. Secretaría de Educación: La Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México;

LXXV. Secretaría de Finanzas: La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México;

LXXVI. Secretaría del Medio Ambiente: La Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México;

LXXVII. Secretaría de Obras: La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México;

LXXVIII. Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;

LXXIX. Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;

LXXX. Señalización Vial: Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la infraestructura vial;

LXXXI. Servicios Auxiliares o Conexos: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares;

LXXXII. Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la Secretaría y la

acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes, las personas físicas o morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público;

LXXXIII. Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas;

LXXXIV. Servicio Particular de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;

LXXXV. Servicio Privado de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la

Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general;

LXXXVI. Servicio Privado de Transporte de Seguridad Privada: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal, satisfacen necesidades de transporte relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas;

LXXXVII. Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por si, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios;

LXXXVIII. Sistema de Movilidad:

Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;

LXXXIX. Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública:

Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;

XC. Sistema Integrado de Transporte Público:

Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago;

XCI. Tarifa: Es el pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio;

XCII. Tarifa Preferencial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios;

XCIII. Tarifa especial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor;

XCIV. Tarifa promocional: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte;

XCV. Taxi: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros;

XCVI. Tecnologías sustentables: Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el

desempeño y reducción de emisiones contaminantes;

XCVII. Transferencia modal: Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;

XCVIII. Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio;

XCIX. Unidad: Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;

C. Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente: El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por múltiplos de ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia, previstos en las normas locales vigentes de la Ciudad de México;

CI. Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

<p>CII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;</p> <p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p> <p>CV. Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y</p> <p>CVI. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;</p>	
<p>Sin correlativo</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO V DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES</p>

<p>Artículo 10. Corresponde a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, en su calidad de titular de la Administración Pública en los términos señalados por el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, la aplicación de la presente Ley a través de:</p> <p>I. ... a VI.</p> <p>VII. Instituto de Verificación Administrativa</p> <p>VIII. Las Alcaldías, en lo que compete a su demarcación; y</p> <p>IX. Las demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad en la Ciudad.</p> <p>....</p>	<p>Artículo 10. Corresponde a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, en su calidad de titular de la Administración Pública en los términos señalados por el artículo 4 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la aplicación de la presente Ley a través de:</p> <p>I. .. a VI;</p> <p>VII. Secretaría de Salud;</p> <p>VIII. Instituto de Verificación Administrativa;</p> <p>IX. Las Alcaldías, en lo que compete a su demarcación; y</p> <p>X. Las demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad en la Ciudad.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 11. Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:</p>	<p>Artículo 11. Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno</p>

<p>I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;</p> <p>II. Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo señalado en el Programa General del Desarrollo en esa materia;</p> <p>III. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad;</p> <p>IV. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad;</p>	<p>en materia de movilidad y seguridad vial, las siguientes:</p> <p>I. Formular, aprobar, y aplicar en su caso, los criterios generales y las políticas para promover sistemas de movilidad integrada y de seguridad vial en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano, así como vigilar su debido cumplimiento;</p> <p>II. Definir y expedir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo dispuesto en la Ley General, las Normas Oficiales Mexicanas, así como a lo señalado en el Programa General del Desarrollo en esa materia;</p> <p>III. Formar parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y en su caso, designar a la autoridad que actúe en su representación;</p> <p>IV. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad y la seguridad vial, con</p>
--	---

<p>V. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;</p> <p>VI. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;</p> <p>VII. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría, y</p>	<p>prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;</p> <p>V. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales técnicas relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de la movilidad, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte, donde se promueva el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas, así como de los derechos de personas, peatonas y ciclistas, con énfasis en las personas con discapacidad, movilidad reducida y perspectiva de género;</p> <p>VI. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad;</p> <p>VII. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la información y la promoción de acciones de seguridad y de educación vial, prevención de siniestros, así como</p>
---	---

VIII. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

incorporar, en coordinación con las autoridades educativas competentes, contenidos curriculares relativos a la educación vial y cultura de la movilidad;

VIII. Celebrar convenios o acuerdos de coordinación, inversión y concertación metropolitanos y con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del Sistema de Movilidad y de seguridad vial, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte, seguridad vial, movilidad y la reducción del uso de vehículos particulares;

IX. Instrumentar las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

X. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México, en coordinación con otras fuentes de financiamiento los recursos suficientes para la implementación de acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares, transporte y para el correcto

	<p>funcionamiento y aplicación de la presente Ley;</p> <p>XI. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría;</p> <p>XII. En coordinación con las Entidades Federativas colindantes, establecer e implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser complementario y congruente con directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial;</p> <p>XIII. Expedir y aplicar, en su oportunidad y cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley, en coordinación con otras áreas afines y respetando los derechos de los ciudadanos;</p> <p>XIV. Expedir lineamientos relativos a la construcción y mantenimiento de la infraestructura, equipamiento vial, y transporte público, atendiendo medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para personas con discapacidad, movilidad limitada así</p>
--	---

	<p>como otros grupos en situación de vulnerabilidad; y</p> <p>XV. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p>
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;</p> <p>II. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en la Ciudad, desconformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>III. Remitir la propuesta de tarifas para los estacionamientos públicos con base en los estudios correspondientes, a efecto de que las Alcaldías determinen lo que corresponda.</p>	<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes facultades y atribuciones:</p> <p>I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando los derechos a la movilidad y la seguridad vial como referentes y fines últimos en la elaboración de políticas públicas y programas;</p> <p>II. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en la Ciudad, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>III. Elaborar el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, conforme a lo previsto en la Ley General, la Estrategia Nacional y este ordenamiento, previa aprobación</p>

<p>IV. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público, impulsando el transporte de cero o bajas emisiones contaminantes;</p> <p>V. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;</p> <p>VI. Realizar todas las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y descarga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones;</p> <p>VII. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y</p>	<p>de la persona titular de la Jefatura del Gobierno;</p> <p>IV. Elaborar y coordinar la aplicación de estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;</p> <p>V. Remitir la propuesta de tarifas para los estacionamientos públicos con base en los estudios correspondientes, a efecto de que las Alcaldías determinen lo que corresponda;</p> <p>VI. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público, priorizando el transporte de cero o bajas emisiones contaminantes;</p> <p>VII. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas, lineamientos y programas para</p>
--	---

demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine esta Ley y su Reglamento;

VIII. Elaborar y someter a la aprobación de la persona titular de la Jefatura de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integradle Seguridad Vial, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Planes Generales de Desarrollo, Programa General de Ordenamiento Ecológico, todos de la Ciudad de México; y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como los acuerdos regionales en los que participe la Ciudad.

IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades des acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

X. En coordinación con las entidades federativas colindantes, establecer e

promover, orientar y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;

VIII. Realizar todas las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y descarga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones;

IX. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine esta Ley y su Reglamento;

implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser complementario y bajo las directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial;

XI. Presentar a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, los programas de inversiones en materia de movilidad, transporte y vialidad;

XII. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, en coordinación con Seguridad Ciudadana evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público sustentable y el transporte no motorizado, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

X. Recabar e integrar la información en la base de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial;

XI. Elaborar y someter a la aprobación de la persona titular de la Jefatura de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en la Estrategia Nacional, los Planes Generales de Desarrollo, Programa General de Ordenamiento Ecológico, todos de la Ciudad de México; y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como los acuerdos regionales en los que participe la Ciudad;

XII. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades conforme a las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar

<p>XIII. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto serialicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental;</p> <p>XIV. Instaurar, sustanciar, resolver y ejecutar los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la movilidad y establecidas en esta Ley y su Reglamento;</p> <p>XV. Aplicar en el ámbito de sus facultades, las sanciones previstas en la presente Ley, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;</p> <p>XVI. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito</p>	<p>prioridad a las personas con discapacidad, a las personas peatonas, at ciclistas y at usuarias de transporte público;</p> <p>XIII. Diseñar e Implementar en las vialidades, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares de la Ciudad, las obras de construcción, reconstrucción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;</p> <p>XIV. En coordinación con las entidades federativas colindantes, establecer e implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser complementario y bajo las directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial;</p> <p>XV. Presentar a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, los programas de inversiones en materia de movilidad, seguridad vial, transporte y vialidad;</p> <p>XVI. Desarrollar y actualizar un registro de las personas profesionales capacitadas para el desarrollo de</p>
--	--

Federal, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad;

XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables y sostenibles, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas y motorizadas no contaminantes;

XVIII. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes en la Ciudad, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;

auditorías e inspecciones en materia de movilidad y seguridad vial;

XVII. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, en coordinación con Seguridad Ciudadana evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público sustentable y el transporte no motorizado, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

XVIII. Establecer y promover planes, programas y acciones para eliminar las interferencias y obstáculos en las vialidades para brindar seguridad a los usuarios, especialmente de las personas

XIX. Promover en coordinación con la Secretaría de Finanzas, en el ámbito de sus respectivas competencias, un programa de financiamiento para aquéllos que adquieran tecnologías sustentables o accesorios que favorezcan la reducción de emisiones contaminantes de sus unidades de transporte;

XX. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas de su uso;

XXI. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado;

XXII. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y descarga, previstas en esta Ley y en las

vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;

XIX. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto se realicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

XX. Instaurar, sustanciar, resolver y ejecutar los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la movilidad y establecidas en esta Ley y su Reglamento;

XXI. Aplicar en el ámbito de sus facultades, las sanciones previstas en la presente Ley, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;

demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública, dando prioridad a aquellos vehículos de cero o bajas emisiones contaminantes;

XXIII. Otorgar permisos temporales para la prestación del servicio de transporte público, a personas físicas y morales, aún cuando no sean concesionarias, en casos de suspensión total o parcial del servicio, por causas de caso fortuito, fuerza mayor o por necesidades de interés público;

XXIV. Coordinar con las dependencias y organismos de la Administración Pública, las acciones y estrategias que coadyuven a la protección de la vida y del medio ambiente en la prestación de los servicios

XXII. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad de México, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad;

XXIII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables y sostenibles, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, multimodal, no motorizadas y motorizadas no contaminantes;

XXIV. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un

de transporte de pasajeros y descarga, así como impulsar la utilización de energías alternas medidas de seguridad vial;

XXV. Establecer y promover políticas públicas para proponer mejoras e impulsar que los servicios públicos de transporte de pasajeros, sean incluyentes para personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, así como instrumentar los programas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades, coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin;

XXVI. Realizar o aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación deservicio de transporte público de pasajeros y de carga, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte, y las modificaciones de las ya existentes; tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad;

XXVII. Redistribuir, modificar y adecuar itinerarios o rutas de acuerdo con las

programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes en la Ciudad, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;

XXV. Promover en coordinación con la Secretaría de Finanzas, en el ámbito de sus respectivas competencias, un programa de financiamiento para aquéllos que adquieran tecnologías sustentables o accesorios que favorezcan la reducción de emisiones contaminantes de sus unidades de transporte;

XXVI. Establecer fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en la Ciudad mediante políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad

necesidades de la población y las condiciones impuestas por la planeación del transporte;

XXVIII. Determinar las características y especificaciones técnicas de las unidades, parque vehicular e infraestructura de los servicios de transporte de pasajeros y carga;

XXIX. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, implementando las medidas adecuadas para mantener en

sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas de su uso;

XXVII. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, e infraestructura ciclista, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado;

XXVIII. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y descarga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública, dando prioridad a aquellos vehículos de cero o bajas emisiones contaminantes;

XXIX. Otorgar permisos temporales para la prestación del servicio de transporte público, a personas físicas y morales, aún cuando no sean

buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;

XXX. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos en los casos que correspondan;

XXXI. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley y sus reglamentos, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte público, a excepción de aquellas que deriven de un procedimiento de verificación administrativa cuya atribución corresponde exclusivamente al Instituto;

XXXII. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte y planeación de vialidades, cuya integración y

concesionarias, en casos de suspensión total o parcial del servicio, por causas de caso fortuito, fuerza mayor o por necesidades de interés público;

XXX. Coordinar con las dependencias y organismos de la Administración Pública, las acciones y estrategias que coadyuven a la protección de la vida y del medio ambiente en la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y descarga, así como impulsar la utilización de energías alternas y la implementación de medidas de seguridad vial;

XXXI. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial que promuevan la inclusión de la perspectiva de género e inclusión para promover una experiencia de movilidad más accesible, segura, incluyente y eficiente para las mujeres, la movilidad de cuidado y la infancia;

XXXII. Establecer y promover políticas públicas para proponer mejoras e

funcionamiento se establecerá en el reglamento respectivo;

XXXIII. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias;

XXXIV. Promover en coordinación con las autoridades locales y federales, los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y, en su caso, ampliar o restringir el tránsito en la Ciudad del transporte de pasajeros y descarga del servicio público federal y metropolitano, tomando en cuenta el impacto de movilidad, el impacto

impulsar que los servicios públicos de transporte de pasajeros, sean incluyentes para personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, así como instrumentar los programas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades, coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin;

XXXIII. Realizar y, en su caso, aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte, y las modificaciones de las ya existentes; tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad;

XXXIV. Redistribuir, modificar y adecuar itinerarios o rutas de acuerdo con las necesidades de la población y las condiciones impuestas por la planeación del transporte priorizando la movilidad de cuidado;

ambiental, el uso del suelo, las condiciones de operación de los modos de transporte de la Ciudad, el orden público y el interés general;

XXXV. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos de todas las modalidades del transporte en la Ciudad; concesiones; los actos relativos a la transmisión de la propiedad; permisos; licencias y permisos para conducir; infracciones, sanciones y delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, relacionados con las concesiones de transporte y los demás registros que sean necesarios a juicio de la Secretaría;

XXXVI. Regular y autorizar la publicidad en los vehículos de transporte público, privado y mercantil, de pasajeros y descarga de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XXXV. Determinar las características y especificaciones técnicas de las unidades, parque vehicular e infraestructura de los servicios de transporte de pasajeros, carga y de bienes;

XXXVI. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga,

XXXVII. Realizar la supervisión, vigilancia y control de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad; imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia Substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, revocación, caducidad, cancelación, rescisión y extinción de los permisos concesiones, cuando proceda conforme a lo estipulado en la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias de la materia que sean de su competencia;

XXXVIII. Calificar y determinar en los casos en que exista controversia, respecto a la representatividad de los concesionarios y/o permisionarios y la titularidad de los derechos derivados de las concesiones, permisos y autorizaciones, a fin de que el servicio de transporte público de pasajeros o de carga no se vea afectado en su prestación regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida;

XXXIX. Establecer en el Programa Integral de Movilidad, la política de estacionamiento; así como emitir los

implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;

XXXVII. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos en los casos que correspondan;

XXXVIII. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley y sus reglamentos, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte público, a excepción de aquellas que deriven de un procedimiento de verificación administrativa cuya atribución corresponde exclusivamente al Instituto;

manuales y lineamientos técnicos para su regulación;

XL. Denunciar ante la autoridad correspondiente, cuando se presuma la comisión de un delito en materia de servicio de transporte público de pasajeros o de carga y en su caso constituirse en coadyuvante del Ministerio Público;

XLI. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, eficiente y regular el transporte de pasajeros y de carga y, en su caso, coordinarse con las dependencias y entidades de la Administración Pública para este propósito;

XXXIX. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte y planeación de vialidades, cuya integración y funcionamiento se establecerá en el reglamento respectivo;

XL. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias;

XLI. Promover en coordinación con las autoridades locales y federales, los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y, en su caso, ampliar o restringir el tránsito en la Ciudad del transporte de pasajeros y descarga del servicio público federal y metropolitano, tomando en cuenta el impacto de movilidad, el impacto ambiental, el uso del suelo, las condiciones de operación de los modos de transporte de la Ciudad, el orden público y el interés general;

XLII. Registrar peritos en materia de transporte, tránsito y vialidad, acreditados ante las instancias correspondientes;

XLIII. Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito;

XLIV. Coadyuvar con las instancias de la Administración Pública Local y Federal, para utilizar los servicios de transporte público de personas y de carga en caso de emergencia, desastres naturales y seguridad nacional;

XLV. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis; elaborar o aprobar los estudios técnicos y de necesidades de

XLII. Gestionar y actualizar los indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporen al Sistema de Información Territorial y Urbano al que se refiere la Ley General;

XLIII. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos de todas las modalidades del transporte en la Ciudad; concesiones; los actos relativos a la transmisión de la propiedad; permisos; licencias y permisos para conducir; infracciones, sanciones y delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, relacionados con las concesiones de transporte y los demás registros que sean necesarios a juicio de la Secretaría;

XLIV. Regular y autorizar la publicidad en los vehículos de transporte público, privado y mercantil, de pasajeros y descarga de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XLV. Realizar la supervisión, vigilancia y control de los servicios de transporte de

esta modalidad de servicio; expedir el manual técnico del vehículo tipo autorizado para la Ciudad; otorgar los permisos correspondientes a los prestadores deservicio; así como, mantener un padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente;

XLVI. Llevar un registro de la capacitación impartida por la Secretaría a las personas involucradas o relacionadas con los servicios de transporte en el Distrito Federal, así como aquella que es impartida por otros organismos, dependencias e instituciones en acuerdo con la Secretaría y por los concesionarios o permisionarios con sus propios medios;

XLVII. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente el transporte escolar y programas que fomenten el uso racional del automóvil particular para el traslado de los estudiantes;

XLVIII. Otorgar permisos y autorizaciones para el establecimiento de prórrogas de recorridos, bases, lanzaderas, sitios de transporte y demás áreas de transferencia

pasajeros y de carga en la Ciudad; imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia Substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, revocación, caducidad, cancelación, rescisión y extinción de los permisos concesiones, cuando proceda conforme a lo estipulado en la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias de la materia que sean de su competencia;

XLVI. Calificar y determinar en los casos en que exista controversia, respecto a la representatividad de los concesionarios y/o permisionarios y la titularidad de los derechos derivados de las concesiones, permisos y autorizaciones, a fin de que el servicio de transporte público de pasajeros o de carga no se vea afectado en su prestación regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida;

XLVII. Establecer en el Programa Integral de Movilidad, la política de estacionamiento; así como emitir los manuales y lineamientos técnicos para su regulación;

XLVIII. Denunciar ante la autoridad correspondiente, cuando se presuma la

para el transporte, de acuerdo a los estudios técnicos necesarios;

XLIX. Otorgar las autorizaciones y las concesiones necesarias para la prestación de servicio de transporte de pasajeros en los Corredores del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad; autorizar el uso de los carriles exclusivos, mecanismos y elementos de confinamiento;

L. Establecer un programa que fomente la cultura de donación de órganos y tejidos en la expedición o renovación de la licencia de conducir, diseñando mecanismos para incluir una anotación que exprese la voluntad del titular de la misma respecto a la donación de sus órganos o tejidos;

LI. Desarrollar conjuntamente con el Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México, políticas para el control y operación en los Centros de Transferencia Modal;

LII. Sugerir a las instancias competentes, mecanismos de simplificación de trámites y procedimientos, para la aplicación de esta Ley y su Reglamento;

comisión de un delito en materia de servicio de transporte público de pasajeros o de carga y en su caso constituirse en coadyuvante del Ministerio Público;

XLIX. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, eficiente y regular el transporte de pasajeros y de carga y, en su caso, coordinarse con las dependencias y entidades de la Administración Pública para este propósito;

L. Registrar peritos en materia de transporte, tránsito y vialidad, acreditados ante las instancias correspondientes;

LI. Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito;

LIII. Evaluar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, de conformidad con esta ley, el Reglamento y demás normativa aplicable.

LIV. Otorgar y revocar los permisos, licencias, autorizaciones y certificaciones establecidas en la presente Ley;

LV. Otorgar licencias y permisos para conducir en todas las modalidades de transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como la documentación para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes;

LII. Coadyuvar con las instancias de la Administración Pública Local y Federal, para utilizar los servicios de transporte público de personas y de carga en caso de emergencia, desastres naturales y seguridad nacional;

LIII. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis; elaborar o aprobar los estudios técnicos y de necesidades de esta modalidad de servicio; expedir el manual técnico del vehículo tipo autorizado para la Ciudad; otorgar los permisos correspondientes a los prestadores de servicio; así como, mantener un padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente;

LIV. Llevar un registro de la capacitación impartida por la Secretaría a las personas involucradas o relacionadas con los servicios de transporte en la Ciudad de México, así como aquella que es impartida por otros organismos, dependencias e instituciones en acuerdo con la Secretaría y por los concesionarios o permisionarios con sus propios medios;

<p>LVI. Desarrollar, en coordinación con Seguridad Ciudadana, políticas en materia de control y operación vial, para contribuir a la movilidad de las personas en la Ciudad;</p> <p>LVII. Asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en la Ciudad, de acuerdo a la tipología que corresponda;</p> <p>LVIII. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, que considere el impacto ambiental;</p> <p>LIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y las Alcaldías los mecanismos</p>	<p>LV. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente y particulares el transporte escolar y programas que fomenten el uso racional del automóvil particular para el traslado de los estudiantes;</p> <p>LVI. Otorgar permisos y autorizaciones para el establecimiento de prórrogas de recorridos, bases, lanzaderas, sitios de transporte y demás áreas de transferencia para el transporte, de acuerdo a los estudios técnicos necesarios;</p> <p>LVII. Otorgar las autorizaciones y las concesiones necesarias para la prestación de servicio de transporte de pasajeros en los Corredores del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad; autorizar el uso de los carriles exclusivos, mecanismos y elementos de confinamiento;</p> <p>LVIII. Establecer un programa que fomente la cultura de donación de órganos y tejidos en la expedición o renovación de la licencia de conducir, diseñando mecanismos para incluir una anotación que exprese la voluntad del</p>
---	--

necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;

LX. Coadyuvar con el Instituto de Verificación Administrativa para iniciar procedimientos administrativos por posibles incumplimientos a las resoluciones administrativas emitidas en materia de impacto de movilidad;

LXI. Disponer un centro de atención al usuario que se encuentra en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información;

LXII. En coordinación con la Secretaría de Educación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover e impulsar la educación vial, con el objetivo de preservar la vida y la integridad física; y

LXIII. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros;

titular de la misma respecto a la donación de sus órganos o tejidos;

LIX. Desarrollar conjuntamente con el Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México, políticas para el control y operación en los Centros de Transferencia Modal;

LX. Sugerir a las instancias competentes, mecanismos de simplificación de trámites y procedimientos, para la aplicación de esta Ley y su Reglamento;

LXI. Evaluar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, de conformidad con esta ley, el Reglamento y demás normativa aplicable;

LXII. Practicar exámenes teóricos, prácticos, de aptitud y capacidad a los solicitantes de licencias y permisos de conducir, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con lo

LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito, y

LXV. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

establecido en la presente Ley y demás disposiciones aplicables;

LXIII. Otorgar y revocar los permisos, licencias, autorizaciones y certificaciones establecidas en la presente Ley;

LXIV. Otorgar licencias y permisos para conducir en todas las modalidades de transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como la documentación para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes;

LXV. Desarrollar, en coordinación con Seguridad Ciudadana, políticas en materia de control y operación vial, para

	<p>contribuir a la movilidad y seguridad vial de las personas en la Ciudad;</p> <p>LXVI. Establecer mecanismos de coordinación y colaboración con Seguridad Ciudadana y la Secretaría de Salud que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>LXVII. Asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en la Ciudad, de acuerdo a la tipología que corresponda;</p> <p>LXVIII. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, que considere el impacto ambiental;</p> <p>LXIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y las Alcaldías los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de las personas peatonas y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;</p>
--	---

	<p>LXX. Coadyuvar con el Instituto de Verificación Administrativa para iniciar procedimientos administrativos por posibles incumplimientos a las resoluciones administrativas emitidas en materia de impacto de movilidad;</p> <p>LXXI. Disponer un centro de atención al usuario que se encuentra en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información;</p> <p>LXXII. En coordinación con la Secretaría de Educación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover e impulsar la educación vial, con el objetivo de preservar la vida y la integridad física;</p> <p>LXXIII. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros;</p> <p>LXXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos</p>
--	--

de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención prehospitalaria oportuna de hechos de tránsito;

LXV. Informar anualmente al Congreso de la Ciudad de México, sobre los avances, logros, alcances, áreas de oportunidad y mejoras, así como todos los aspectos inherentes a la movilidad y seguridad vial; y

LXXVI. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 13. Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, Seguridad Ciudadana tendrá las siguientes atribuciones:

I. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

II. ...

III. ... a V. ...

VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas

Artículo 13. ...

I. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad **y seguridad vial** que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

II. ...

II bis. En el ámbito de sus atribuciones y competencias, así como en coordinación con la Secretaría de Salud, garantizar el cumplimiento de los límites de alcohol en sangre y aire expirado de conformidad con la fracción XII del artículo 49 de la Ley General;

III. ... a V. ...

VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito. Conforme a lo dispuesto en la

<p>de tránsito. Conforme a lo dispuesto en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás ordenamientos aplicables.</p>	<p>Ley General, la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás ordenamientos aplicables;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>VII. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de sistemas de información en materia de movilidad y seguridad vial;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>VIII. Participar, en el marco de sus atribuciones y competencias en acciones de prevención y protocolos de actuación frente a situaciones de violencia de género en los sistemas de movilidad;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>IX. Participar, en el marco de sus atribuciones y competencias en acciones de protección al medio ambiente en relación con la movilidad y la seguridad vial; y</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 13 bis. Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Salud tendrá, las siguientes atribuciones:</p>

	<p>I. Elaborar las guías de práctica clínica y protocolos que permitan la mejora en la calidad de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>II. Capacitar al personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>III. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, realizar campañas de prevención de siniestros de tránsito, sobre los riesgos de conducir bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas o estupefacientes;</p> <p>IV. En el ámbito de sus atribuciones y competencias, así como en coordinación con Seguridad Ciudadana, vigilar el cumplimiento de los límites de alcohol en sangre y aire expirado de conformidad con la fracción XII del artículo 49 de la Ley General; y</p> <p>V. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 14.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría del</p>	<p>Artículo 14.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría del Medio</p>

<p>Medioambiente tendrá, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la Ciudad en materia de protección al medio ambiente;</p> <p>II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y</p> <p>III. ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Ambiente tendrá, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Emitir y verificar las normas oficiales mexicanas en materia de medio ambiente, lineamientos y demás ordenamientos aplicables que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la Ciudad en materia de protección al medio ambiente;</p> <p>II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, los particulares y el sector empresarial, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;</p> <p>III. ...</p> <p>IV. En coordinación con la Seguridad Ciudadana operar el programa de Patrullas Ambientales;</p> <p>V. Brindar a la Secretaría la asesoría para la implementación de obras de infraestructura para la movilidad que</p>
---	--

<p>Sin correlativo</p>	<p>procuren los menores impactos negativos a la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, en particular cuando se trate de los efectos negativos de la congestión vehicular, la contaminación del aire y las emisiones de gases; y</p> <p>VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 15. Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;</p> <p>II. Mantener, dentro del ámbito de su competencia, la vialidad libre de</p>	<p>Artículo 15. ...</p> <p>I. Auxiliar a la Secretaría, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la formulación y aplicación del Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial, cuando afecte su ámbito territorial;</p>

obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;

III. Autorizar el uso de las vías secundarias para otros fines distintos a su naturaleza o destino, cuando sea procedente, en los términos y condiciones previstos en las normas jurídicas y administrativas aplicables;

IV. Conformar y mantener actualizado un registro de las autorizaciones y avisos de inscripción para el uso de la vialidad, cuando conforme a la normatividad sea procedente;

II. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todas las y los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;

III. Mantener, dentro del ámbito de su competencia, la vialidad libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;

IV. Autorizar el uso de las vías secundarias para otros fines distintos a su naturaleza o destino, cuando sea procedente, en los términos y condiciones previstos en las normas jurídicas y administrativas aplicables;

V. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, vigilando que en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;

VI. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad desuso demarcaciones territoriales;

VII. Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia. Asimismo, como instancia de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;

VIII. Mantener una coordinación eficiente con la Secretaría para coadyuvar en el cumplimiento oportuno del Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial;

V. Conformar y mantener actualizado un registro de las autorizaciones y avisos de inscripción para el uso de la vialidad, cuando conforme a la normatividad sea procedente;

VI. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, vigilando que en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;

VII. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales;

VIII. Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que

<p>IX. Emitir visto bueno para la autorización que expida la Secretaría, respecto a las bases, sitios y lanzaderas de transporte público, en las vías secundarias de su demarcación;</p> <p>X. Remitir en forma mensual a la Secretaría las actualizaciones para la integración del padrón de estacionamientos públicos;</p> <p>XI. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen amovilidad integral;</p> <p>XII. Fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles, organizaciones sociales, empresas, comités ciudadanos, padres de familias, escuela y habitantes de su demarcación;</p>	<p>tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia. Asimismo, como instancia de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;</p> <p>IX. Mantener una coordinación eficiente con la Secretaría para coadyuvar en el cumplimiento oportuno del Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial;</p> <p>X. Emitir visto bueno para la autorización que expida la Secretaría, respecto a las bases, sitios y lanzaderas de transporte público, en las vías secundarias de su demarcación;</p> <p>XI. Remitir en forma mensual a la Secretaría las actualizaciones para la integración del padrón de estacionamientos públicos;</p> <p>XII. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la accesibilidad, movilidad integral y protección a la vida;</p>
---	--

XIII. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente; y

XIV. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

XIII. Fomentar la movilidad no motorizada, la micromovilidad sin anclaje y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles, organizaciones sociales, empresas, comités ciudadanos, padres de familias, escuela y habitantes de su demarcación;

XIV. Normar y vigilar la operación de sistemas de micromovilidad y micromovilidad sin anclaje;

XV. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;

XVI. En coordinación con la Secretaría y otras dependencias, capacitar a las personas a cargo de la atención a víctimas de siniestros de tránsito;

XVII. Autorizar ubicación, características y demás elementos que integren la infraestructura de movilidad a través de los planes y programas de desarrollo urbano que le corresponda aplicar, procurando la adecuada utilización de la infraestructura de movilidad, en coordinación con la Secretaría;

	<p>XVII. Crear e impulsar programas de educación vial y movilidad, que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas, su patrimonio, así como la socialización de la presente Ley; y</p> <p>XVIII. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.</p>
<p>Artículo 16. En la vía pública las alcaldías tendrán, dentro del ámbito de sus atribuciones, las siguientes facultades:</p> <p>I. Remitir a los depósitos vehiculares, los vehículos que se encuentren abandonados, deteriorados, inservibles, destruidos e inutilizados;</p> <p>II. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vialidades, sin la autorización correspondiente, en términos de la normativa aplicable y que no cuenten con el permiso correspondiente de la Secretaría; y</p>	<p>Artículo 16. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vialidades, sin la autorización correspondiente, en términos de la normativa aplicable y que no cuenten con el permiso correspondiente de la Secretaría; y</p>

<p>III. Retirar todo tipo de elementos que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de estas vías y que hayan sido colocados sin documento que acredite su legal instalación o colocación. Los objetos retirados se reputaran como mostrencos su destino quedará al arbitrio de la Alcaldía que los retiró.</p>	<p>III. Retirar todo tipo de elementos que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de estas vías y que hayan sido colocados sin documento que acredite su legal instalación o colocación. Los objetos retirados se reputarán como mostrencos su destino quedará al arbitrio de la Alcaldía que los retiró;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>IV. Colocar señalización para la utilización adecuada de la infraestructura destinada a la movilidad y seguridad vial;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>V. Promover a través de medios digitales e impresos, nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos y una sana convivencia en las calles;</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>VI. Aplicar programas de recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal, la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la Ley de la materia; y</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>VII. Diseñar, ordenar y operar los sistemas de micromovilidad y micromovilidad sin anclaje en la vía pública;</p>

<p>Para el cumplimiento de las facultades anteriores, las Alcaldías establecerán mecanismos de coordinación con Seguridad Ciudadana.</p>	<p>Para el cumplimiento de las facultades anteriores, las Alcaldías establecerán mecanismos de coordinación con las autoridades competentes según sea el caso.</p>
<p>Artículo 19.- Sin menoscabo de lo señalado en la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México y con el propósito desestimular la participación ciudadana en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, se crea el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad.</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 19.- Sin menoscabo de lo señalado en la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México y con el propósito de estimular la participación ciudadana en el diseño, implementación la elaboración, diseño, y evaluación de las acciones en materia de movilidad, se crea el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad.</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 20.- Son facultades del Consejo Asesor:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de vialidad y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;</p>	<p>Artículo 20.- Son facultades del Consejo Asesor:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de vialidad, seguridad vial y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;</p>

<p>III. a IV</p>	<p>III. a IV. ...</p> <p>V. Recibir propuestas del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial relativas a la materia.</p>
<p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios, Seguridad Ciudadana; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático, Protección Ecológica y Animal del Congreso de la Ciudad de México, así</p>	<p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por:</p> <p>I. La persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá;</p> <p>II. La persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia;</p> <p>III. Las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios, Seguridad Ciudadana, Secretaría de Salud; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes;</p> <p>IV. Las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes;</p> <p>V. Cuatro representantes de las instituciones públicas de educación</p>

como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

En cada Alcaldía se instalará un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial que será presidido por la persona titular de la Alcaldía, quien se abocará a la temática de

superior en calidad de consejeros permanentes;

VI. Cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes;

VII. Las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático, Protección Ecológica y Animal del Congreso de la Ciudad de México;

VIII. Una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes; y

IX. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes.

El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

~~En cada Alcaldía se instalará un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial que será presidido por la persona titular de la Alcaldía, quien se abocará a la temática de~~

<p>su demarcación, pudiendo poner a consideración del Consejo propuestas por realizar.</p>	<p>su demarcación, pudiendo poner a consideración del Consejo propuestas por realizar.</p>
	<p>Artículo 21 bis. En cada Alcaldía se instalará un un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial será integrado por:</p> <p>I. La persona titular de la Alcaldía quien lo presidirá;</p> <p>II. Un mínimo de tres y hasta cinco Concejales, con amplio conocimiento en la materia;</p> <p>III. Un representante de las unidades administrativas de la Alcaldía que tengan injerencia en los programas de movilidad, seguridad vial, infraestructura, aprovechamiento, desarrollo urbano y obras, entre otros; en términos del artículo 71 de la Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México;</p> <p>IV. Un representante de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México; y</p> <p>V. Tres representantes en calidad de invitados permanentes según como se indica a continuación:</p>

	<p>a) Un representante de la participación de la sociedad, pueblos, barrios y comunidades indígenas;</p> <p>b) Un representante de instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley; y</p> <p>c) Un representante de las organizaciones de la sociedad civil y gobierno.</p> <p>Quienes funcionarán como observatorio ciudadano y se abocarán a la temática de su demarcación, pudiendo poner a consideración del Consejo propuestas por realizar.</p> <p>El Consejo deberá reunirse en sesiones trimestrales, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.</p>
<p>Artículo 24. Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>I. Establecer programas, procesos y lineamientos para implementar la integración de los servicios de transporte público de pasajeros proporcionado por la Administración Pública y los servicios de</p>	<p>Artículo 24. Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>I. Establecer programas, procesos y lineamientos para implementar la integración de los servicios de transporte público de pasajeros proporcionado por la Administración Pública y los servicios de</p>

<p>transporte concesionado, al Sistema Integrado de Transporte Público;</p> <p>II. ... a III. ...</p>	<p>transporte concesionado, al Sistema Integrado de Transporte Público;</p> <p>II. ... a III. ...</p>
<p>Artículo 25. El Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, estará integrado por la persona titular de la Secretaría de Movilidad, quien presidirá, las personas Titulares de las Direcciones Generales de la Secretaría y las personas Titulares de las entidades y los organismos de la Administración Pública que prestan el servicio de transporte de pasajeros, incluyendo a las personas titulares del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús y del Sistema de Transporte Público Cablebús.</p>	<p>Artículo 25. El Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, estará integrado por la persona titular de la Secretaría de Movilidad, quien presidirá, las personas Titulares de las Direcciones Generales de la Secretaría y las personas Titulares de las entidades y los organismos de la Administración Pública que prestan el servicio de transporte de pasajeros, incluyendo a las personas titulares del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús y del Sistema de Transporte Público Cablebús.</p>
<p>Artículo 28. La Comisión de Clasificación de Vialidades estará integrada, por la persona titular de la Secretaría, quien la presidirá; la persona titular de la Dirección General de Planeación y Políticas, quien será su Secretario; por las y los representantes de la Secretaría de Gobierno, de la Secretaría de Desarrollo Urbano, de Seguridad Ciudadana, de la Secretaría de Obras; de la Secretaría de Finanzas, y de las Alcaldías.</p>	<p>Artículo 28. La Comisión de Clasificación de Vialidades estará integrada, por la persona titular de la Secretaría, quien la presidirá; la persona titular de la Dirección General de Planeación y Políticas, quien será su Secretario; por las y los representantes de la Secretaría de Gobierno, de la Secretaría de Desarrollo Urbano, de Seguridad Ciudadana, de la Secretaría de Obras; de la Secretaría de Finanzas, y de las Alcaldías.</p>

<p>Artículo 29.- El Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, tiene como propósito buscar los mecanismos y ejecutar las acciones necesarias para eficiente el servicio de transporte público, renovar periódicamente el parque vehicular e infraestructura del servicio y no poner en riesgo su prestación.</p>	<p>Artículo 29. El Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, tiene como propósito buscar los mecanismos y ejecutar las acciones necesarias para eficientar el servicio de transporte público, renovar periódicamente el parque vehicular e infraestructura del servicio y no poner en riesgo su prestación priorizando en todo momento la utilización de vehículos cero y bajas emisiones.</p>
<p>Artículo 30.- Son funciones del Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público</p> <p>I. ...</p> <p>II. Proponer y aplicar conjuntamente con la Secretaría, en coordinación con otras dependencias, programas desfinanciamiento para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio de transporte público concesionado, brindando apoyo a través de bonos por el porcentaje del valor de la unidad que determine el Comité, tomando como base el presupuesto que autorice el Congreso de la Ciudad de México para tal efecto;</p>	<p>Artículo 30. Son funciones del Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Proponer y aplicar conjuntamente con la Secretaría, en coordinación con otras dependencias, programas de financiamiento para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio de transporte público concesionado priorizando la adquisición de vehículos de cero o baja emisión de contaminantes, brindando apoyo a través de bonos por el porcentaje del valor de la unidad que determine el Comité, tomando como base el presupuesto que autorice el Congreso de la Ciudad de México para tal efecto;</p>

<p>III. Crear y vigilar el funcionamiento del Fondo de promoción para el financiamiento del transporte público, que se regirá bajo los criterios de equidad social, productividad</p> <p>IV. a V.</p> <p>La Secretaría deberá prever en su anteproyecto de presupuesto, los recursos que aportará al Fondo, que no excederán desmonto recaudado por concepto del pago de derechos de revista vehicular.</p>	<p>III. Crear y vigilar el funcionamiento del Fondo de promoción para el financiamiento del transporte público, que se regirá bajo los criterios de equidad social, productividad y los señalados en la presente ley;</p> <p>IV. a V.</p> <p>La Secretaría deberá prever en su anteproyecto de presupuesto, los recursos que aportará al Fondo, que no excederán del monto recaudado por concepto del pago de derechos de revista vehicular.</p>
<p>Artículo 34. Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:</p> <p>I. Promover alternativas de movilidad a través de propulsión humana, el mayor uso del transporte público, energías alternativas, menor dependencia de modos de transporte motorizados individuales y mejorar tecnologías y combustibles;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Proponer mejoras a la infraestructura para la movilidad y servicios auxiliares;</p>	<p>Artículo 34. Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:</p> <p>I. Promover alternativas de movilidad a través de modos de propulsión humana o eléctrica, el mayor uso del transporte público, energías limpias, alternativas y sustentables, menor dependencia de modos de transporte motorizados individuales y mejorar tecnologías y combustibles;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Proponer mejoras a la infraestructura para la movilidad, seguridad vial y servicios auxiliares;</p>

<p>IV. ...</p> <p>V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad;</p> <p>VI. Elaborar iniciativas que promuevan el diseño universal en la infraestructura para la movilidad y de transporte;</p> <p>VII. ... a IX. ...</p> <p>X. Desarrollar acciones que protejan a los peatones y a los ciclistas.</p>	<p>IV. ...</p> <p>V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad y seguridad vial;</p> <p>VI. Elaborar iniciativas que promuevan el diseño universal en la infraestructura para la movilidad, seguridad vial y de transporte;</p> <p>VII. ... a IX. ...</p> <p>X. Desarrollar acciones que protejan a los peatones y a los ciclistas incluidas aquellas que permitan el intercambio de información relacionada a la seguridad vial, con apoyo de las entidades y dependencias de la administración pública, así como Alcaldías.</p>
<p>Artículo 34 Bis. Los recursos del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, estarán integrados por:</p> <p>I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México;</p> <p>II. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos;</p>	<p>Artículo 34 bis. ...</p> <p>I. Los recursos suficientes destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México;</p> <p>II. ...</p>

<p>Sin correlativo</p> <p>III. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.</p>	<p>III. El porcentaje que la Secretaría destine de la recaudación de las fotocívicas, el cual deberá corresponder por lo menos al treinta y cinco por ciento de lo recaudado anualmente; y</p> <p>IV. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.</p>
<p>Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:</p> <p>I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal;</p> <p>II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas.</p>	<p>Artículo 34 ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:</p> <p>I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal;</p> <p>II. Desarrollar acciones para reducir los siniestros a peatones y ciclistas; y</p> <p>III.- Dotar de recursos e implementar en conjunto con las Alcaldías programas de sensibilización sobre nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos peatonal, ciclista y se promueva una sana convivencia en las calles.</p>
<p>TITULO SEGUNDO DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD</p> <p>CAPÍTULO I</p>	<p>TITULO SEGUNDO DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD</p> <p>CAPÍTULO I</p>



DISPOSICIONES GENERALES	DISPOSICIONES GENERALES
<p>Artículo 35.- La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa de Gobierno de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico de la Ciudad de México; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 35. La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa de Gobierno de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico de la Ciudad de México; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base en el ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura amovilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 36. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base en el ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.</p> <p>...</p>

Artículo 37. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:

I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;

II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

Artículo 37. ...

I. Procurar medidas que garanticen la protección de la vida, salud e integridad física de todas las personas usuarias de la vía, así como la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para **todas las personas usuarias** y que busque la conexión **entre el sistema de transporte público, de la movilidad no motorizada, así como entre vías y de** rutas urbanas y metropolitanas;

II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas **en situación de vulnerabilidad**, con discapacidad y/o movilidad limitada;

II bis. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal en los

<p>III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada;</p> <p>IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;</p> <p>V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;</p>	<p>sistemas de movilidad y en la estructura vial atendiendo a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p>III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p>IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público individual y colectivo, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes, de tracción humana y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética y el uso racional del automóvil particular, en tanto el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico, haciendo uso de las tecnologías de información y comunicación disponibles, asegurando la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía;</p> <p>V. Garantizar que la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos no motorizados o de tracción humana, particularmente a la niñez,</p>
---	---

<p>VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, inobservancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte;</p> <p>VII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;</p>	<p>personas adultas mayores, en situación de vulnerabilidad, con discapacidad o con movilidad limitada;</p> <p>VI.Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;</p> <p>VII. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo, el desarrollo urbano, el ordenamiento del territorio y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que fomenten desarrollos densos y asequibles en zonas cubiertas por el Sistema Integrado de Transporte y desincentiven el</p>
---	--

<p>VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;</p> <p>IX. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;</p> <p>X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;</p> <p>XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos, y</p>	<p>desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no lo estén;</p> <p>VIII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo, el comercio y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;</p> <p>IX. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;</p> <p>X. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;</p> <p>XI. Promover la capacitación de las personas operadoras de los servicios de transporte público y de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;</p>
---	---

XII. Promover políticas y planes con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.

XII. Promover acciones de capacitación de las personas operadoras de los servicios de transporte público y de emergencia en perspectiva de género y atención a grupos vulnerables con perspectiva de seguridad ciudadana;

XIII. Promover acciones para hacer más eficiente y segura la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos negativos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;

XIV. Adoptar medidas que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido;

XV. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos, y

	<p>XVI. Promover políticas, y planes y metodologías con perspectiva de género que garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.</p>
Sin correlativo	<p>Artículo 37 bis. En la planeación y el diseño de las políticas de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes fomentarán y garantizarán la participación de las mujeres, considerando, además de su interseccionalidad:</p> <p>I. La implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, eficiente e incluyente la experiencia de la movilidad de las mujeres y la movilidad del cuidado;</p> <p>II. La adopción de estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial para prevenir y erradicar las violencias de género, bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes, incluyendo la capacitación, sensibilización de las</p>

	<p>personas responsables del diseño, operación y evaluación de los sistemas de movilidad; y</p> <p>III. Atender a lo dispuesto en las leyes de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como aquellas recomendaciones y políticas que aseguren la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía.</p>
<p>CAPÍTULO II PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD</p>	<p>CAPÍTULO II PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD</p>
<p>Artículo 38. Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad en todas sus modalidades, se prestarán des acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.</p>	<p>Artículo 38. Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad en todas sus modalidades, se prestarán de acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.</p>
<p>Artículo 40. El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.</p>	<p>Artículo 40. El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.</p>

<p>Dentro de este programa, deberá contemplarse la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.</p>	<p>Dentro de este programa, deberá diseñarse con un enfoque sistémico, contemplando la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de interseccionalidad, accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.</p>
<p>Artículo 41. El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:</p> <p>I. El diagnóstico;</p> <p>II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;</p> <p>III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable</p>	<p>Artículo 41. El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:</p> <p>I. El diagnóstico considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad, en situación de vulnerabilidad y de género;</p> <p>II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en la Estrategia Nacional y el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;</p> <p>III. ...</p>

<p>de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:</p> <p>a) Ordenación del tránsito de vehículos;</p> <p>b) ...</p> <p>c) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;</p> <p>d) Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;</p> <p>e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;</p> <p>f) Infraestructura para la movilidad;</p> <p>g) ... a i)...</p>	<p>a) Criterios para el diseño vial y la ordenación del tránsito de vehículos;</p> <p>b) ...</p> <p>c) Fomento del uso de la bicicleta, vehículos no motorizados y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p>d) ...</p> <p>e) Mejoramiento y eficiencia de sistemas integrados de transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;</p> <p>f) Infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;</p> <p>g) ... a i)...</p> <p>j) Educación vial y todas aquellas medidas para promover la circulación de personas y vehículos con prudencia y</p>
--	--

<p>j) Medidas para promover la circulación de personas y vehículos con prudencia y cortesía, así como la promoción den cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sustentable; y</p> <p>k) Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito.</p> <p>IV. ... a VII. ...</p>	<p>cortesía, así como la promoción del cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sustentable; y</p> <p>k) ...</p> <p>IV. ... a VII. ...</p>
<p>Artículo 42. El Programa Integral de Seguridad Vial deberá considerar todas las medidas administrativas, operativas y descoordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, anteponiendo la jerarquía de movilidad.</p> <p>Corresponde a la Secretaría, en coordinación con Seguridad Ciudadana, Secretaria del Medio Ambiente, Secretaría de Obras, Secretaría de Desarrollo Urbano, Alcaldías y otras autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión de la persona Titular de la Jefatura de Gobierno; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.</p>	<p>Artículo 42. El Programa Integral de Seguridad Vial deberá considerar todas las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, anteponiendo la jerarquía de movilidad.</p> <p>Corresponde a la Secretaría, en coordinación con Seguridad Ciudadana, Secretaria del Medio Ambiente, Secretaría de Salud, Secretaría de Obras, Secretaría de Desarrollo Urbano, Alcaldías y otras autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión de la persona Titular de la Jefatura de Gobierno; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.</p>

<p>Artículo 43. El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir como mínimo:</p> <p>I. El diagnóstico;</p> <p>II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;</p> <p>III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:</p> <p>a) ... a c) ...</p> <p>d) Actividades de prevención de hechos de tránsito; y</p> <p>e) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.</p> <p>IV. ... a VII. ...</p>	<p>Artículo 43. El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir como mínimo:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en la Estrategia Nacional y el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;</p> <p>III. ...</p> <p>a) ... a la c) ...</p> <p>d) Actividades de prevención de hechos de tránsito; y</p> <p>e) Atención prehospitalaria de hechos de tránsito; y</p> <p>f) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.</p> <p>IV. ... a VII.</p> <p>VIII. El diseño e implementación de las auditorías e informes de movilidad y</p>
--	---

	<p>seguridad vial, así como los mecanismos para divulgar sus resultados.</p>
<p>Artículo 44. La formulación y aprobación de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial será de acuerdo a la establecido en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.</p>	<p>Artículo 44. La formulación y aprobación de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial será de acuerdo a lo establecido en la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México.</p>
<p>Artículo 45. Los programas específicos tienen por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos e infraestructuras para la movilidad, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.</p>	<p>Artículo 45. Los programas específicos tienen por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos e infraestructuras para la movilidad y la seguridad vial, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.</p>
<p>Artículo 46. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las siguientes herramientas:</p> <p>I. ... a VII. ...</p>	<p>Artículo 46. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las siguientes herramientas:</p> <p>I. ... a VII. ...</p> <p>VIII. Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
<p>Artículo 47. El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de</p>	<p>Artículo 47. El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de</p>

datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información sobre la Ciudad en materia de movilidad. La información que alimente al sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse.

Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de

datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información sobre la Ciudad en materia de movilidad. La información que alimente al sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse.

La información contenida en el Sistema deberá considerar características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género, de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad.

Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística **organizada, estandarizada**, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, **deberá** incluir componentes de datos abiertos **y se** regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.

Datos personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.

El Sistema de información y seguimiento de movilidad contendrá como mínimo lo siguiente:

I. La información contenida en el Registro Público Vehicular;

II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;

III. Operadores de servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Conductores de los servicios de transporte público y de carga;

V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de sanciones respectivas;

VI. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular;

VII. Información sobre encuestas origen - destino, con atención a la movilidad del cuidado;

VIII. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

	<p>IX. Alta y baja de vehículos nuevos o usados;</p> <p>X. Información sobre adecuaciones de infraestructura y red vial; y</p> <p>XI. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y seguimiento de movilidad y el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
<p>Artículo 48. El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. El sistema reconfigurará con información geo estadística e indicadores sobre seguridad vial, infracciones y hechos de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas.</p> <p>La información que alimente este sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, incluyendo actores privados que manejen información clave en la materia, de manera mensual.</p>	<p>Artículo 48. El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. El sistema se conformará con información geo estadística e indicadores sobre seguridad vial, infracciones y hechos de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas.</p> <p>...</p>

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.

...

El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial contendrá como mínimo lo siguiente:

I. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

II. Información sobre los resultados de auditorías e inspecciones de seguridad vial;

III. El registro mensual de la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio de siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de

	<p>víctimas involucradas y las características de las lesiones que reporten las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria de conformidad con la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México; y</p> <p>IV. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y seguimiento de seguridad vial y el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
<p>Artículo 50. La Secretaría pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad más tardar el 30 de noviembre de cada año.</p>	<p>Artículo 50. La Secretaría pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad y seguridad vial a más tardar el 30 de noviembre de cada año.</p>
<p>Artículo 51. Las auditorías de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por la Secretaría y se podrán aplicar a todos los proyectos viales y de transporte:</p> <p>I. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan</p>	<p>Artículo 51. Las auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por la Secretaría y se podrán aplicar a todos los proyectos viales y de transporte:</p> <p>I. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que</p>

<p>los criterios de movilidad y seguridad vial enunciados en esta Ley; y</p> <p>II. ...</p> <p>Para la aplicación de estas auditorías la Secretaría se ajustará a lo establecido en el Reglamento y a los lineamientos técnicos que publique para tal fin.</p>	<p>se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad y seguridad vial enunciados en la Ley General y en esta Ley; y</p> <p>II. ...</p> <p>Para la aplicación de estas auditorías e inspecciones, la Secretaría se ajustará a lo establecido en el Reglamento y a los lineamientos técnicos que publique el Sistema Nacional para tal fin, así como los procesos para la certificación de las personas, organismos e instituciones acreditadas para realizarlas.</p>
<p style="text-align: center;">CAPITULO III DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD</p>
<p>Artículo 53. El estudio del impacto de movilidad tiene por objeto que la Secretaría evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas dentro del territorio de la Ciudad, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad debida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable de la Ciudad, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el</p>	<p>Artículo 53. El estudio del impacto de movilidad y seguridad vial tiene por objeto que la Secretaría evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas dentro del territorio de la Ciudad, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad debida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable de la Ciudad, así como asegurar su congruencia con el</p>

<p>Programa Integral de Seguridad Vial, el Programa General de Desarrollo Urbano los principios establecidos en esta Ley.</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el Programa General de Desarrollo Urbano los principios establecidos en esta Ley.</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p style="text-align: center;">TITULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE</p>	<p style="text-align: center;">TITULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE</p>
<p>Artículo 55.- El Servicio de Transporten en la Ciudad, para los efectos de esta Ley, se clasifica en:</p> <p>I. ... y II. ...</p>	<p>Artículo 55. El Servicio de Transporte público y privado en la Ciudad se desarrollará en un sistema integrado, permitiendo la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y medios de pago. Para los efectos de esta Ley, se clasifica en:</p> <p>I. ... y II. ...</p>
<p>Artículo 60.- El servicio de transporte en todas sus modalidades se ajustará al Programa Integral de Movilidad de la Ciudad.</p> <p>A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios</p>	<p>Artículo 60. El servicio de transporte en todas sus modalidades se ajustará al Programa Integral de Movilidad de la Ciudad.</p> <p>A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios</p>

<p>del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que reencuentren mal comunicadas.</p>	<p>del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que se encuentren mal comunicadas.</p>
<p>Artículo 61. ...</p> <p>La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de los concesionarios, ésta permanecerá vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se emítanlos lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.</p>	<p>Artículo 61. ...</p> <p>La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de los concesionarios, ésta permanecerá vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se emitan los lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.</p>
<p>CAPÍTULO II DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR</p>	<p>CAPÍTULO II DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR</p>
<p>Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus</p>	<p>Artículo 64. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus</p>

<p>modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.</p> <p>...</p>	<p>modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.</p> <p>...</p> <p>Los permisos para conducir no podrán otorgarse cuando se trate de vehículos de uso comercial o de transporte público.</p>
<p>Artículo 65.- Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar las evaluaciones y en su caso los cursos que para el efecto establezca la Secretaría, además de cumplir con los demás requisitos que señala esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p>	<p>Artículo 65. Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar el examen de valoración integral de aptitud, así como el examen teórico práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso que se trate;</p> <p>Para tal efecto, la Secretaría emitirá los lineamientos para la evaluación, que incluyan:</p> <p>I. El contenido del examen teórico práctico de conocimientos y habilidades para cada una de las licencias y permisos;</p>

	<p>II. El protocolo para la aplicación de los exámenes teórico prácticos;</p> <p>III. Los requisitos que garanticen a las personas con discapacidad el acceso a licencias o permisos en en igualdad de condiciones y formatos accesibles; y</p> <p>IV. Las medidas para la expedición de licencias por la Secretaría ya sea impresas en material plástico o en forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en el territorio nacional.</p>
<p>Artículo 67. La Secretaría deberá cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;</p> <p>II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres años</p>	<p>Artículo 67. ...</p> <p>I. Cuando la persona titular sea sancionada por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;</p>

<p>por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;</p> <p>III. Cuando el titular cometa alguna infracción a la presente Ley o sus reglamentos, bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas;</p> <p>IV. Cuando al titular se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir;</p> <p>V. Cuando se compruebe que la información proporcionada para su expedición es falsa, o bien que alguno de los documentos presentados es falso o alterado, en cuyo caso se dará vista a la autoridad competente; y</p> <p>VI. Cuando una autoridad jurisdiccional o ministerial determine en definitiva que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad del titular y éste tenga como consecuencia la pérdida de la vida o cause lesiones que pongan en peligro la</p>	<p>II. Cuando la persona titular cause daños y lesiones por segunda vez en un periodo de un año a peatones o ciclistas en hechos de tránsito, determinadas por las autoridades respectivas;</p> <p>III. Cuando la persona titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;</p> <p>IV. Cuando la persona titular cometa alguna infracción a la presente Ley o sus reglamentos, bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas;</p> <p>V. Cuando a la persona titular se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir;</p> <p>VI. Cuando a la persona titular, dentro de un periodo de seis meses, se le hayan agotado los diez puntos a su matrícula y los doce puntos a su licencia;</p>
--	---

seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y

VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando el titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucradas en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

VII. Cuando se compruebe que la información proporcionada para su expedición es falsa, o bien que alguno de los documentos presentados es falso o alterado, en cuyo caso se dará vista a la autoridad competente;

VIII. Cuando una autoridad jurisdiccional o ministerial determine en definitiva que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad de la persona titular y éste tenga como consecuencia la pérdida de la vida o cause lesiones que pongan

	<p>en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y</p> <p>IX. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando la persona titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. Las personas conductoras de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucradas en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.</p>
<p>Artículo 68.- La Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:</p> <p>I. Si el conductor acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año;</p>	<p>Artículo 68. ...</p> <p>I. Si la persona conductora acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año y</p>

<p>II. Cuando el titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;</p> <p>III. Por un año, cuando la persona titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligada la persona infractora a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y</p> <p>IV. ...</p> <p>...</p> <p>El conductor que infrinja el párrafo anterior, se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.</p>	<p>haya agotado en dos periodos consecutivos la mitad de los puntos de su matrícula y los puntos de la licencia;</p> <p>II. Cuando la persona titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;</p> <p>III. Por un año, cuando la persona titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligada la persona infractora a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y</p> <p>IV. ...</p> <p>...</p> <p>La persona conductora que infrinja el párrafo anterior, se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.</p>
---	---

	<p>Para que la suspensión quede anulada la persona conductora deberá tomar un curso de manejo emitido por la Secretaría, así como acreditar el examen teórico práctico correspondiente en una sola exhibición, de no ser así la suspensión se dará por otros tres meses.</p>
<p>Artículo 69. A ninguna persona se le reexpedirá un permiso o licencia para conducir en los siguientes casos:</p> <p>I. ... a III. ...</p> <p>IV. Cuando así lo ordene la autoridad judicial o administrativa.</p>	<p>Artículo 69. ...</p> <p>I. ... a III. ...</p> <p>IV. Cuando en un periodo no mayor a dos años haya vencido en más de dos ocasiones los puntos a su matrícula y a la licencia; y</p> <p>V. Cuando así lo ordene la autoridad judicial o administrativa.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO</p>
<p>Artículo 74. El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos,</p>	<p>Artículo 74. El Sistema Integrado de Transporte deberá atender a la jerarquía de la movilidad y funcionará bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura,</p>

<p>sistemas de control e información, así como ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.</p> <p>...</p>	<p>estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 79.- Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado, como estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros.</p>	<p>Artículo 79. Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado, como estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros.</p> <p>Las políticas y programas de movilidad y seguridad vial promoverán la intermodalidad con una visión científica en coordinación con las instancias</p>

	<p>metropolitanas. La información generada sobre los modos de transporte y las demandas de viajes deberá encontrarse vinculada y accesible, regida por los principios de transparencia y simplificación administrativa.</p> <p>Para cumplir con los supuestos a que se refiere este artículo, las autoridades competentes en la materia deberán observar los lineamientos que al efecto emita la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México.</p>
<p>Artículo 80. La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 80. La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, higiene y eficiencia.</p> <p>...</p> <p>Asimismo, deberá establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.</p> <p>En aquellas demarcaciones territoriales que cuenten con áreas rurales se deberá proveer el servicio de transporte público</p>

<p>...</p> <p>...</p>	<p>gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 81.- La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable.</p> <p>Asimismo, deberán emitir y actualizar constantemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos y de seguridad, obligatorios con el objeto de satisfacer las</p>	<p>Artículo 81. La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de estos u otros grupos en situación de vulnerabilidad.</p> <p>Asimismo, deberán emitir y actualizar constantemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos; rutas accesibles,</p>

<p>características de accesibilidad y diseño universal.</p>	<p>señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras medidas de seguridad, obligatorias con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.</p>
<p>Artículo 82.- Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matrícula de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.</p>	<p>Artículo 82. Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matrícula de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia, debiendo contar con una versión en formato accesible; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.</p>
<p style="text-align: center;">CAPITULO IV DE LAS CONCESIONES</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV DE LAS CONCESIONES</p>
<p>Artículo 84.- En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, la Secretaría otorgará concesiones para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y de carga.</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 84. En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, la Secretaría otorgará concesiones para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y de carga.</p> <p>...</p> <p>...</p>

<p>Para efectos de esta Ley y sus reglamentos, constituye servicio público de carga, exclusivamente, el que realizan las personas físicas o morales en sitios, lanzaderas y bases de servicio, al amparo de la concesión y demás documentación expedidos por las autoridades competentes.</p>	<p>Para efectos de esta Ley y sus reglamentos, constituye servicio público de carga, exclusivamente, el que realizan las personas físicas o morales en sitios, lanzaderas y bases de servicio, al amparo de la concesión y demás documentación expedida por las autoridades competentes.</p>
<p>Artículo 87. La acreditación de la capacidad técnica, administrativa y financiera para la prestación del servicio de corredores de transporte, deberá asegurar la prestación del servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad y permanencia.</p> <p>La persona interesada en obtener una concesión para este tipo de servicio deberá acreditar su capacidad financiera con la documentación que garantice su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuentes desfinanciamiento para prestar el servicio.</p>	<p>Artículo 87. La acreditación de la capacidad técnica, administrativa y financiera para la prestación del servicio de corredores de transporte, deberá asegurar la prestación del servicio en condiciones de calidad, accesibilidad, seguridad, oportunidad y permanencia.</p> <p>La persona interesada en obtener una concesión para este tipo de servicio deberá acreditar su capacidad financiera con la documentación que garantice su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuentes de financiamiento para prestar el servicio.</p>
<p>Artículo 93. Ninguna concesión se otorgará, si con ello se establece una competencia ruinosa o ésta va en detrimento delos intereses del público usuario, o se cause perjuicio al interés público.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 93. Ninguna concesión se otorgará, si con ello se establece una competencia ruinosa o ésta va en detrimento de los intereses del público usuario, o se cause perjuicio al interés público.</p> <p>...</p>

Artículo 95. Las concesiones para la explotación del servicio de transporte público que se otorguen a las personas físicas, serán individuales y no podrán amparar más de una unidad.

En el caso de personas morales la concesión incluirá el número de unidades que sean necesarias para la explotación deservicio en forma adecuada, lo cual deberá estar previa y claramente definido en el documento que ampara la concesión.

...

Artículo 95. ...

En el caso de personas morales la concesión incluirá el número de unidades que sean necesarias para la explotación **de servicio** en forma adecuada, lo cual deberá estar previa y claramente definido en el documento que ampara la concesión.

...

Las personas físicas o morales concesionarias deberán implementar mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de Protección de Datos Personales en Posesión, y brindar a la autoridad todos aquellos datos que se le soliciten en cuanto a la prestación del servicio materia de la concesión de conformidad a lo establecido en la presente ley, su reglamento y normas técnicas de transporte aplicables.

<p>Artículo 96.- Las concesiones otorgadas por la Secretaría para la prestación del servicio de transporte público, no crean derechos reales, ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorga el derecho al uso, aprovechamiento y explotación deservicio de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y podrán cederse en términos de lo dispuesto por el artículo 104 de esta Ley.</p>	<p>Artículo 96. Las concesiones otorgadas por la Secretaría para la prestación del servicio de transporte público, no crean derechos reales, ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorga el derecho al uso, aprovechamiento y explotación del servicio de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y podrán cederse en términos de lo dispuesto por el artículo 104 de esta Ley.</p>
<p>Artículo 100.- La Declaratoria de Necesidad que se emita para el otorgamiento de concesiones para la prestación deservicio de transporte público de pasajeros y de carga, deberá contener:</p> <p>I. ... a VII. ...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 100. La Declaratoria de Necesidad que se emita para el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, deberá contener:</p> <p>I. ... a VII. ...</p> <p>...</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO V DE LA VIGENCIA DE LAS CONCESIONES</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO V DE LA VIGENCIA DE LAS CONCESIONES</p>
<p>Artículo 101. Las concesiones que otorgue la Secretaría de conformidad con esta Ley, señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las</p>	<p>Artículo 101. Las concesiones que otorgue la Secretaría de conformidad con esta Ley, señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las</p>

<p>inversiones que deban hacerse para la prestación deservicio, sin que pueda exceder de veinte años.</p>	<p>inversiones que deban hacerse para la prestación del servicio, sin que pueda exceder de veinte años.</p>
<p>CAPÍTULO VI DE LA CESIÓN O TRANSMISIÓN DE LAS CONCESIONES</p>	<p>CAPÍTULO VI DE LA CESIÓN O TRANSMISIÓN DE LAS CONCESIONES</p>
<p>Artículo 109. La Secretaría resolverá la solicitud de cesión o transmisión de los derechos derivados de una concesión, en un término que en ningún caso excederá de cuarenta días hábiles a partir de que los interesados hayan cumplido todos los requisitos.</p> <p>Si agotado el plazomencionado no se ha resuelto la petición respectiva, se entenderá que opera la afirmativa ficta y el interesado deberá presentar dentro de los cinco días siguientes, los comprobantes de pago de derechos y la documentación e información respectiva, para que dentro de los quince días posteriores le sea otorgado el documento correspondiente</p>	<p>Artículo 109. ...</p> <p>Si agotado el plazo mencionado no se ha resuelto la petición respectiva, se entenderá que opera la afirmativa ficta y el interesado deberá presentar dentro de los cinco días siguientes, los comprobantes de pago de derechos y la documentación e información respectiva, para que dentro de los quince días posteriores le sea otorgado el documento correspondiente</p>
<p>CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS</p>	<p>CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS</p>
<p>Artículo 119. El procedimiento y forma en que se lleve a cabo la revista vehicular, serán determinados por la Secretaría</p>	<p>Artículo 119. ...</p>

<p>atendiendo a los principios de transparencia, simplificación administrativa y combate a la corrupción; misma que establecerá un calendario conforme a la terminación de la placa de matrícula, el cual iniciará durante el segundo trimestre del año.</p> <p>El incumplimiento al procedimiento y condiciones que establezca la Secretaría será sancionada de conformidad con la Ley de Responsabilidades Administrativas de la Ciudad de México, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que pudieran surgir de otras disposiciones.</p>	<p>El incumplimiento al procedimiento y condiciones que establezca la Secretaría será sancionada de conformidad con la Ley de Responsabilidades Administrativas de la Ciudad de México, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que pudieran surgir de otras disposiciones.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO VIII DE LOS PERMISOS DEL TRANSPORTE</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO VIII DE LOS PERMISOS DEL TRANSPORTE</p>
<p>Artículo 121. La Secretaría en el momento que se presente suspensión total o parcial del servicio por causas de caso fortuito o fuerza mayor, podrá otorgar permisos temporales para la prestación de los servicios de transporte públicos en todas sus modalidades, a personas físicas y morales, aún y cuando no sean concesionarias; estos permisos duraran el tiempo que dure el evento de que se trate sin que los mismos puedan exceder de ciento ochenta días naturales; en los casos de que este plazo se exceda</p>	<p>Artículo 121. La Secretaría en el momento que se presente suspensión total o parcial del servicio por causas de caso fortuito o fuerza mayor, podrá otorgar permisos temporales para la prestación de los servicios de transporte públicos en todas sus modalidades, a personas físicas y morales, aún y cuando no sean concesionarias; estos permisos duraran el tiempo que dure el evento de que se trate sin que los mismos puedan exceder de ciento ochenta días naturales; en los casos de que este plazo se exceda</p>

<p>y aún los efectos del evento sigan ocasionando la suspensión del servicio, la Secretaría ampliará dicho plazo por sesenta días naturales más, sin que ello genere derechos sobre la prestación del servicio y/o derechos adquiridos.</p>	<p>y aún los efectos del evento sigan ocasionando la suspensión del servicio, la Secretaría ampliará dicho plazo por sesenta días naturales más, sin que ello genere derechos sobre la prestación del servicio y/o derechos adquiridos.</p>
<p>Artículo 122. La Secretaría en los casos de que se llegase a suspender total o parcialmente el servicio de transporte público, por causas de caso fortuito, fuerza mayor, cuestiones de seguridad pública o de seguridad nacional, a través de los organismos descentralizados y de los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte público, proporcionarán a la población el servicio de transporte, desde el inicio de la suspensión hasta el momento en que la propia Secretaría lo determine.</p>	<p>Artículo 122. La Secretaría en los casos de que se llegase a suspender total o parcialmente el servicio de transporte público, por causas de caso fortuito, fuerza mayor, cuestiones de seguridad pública o de seguridad nacional, a través de los organismos descentralizados y de los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte público, proporcionarán a la población el servicio de transporte, desde el inicio de la suspensión hasta el momento en que la propia Secretaría lo determine.</p> <p>En los casos referidos en el párrafo anterior, la Secretaría deberá garantizar condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia.</p>
<p>Artículo 125. Para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como para el establecimiento de sitios, bases, lanzaderas y su equipamiento auxiliar en la Ciudad, los interesados deberán contar con un permiso expedido por la</p>	<p>Artículo 125. Para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como para el establecimiento de sitios, bases, lanzaderas y su equipamiento auxiliar en la Ciudad, los interesados deberán contar con un permiso expedido por la</p>

<p>Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y del pago de los derechos correspondientes.</p>	<p>Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y del pago de los derechos correspondientes.</p>
<p>Artículo 129. Los permisos que otorgue la Secretaría señalarán con precisión el tiempo de su vigencia, sin que puedan exceder de seis años prorrogables. El permisionario contará con treinta días de anticipación al vencimiento de la vigencia, para presentar la solicitud de prórroga.</p> <p>La falta de presentación de la solicitud de prórroga en el término señalado, implicará la extinción automática del permiso sin necesidad de resolución alguna.</p> <p>Presentada la solicitud de prórroga en tiempo y forma, la Secretaría resolverá en un plazo máximo de un mes; si transcurrido este plazo la Secretaría no da respuesta, operará la afirmativa ficta de conformidad a lo establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el permisionario deberá presentar, dentro de los cinco días siguientes los comprobantes de pago de derechos y los documentos e información necesaria, para que dentro de los quince días posteriores, le sea otorgado el documento correspondiente.</p>	<p>Artículo 129. ...</p> <p>...</p> <p>Presentada la solicitud de prórroga en tiempo y forma, la Secretaría resolverá en un plazo máximo de un mes; si transcurrido este plazo la Secretaría no da respuesta, operará la afirmativa ficta de conformidad a lo establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el permisionario deberá presentar, dentro de los cinco días siguientes los comprobantes de pago de derechos y los documentos e información necesaria, para que dentro de los quince días posteriores, le sea otorgado el documento correspondiente.</p>



<p style="text-align: center;">CAPITULO IX DE LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO IX DE LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS</p>
<p>Artículo 132.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 132.</p> <p>...</p> <p>Las víctimas que resultaran del hecho de tránsito cuya condición clínica se considere que pone en peligro la vida, un órgano o su función deberán recibir la atención médica prehospitalaria desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia.</p> <p>Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar sobre la ocurrencia del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.</p>

CAPITULO X DEL REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE	CAPÍTULO X DEL REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE
<p>Artículo 141. El registró para realizar transporte particular de pasajeros o de carga en la Ciudad, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:</p> <p>I. ...</p> <p>II. En el caso de personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante legal coapoderado;</p> <p>III. ... a V. ...</p> <p>Los reglamentos de la presente Ley establecerán el procedimiento, términos, condiciones, vigencia, causas de extinción delos registros, así como los casos en que se necesite autorización específica para realizar transporte particular de pasajeros oda carga.</p>	<p>Artículo 141. El registro para realizar transporte particular de pasajeros o de carga en la Ciudad, se otorgará a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:</p> <p>I. ...</p> <p>II. En el caso de personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante legal o apoderado;</p> <p>III. ... a V. ...</p> <p>Los reglamentos de la presente Ley establecerán el procedimiento, términos, condiciones, vigencia, causas de extinción de los registros, así como los casos en que se necesite autorización específica para realizar transporte particular de pasajeros o de carga.</p>
<p>Artículo 145. El Registro Público del Transporte además de los supuestos del artículo anterior, proporcionará los datos queso le requieran por Ley; o bien, a solicitud formal y por escrito de autoridad</p>	<p>Artículo 145. El Registro Público del Transporte además de los supuestos del artículo anterior, proporcionará los datos que se le requieran por Ley; o bien, a solicitud formal y por escrito de autoridad</p>

competente que funde y motive la necesidad de la información.	competente que funde y motive la necesidad de la información.
CAPITULO XII DE LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	CAPÍTULO XII DE LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO
CAPÍTULO XIV DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO	CAPÍTULO XIV DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO
<p>Artículo 170. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en la Ciudad, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios:</p> <p>I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados, diseñados y regulados bajo los principios establecidos en la presente Ley;</p> <p>II. Establecer políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente</p>	<p>Artículo 170. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en la Ciudad, se sujetará a lo previsto en la Ley General, la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios:</p> <p>I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados atendiendo a la jerarquía de la movilidad; y diseñados y regulados bajo los principios y criterios establecidos en la presente Ley;</p> <p>II. Establecer políticas y mecanismos que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las</p>

en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales. Así como el retiro de los vehículos y objetos que limiten o impidan su uso adecuado;

III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación;

IV. Establecer lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos en la vía pública y definir políticas de estacionamiento fuera de la vía pública de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción y funcionamiento;

personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes y/o lesiones, se eviten actividades que interfieran en la seguridad de las personas usuarias, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales. Así como el retiro de los vehículos y objetos que limiten o impidan su uso adecuado;

III. Promover un diseño vial **con visión integral, que responda a la movilidad y la habitabilidad del espacio público;** procure un uso equitativo, del espacio público por parte de **todas las personas usuarias** y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación, **atendiendo a la jerarquía de la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros;**

IV. La **infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, considerando el criterio de calle completa y evitando pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de hacer el cruce peatonal, así como el destinado a la**

<p>V. Instaurar las medidas de protección civil y emergencia que se adopten en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración</p>	<p>movilidad no motorizada y de tracción humana como son:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; yd) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas. <p>Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía, especialmente personas peatonas, con movilidad limitada y en situación de movilidad;</p> <p>V. El diseño de la infraestructura vial , sentidos y operación vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares para dar lugar al transporte público, la movilidad activa,</p>
---	---

del orden público. Para ello la Secretaría deberá preservar bajo su control, una red vial estratégica que garantice la movilidad en dichas situaciones.

no motorizada y de tracción humana. El diseño geométrico, de secciones de carriles. pavimentos y señales considerará una velocidad de 30 km/hr para calles secundarias y terciarias.

El diseño y configuración de la vialidad será autoexplicable y compatible con las velocidades de operación de las vías;

VI. En la medida que el suelo y contexto hídrico lo permita y previa autorización de la autoridad competente, la infraestructura vial deberá permitir la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización;

VII. El diseño de la infraestructura vial deberá incorporar un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como medidas de mitigación y adaptación al cambio climático;

VIII. Establecer lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos en la vía pública y definir políticas de estacionamiento fuera de la vía pública de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción y funcionamiento;

	<p>IX. Instaurar las medidas de protección civil y emergencia que se adopten en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público. Para ello la Secretaría deberá preservar bajo su control, una red vial estratégica que garantice la movilidad en dichas situaciones; y</p> <p>X. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial se garantizará un esquema de participación social de las personas usuarias de la vía.</p>
<p>Artículo 171. Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios.</p>	<p>Artículo 171. Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todas las personas usuarias.</p> <p>Son elementos inherentes a la infraestructura vial: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento.</p>

<p>La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:</p> <p>I. ... a V. ...</p>	<p>Son elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.</p> <p>La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad deberá considerar criterio de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso paraderos seguros y visibilidad y se sujetará a las siguientes prioridades:</p> <p>I. ... a V. ...</p>
<p>Artículo 172. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de inscripción expedido por las Alcaldías o el aviso correspondiente; en el ámbito de sus atribuciones. Para expedir la autorización, la Alcaldía requerirá visto bueno de las autoridades competentes.</p> <p>Los requisitos, procedimiento para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así como las</p>	<p>Artículo 172. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de inscripción expedido por las Alcaldías o el aviso correspondiente; en el ámbito de sus atribuciones. Para expedir la autorización, la Alcaldía requerirá visto bueno de las autoridades competentes, quienes vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial con base a los establecido en la presente Ley.</p> <p>Los requisitos y procedimientos para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así como las</p>

causas para su extinción y revocación se establecen en los reglamentos correspondientes.	causas para su extinción y revocación se establecen en los reglamentos correspondientes.
Artículo 173. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, las Alcaldías deberán ajustarse al programa integral de movilidad, al programa integral de seguridad vial y a los programas de desarrollo urbano, así como la opinión de la secretaría.	Artículo 173. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, las Alcaldías deberán ajustarse al Programa Integral de Movilidad , al Programa Integral de Seguridad Vial y a los programas de desarrollo urbano, así como la opinión de la secretaría.
Artículo 177. Las alcaldías informará semestralmente a la Secretaría y a la Agencia de las autorizaciones y avisos reinscripción, extinciones y revocaciones de incorporación de infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, así como del retiro de estos.	Artículo 177. Las alcaldías informarán semestralmente a la Secretaría y a la Agencia de las autorizaciones y avisos de reinscripción, extinciones y revocaciones de incorporación de infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, así como del retiro de estos.
Sin correlativo	Artículo 178 bis. Serán medidas mínimas de tránsito: I. Contar con licencia o permiso de conducir vigente, adecuado al tipo de vehículo que se opere; II. Otorgar preferencia del paso a personas peatonas en el cruce de vías públicas de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

	<p>III. Las velocidades máximas por tipo de vía no deberán rebasar los límites siguientes:</p> <p>a) 30 km/h en calles secundarias;</p> <p>b) 50 km/h en vialidades primarias sin acceso controlado, así como carreteras estatales en zonas urbanas;</p> <p>c) 80 km/h en carriles centrales de vialidades de acceso controlado; y</p> <p>d) Ninguna intersección, independientemente de su naturaleza, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.</p> <p>IV. El uso de cinturón de seguridad de forma obligatoria para todas las personas pasajeras de vehículos motorizados;</p> <p>V. El uso de sistemas de retención infantil, o en su caso, de asientos de seguridad para personas menores de doce años, que además deberán viajar en asientos traseros;</p>
--	--

	<p>VI. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones;</p> <p>VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;</p> <p>VIII. El apego a estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana para el uso de vehículos motorizados;</p> <p>IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas de acuerdo a la Norma Oficial Mexicana;</p> <p>X. La prohibición de 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, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;</p> <p>XI. El uso de sujetadores de dispositivos electrónicos o celulares que faciliten la manipulación y no obstaculicen la visibilidad, en caso de que sean</p>
--	--

	<p>necesarios para la prestación del servicio de transporte;</p> <p>XII. La obligación de aplicación de pruebas de alcoholemia de manera permanente y de conformidad con la metodología aprobada por la autoridad competente. 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:</p> <p>a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre; y</p> <p>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.</p> <p>XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas</p>
--	---

	<p>Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables; y</p> <p>XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.</p>
<p>Artículo 179. Las vialidades primarias deberán contar con:</p> <p>I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano;</p> <p>II. Vías ciclistas: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; y</p> <p>III. ...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 179. Las vialidades primarias deberán contar con:</p> <p>I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano, que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;</p> <p>II. Vías ciclistas: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados o de tracción humana. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; y</p> <p>III. ...</p> <p>...</p> <p>Las subcategorías de las diferentes vialidades se establecerá en el</p>

<p>Las subcategorías de las diferentes vialidades se establecerá en el Reglamento correspondiente y la Comisión desclasificación de Vialidades definirá su tipo.</p>	<p>Reglamento correspondiente y la Comisión de clasificación de Vialidades definirá su tipo.</p>
<p>Artículo 181. La regulación de la red vial de la Ciudad estará a cargo de la Secretaría, el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción que se ejecute requerirá de su autorización.</p> <p>La Secretaría deberá notificar a la Secretaría de Obras sobre los proyectos de construcción en la red vial que autorice, para efecto de que la Agencia lleve a cabo la programación de obra en la vía pública</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 181. La regulación de la red vial de la Ciudad estará a cargo de la Secretaría, en el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción que se ejecute requerirá de su autorización.</p> <p>La Secretaría deberá notificar a la Secretaría de Obras sobre los proyectos de construcción en la red vial que autorice, para efecto de que la Agencia lleve a cabo la programación de obra en la vía pública</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 184. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente ella materia.</p>	<p>Artículo 184. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, movilidad limitada o en situación de vulnerabilidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de personas peatonas, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la</p>

	<p>normatividad aplicable vigente en la materia.</p>
<p>Artículo 185. La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con la Secretaría de Obras y las Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 185. La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con la Secretaría de Obras y las Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 187. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular.</p> <p>La Administración Pública instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios; para local la Secretaría emitirá el Manual de diseño y operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en la Ciudad, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con</p>	<p>Artículo 187. ...</p> <p>La Administración Pública instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios; para lo cual la Secretaría emitirá el Manual de diseño y operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en la Ciudad, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con</p>

<p>objeto de mejorar su infraestructura y servicios.</p> <p>...</p>	<p>objeto de mejorar su infraestructura y servicios.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 188. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:</p> <p>I. Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad;</p> <p>II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;</p> <p>III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;</p> <p>IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;</p> <p>V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;</p>	<p>Artículo 188. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:</p> <p>I. Condiciones de diseño universal y accesibilidad para personas con discapacidad, movilidad limitada o en situación de vulnerabilidad;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de personas pasajeras, incluidas aquellas con discapacidad o movilidad limitada con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;</p> <p>IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;</p> <p>V. Disponibilidad de información oportuna a las personas usuarias y señalización que</p>

<p>VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y</p> <p>VII. Tiempos de transferencia mínimos.</p>	<p>oriente sus movimientos en formato accesible;</p> <p>VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad, comodidad y eficiencia; y</p> <p>VII. ...</p>
<p>Artículo 189. La Administración Pública establecerá los lineamientos necesarios para la nomenclatura de las áreas de transferencia para el transporte y para el diseño de los sistemas de información.</p> <p>Las dependencias, organismos y particulares responsables de la administración de las áreas de transferencia para el transporte están obligados a implementar y mantener la nomenclatura y sistemas de que garanticen la fácil identificación y orientación de los usuarios.</p>	<p>Artículo 189. ...</p> <p>Las dependencias, organismos y particulares responsables de la administración de las áreas de transferencia para el transporte están obligados a implementar y mantener la nomenclatura y sistemas de que garanticen la fácil identificación y orientación de los usuarios, así como su comprensión en formatos accesibles.</p>
<p>Artículo 198. La persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, que será quien coordine con el resto de la Administración Pública las propuestas, establecerá en el Reglamento de Tránsito, las normas para la circulación de peatones y vehículos ellas vialidades</p>	<p>Artículo 198. La persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, que será quien coordine con el resto de la Administración Pública las propuestas, establecerá en el Reglamento de Tránsito, las normas para la circulación de peatones y vehículos en las vialidades</p>

<p>de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.</p> <p>...</p> <p>Es facultad de Seguridad Ciudadana vigilar el cumplimiento de las reglas de tránsito y aplicar las sanciones establecidas endicho ordenamiento.</p>	<p>de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.</p> <p>...</p> <p>Es facultad de Seguridad Ciudadana vigilar el cumplimiento de las reglas de tránsito y aplicar las sanciones establecidas en dicho ordenamiento.</p>
<p>Artículo 199. Los conductores de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o per misionadas, están obligados a realizar el pago correspondiente por la circulación en dichas vías de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la Administración Pública.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 199. Los conductores de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o permisionadas, están obligados a realizar el pago correspondiente por la circulación en dichas vías de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la Administración Pública.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 206. Los operadores y acomodadores que presten el servicio de estacionamiento deberán de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo o en la de terceros de conformidad a lo establecido por la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal.</p>	<p>Artículo 206. Los operadores y acomodadores que presten el servicio de estacionamiento deberán de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo o en la de terceros de conformidad a lo establecido por la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México.</p>

<p>Artículo 207. La Secretaría determinará las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, y en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano, determinará las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública, a fin de ser publicados en los instrumentos regulatorios correspondientes.</p> <p>La Secretaría establecerá los lineamientos de señalamiento horizontal y vertical para el estacionamiento de vehículos en lava pública mediante el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad de México.</p>	<p>Artículo 207. ..</p> <p>.</p> <p>La Secretaría establecerá los lineamientos de señalamiento horizontal y vertical para el estacionamiento de vehículos en la vía pública mediante el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad de México.</p>
<p>Artículo 212. Seguridad Ciudadana tendrá la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, delos grupos o individuos den aviso.</p> <p>Para la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humanada carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea perfectamente licita y que pueda perturbar el tránsito en las vialidades, la paz y tranquilidad de la población de la ciudad, es necesario que</p>	<p>Artículo 212. Seguridad Ciudadana tendrá la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, de los grupos o individuos den aviso.</p> <p>Para la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea perfectamente lícita y que pueda perturbar el tránsito en las vialidades, la paz y tranquilidad de la población de la ciudad, es necesario que</p>

<p>se dé aviso por escrito a Seguridad Ciudadana, con por lo menos 48 horas de anticipación a la realización de la misma.</p> <p>La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá informar a la población a través de los medios masivos de comunicación y medios electrónicos, sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren de forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Asimismo, deberá proponer alternativas para el tránsito de las personas/o vehículos.</p>	<p>se dé aviso por escrito a Seguridad Ciudadana, con por lo menos 48 horas de anticipación a la realización de la misma.</p> <p>La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá informar a la población a través de los medios masivos de comunicación y medios electrónicos, sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren de forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Asimismo, deberá proponer alternativas para el tránsito de las personas o vehículos.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL</p>
<p>Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. En este sentido, se promoverá la inclusión de la perspectiva de género, con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.</p>	<p>Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad activa además de la seguridad vial con un enfoque sistémico encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. En este sentido, se promoverá la igualdad sustantiva, inclusión de la perspectiva de género, interseccionalidad y equidad con el fin de promover un ambiente de respeto</p>

	<p>entre las y los usuarios de transporte público y particular.</p>
<p>Artículo 225. Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida; así como la prevención de la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a las y los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Las y los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela, y</p> <p>V. Promover la utilización del transporte público y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.</p>	<p>Artículo 225. Los programas de cultura de movilidad y de seguridad vial se regirán bajo los siguientes principios:</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la atención prehospitalaria e intrahospitalaria y la protección de la vida; así como la prevención de la violencia y el acoso sexual en contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a las personas usuarias de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Las personas conductoras de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela; y</p> <p>V. Promover la utilización del transporte público de cero o bajas emisiones contaminantes y no motorizado para</p>

	<p>mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.</p>
<p>Artículo 226. Los usuarios del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus servicios, así como la obligación de cumplir con lo establecido en esta Ley y demás disposiciones que se establezcan para iluso de los sistemas de transporte público.</p>	<p>Artículo 226. Las personas usuarias del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus servicios, así como la obligación de cumplir con lo establecido en esta Ley y demás disposiciones que se establezcan para el uso de los sistemas de transporte público.</p>
<p>Artículo 227. La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. ... a IV. ...</p> <p>V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;</p> <p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</p>	<p>Artículo 227. La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación y seguridad vial., además de campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. ... a IV. ...</p> <p>V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en la presente Ley, el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;</p> <p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados y no motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</p>

<p>VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;</p> <p>VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;</p> <p>IX. El significado y preservación de la señalización vial; y</p> <p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.</p> <p>XI. La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.</p> <p>Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p>	<p>VII. El respeto alos espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;</p> <p>VIII. La preferencia en todo momentos a las personas peatonas y ciclistas; en razón de su condición;</p> <p>IX. El significado y preservación de la señalización vial;</p> <p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente; y</p> <p>XI. La promoción de la perspectiva de género, discapacidad y movilidad reducida en la cultura vial.</p> <p>Las campañas de comunicación en materia de educación y seguridad vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 228. La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en</p>	<p>Artículo 228. La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en</p>

<p>materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.</p>	<p>materia de capacitación vial, movilidad y seguridad vial que promuevan los derechos, principios y obligaciones de todos las personas usuarias de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.</p>
<p>Artículo 230. La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para personas operadoras o conductoras del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad con perspectiva de género.</p>	<p>Artículo 230. La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre cultura de la movilidad, educación y seguridad vial, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para personas operadoras o conductoras del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes, niños y personas mayores, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación, seguridad vial y movilidad con perspectiva de género, equidad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad.</p>
<p>Artículo 231. La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación aros planes de estudio de</p>	<p>Artículo 231. La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación a los planes de estudio de</p>

<p> cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad vial, educación vial y movilidad urbana, en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior. Asimismo, la Secretaría promoverá ante las autoridades competentes, la apertura de parques de educación y seguridad vial en todas las alcaldías de la Ciudad.</p>	<p> cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad vial, educación vial, movilidad urbana y limitada, en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior. Asimismo, la Secretaría promoverá ante las autoridades competentes, la apertura de parques de educación y seguridad vial en todas las alcaldías de la Ciudad.</p>
<p>Artículo 232. Con el fin de hacer efectivas la capacitación y difundir la cultura de la movilidad en la Ciudad, la Secretaría contará con un cuerpo especializado de información, orientación, auxilio, seguridad vial y apoyo a la movilidad, que proporcione estos servicios a la población en general.</p>	<p>Artículo 232. Con el fin de hacer efectivas la capacitación y difundir la cultura de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, la Secretaría contará con un cuerpo especializado de información, orientación, auxilio, seguridad vial y apoyo a la movilidad, que proporcione estos servicios a la población en general.</p>
<p>Artículo 233. En materia de seguridad vial, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes de prevención de hechos de tránsito, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.</p>	<p>Artículo 233. En materia de seguridad vial, la Secretaría y la Secretaría de Salud coordinarán el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes a las personas a cargo de la atención a víctimas de siniestros y prevención de hechos de tránsito, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.</p>

<p>Artículo 234. Con la finalidad de incentivar, reconocer y distinguir públicamente a los concesionarios del transporte público de pasajeros, la Administración Pública otorgará un reconocimiento a las personas morales y concesionarios del transporte público individual de pasajeros que hayan destacado en cualquiera de los siguientes casos:</p> <p>a) Desarrollo y calidad de los servicios prestados a los ciudadanos o instituciones públicas;</p> <p>b) Profesionalización de los prestadores del servicio;</p> <p>c) Contribución a la mejora de la cultura de movilidad; y,</p> <p>d) La adopción de tecnologías sustentables en la prestación del servicio.</p> <p>Las características, condiciones y requisitos para el otorgamiento de dicho reconocimiento se establecerán en el Reglamento.</p>	<p>Artículo 234. Con la finalidad de incentivar, reconocer y distinguir públicamente a los concesionarios del transporte público de pasajeros, la Administración Pública otorgará un reconocimiento a las personas morales y concesionarios del transporte público individual de pasajeros que hayan destacado en cualquiera de los siguientes casos:</p> <p>a) Desarrollo y calidad de los servicios prestados a las personas usuarias o instituciones públicas;</p> <p>b) Profesionalización de las personas prestadoras del servicio;</p> <p>c) Contribución a la mejora de la cultura de movilidad y seguridad vial; y,</p> <p>d) La adopción de tecnologías sustentables y sostenibles en la prestación del servicio.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 235. La Secretaría, en coordinación con las demás dependencias de la Administración Pública, fomentará programas de movilidad empresarial que</p>	<p>Artículo 235. La Secretaría, en coordinación con las demás dependencias de la Administración Pública, fomentará programas de movilidad empresarial que</p>

<p>tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones descontaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.</p> <p>La Secretaría proporcionará estímulos y reconocimientos a las empresas que participen en el programa de movilidad empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre sus empleados.</p>	<p>tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas y el uso de vehículos no motorizados y/o cero o bajas emisiones contaminantes, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones de contaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.</p> <p>La Secretaría proporcionará estímulos y reconocimientos a las empresas que participen en el programa de movilidad empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre las personas empleadas.</p>
<p>Artículo 236. La Secretaría en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para dicho fin con el objeto de garantizar que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.</p>	<p>Artículo 236. La Secretaría en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para dicho fin con el objeto de garantizar que las personas usuarias tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.</p>

<p>Artículo 237. La Secretaría en coordinación con Seguridad Ciudadana, la Secretaría de Medio Ambiente y las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, establecerá programas de ordenamiento vial en entornos escolares con el fin de evitar congestionamientos y hechos de tránsito. Estos programas deberán involucrar de forma activa a la comunidad escolar a través de la participación de promotores voluntarios y de incentivar el uso del transporte escolar.</p>	<p>Artículo 237. La Secretaría en coordinación con Seguridad Ciudadana, la Secretaría de Medio Ambiente y las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, establecerá programas de ordenamiento vial en entornos escolares con el fin de evitar congestionamientos y hechos de tránsito. Estos programas deberán involucrar de forma activa a la comunidad escolar a través de la participación de promotores voluntarios y de incentivar el uso del transporte escolar, el uso de vehículos no motorizados y/o cero o bajas emisiones contaminantes.</p>
<p>Artículo 238. Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes del Ciudad, la Secretaría podrá:</p> <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México;</p> <p>II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de</p>	<p>Artículo 238. Para fomentar la cultura de la movilidad y de seguridad vial entre los habitantes del Ciudad, la Secretaría podrá:</p> <p>I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de cultura de la movilidad, educación y seguridad vial, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México y demás legislación aplicable;</p> <p>II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de movilidad educación y seguridad vial, que</p>

<p>educación vial y movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas.</p> <p>III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, el uso de la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.</p>	<p>garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas; y</p> <p>III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de movilidad, educación y seguridad vial, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas las personas peatones, el uso de la bicicleta, vehículos no motorizados, vehículos cero o baja emisión de contaminantes y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables, el respeto a los derechos humanos y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.</p>
<p>Artículo 239. Las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y clases de manejo, deberán obtener ante la Secretaría el permiso correspondiente, previo al cumplimiento de los requisitos establecidos por ésta, el pagoda derechos, contar con una póliza de seguros de cobertura amplia, así como cumplir con las disposiciones establecidas en el Reglamento.</p>	<p>Artículo 239. Las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y/o clases de conducción de vehículos motorizados, deberán obtener por parte de la Secretaría el permiso correspondiente, previo al cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley y demás dispositivos administrativos y jurídicos aplicables y los siguientes:</p>

<p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Asimismo, deberán acreditar que en el contenido de su programa de enseñanza, se incluyen clases teóricas de educación vial.</p>	<p>I. El pago de derechos;</p> <p>II. Contar con una póliza de seguros de cobertura amplia o en su caso un seguro especial de autoescuela;</p> <p>III. Contar con recursos materiales y humanos suficientes para el desarrollo de su actividad;</p> <p>IV. Priorizar el uso de vehículos cero o baja emisiones contaminantes; y</p> <p>V. Cumplir con las disposiciones establecidas en el Reglamento.</p> <p>Asimismo, deberán acreditar que en el contenido de su programa de enseñanza, se incluyen clases teóricas de educación y seguridad vial.</p>
<p style="text-align: center;">TÍTULO CUARTO DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES CAPÍTULO I DE LA VERIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, LA INFRAESTRUCTURA E IMPACTO DE MOVILIDAD</p>	<p style="text-align: center;">TÍTULO CUARTO DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES CAPÍTULO I DE LA VERIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, LA INFRAESTRUCTURA E IMPACTO DE MOVILIDAD</p>
<p>Artículo 240. A fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades,</p>	<p>Artículo 240. A fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades,</p>

proporcionen el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de tránsito, transporte y vialidad; sin perjuicio del ejercicio de sus facultades, la Secretaría deberá solicitar al Instituto realizar visitas de inspección o verificación. Las autoridades competentes podrán solicitar en cualquier momento y las veces que sea necesario a los concesionarios y permisionarios, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de operación del servicio que realicen, por virtud de las concesiones y permisos de los que sean titulares.

...

...

Con el propósito de preservar el orden público y el uso adecuado de la vialidad, así como garantizar la prestación de los servicios públicos de transporte, el instituto atenderá en forma inmediata las verificaciones administrativas que con carácter de urgente le solicite la secretaria.

proporcionen el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de tránsito, transporte, vialidad, **movilidad y seguridad vial**; sin perjuicio del ejercicio de sus facultades, la Secretaría deberá solicitar al Instituto realizar visitas de inspección o verificación. Las autoridades competentes podrán solicitar en cualquier momento y las veces que sea necesario a los concesionarios y permisionarios, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de operación del servicio que realicen, por virtud de las concesiones y permisos de los que sean titulares.

...

...

Con el propósito de preservar el orden público y el uso adecuado de la vialidad, así como garantizar la prestación de los servicios públicos de transporte, el instituto atenderá en forma inmediata las verificaciones administrativas que con carácter de urgente le solicite la **secretaría**.

<p>Artículo 241. Para poder efectuar la revisión correspondiente, el Instituto podrá requerir a los prestadores del servicio público, mercantil y privado de transporte, ya sea en sus domicilios, establecimientos, rutas, bases de servicio, lanzaderas, terminales, cierres de circuito, centros de transferencia modal, en el lugar donde se encuentren prestando el servicio, que exhiban la documentación relacionada con la concesión o permiso otorgado, así como datos, informes, bienes y demás elementos necesarios.</p>	<p>Artículo 241. Para poder efectuar la revisión correspondiente, el Instituto podrá requerir a las personas prestadoras del servicio público, mercantil y privado de transporte, ya sea en sus domicilios, establecimientos, rutas, bases de servicio, lanzaderas, terminales, cierres de circuito, centros de transferencia modal, en el lugar donde se encuentren prestando el servicio, que exhiban la documentación relacionada con la concesión o permiso otorgado, así como datos, informes, bienes y demás elementos necesarios.</p>
<p>Artículo 242. A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad cumplan con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia, las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, podrán llevar a cabo la verificación de los mismos.</p> <p>En ejercicio de esta facultad podrán solicitar los titulares de autorizaciones, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de seguridad, instalación, mantenimiento y conservación de los elementos duque se trate</p>	<p>Artículo 242. A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad cumplan con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia y que procuren el menor impacto negativo en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, podrán llevar a cabo la verificación de los mismos.</p> <p>En ejercicio de esta facultad podrán solicitar a los titulares de autorizaciones, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de seguridad, instalación, mantenimiento, conservación y mejoramiento de los elementos de que se trate.</p>

<p>Artículo 243. Las visitas de verificación practicadas por la Administración Pública deberán sujetarse a las formalidades y procedimientos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> <p>Ninguna visita de verificación podrá realizarse sin orden de inspección o verificación de la autoridad competente.</p>	<p>Artículo 243. ...</p> <p>Ninguna visita de verificación podrá realizarse sin orden de inspección o verificación emitido y signado por la autoridad competente.</p>
<p>Artículo 244. El Instituto para la emisión de las órdenes de visita de verificación, ejecución del acta de visita de verificación, así como la substanciación y resolución del procedimiento de calificación, se sujetará a las disposiciones normativas que al efecto señalan la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal y la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal.</p>	<p>Artículo 244. El Instituto para la emisión de las órdenes de visita de verificación, ejecución del acta de visita de verificación, así como la substanciación y resolución del procedimiento de calificación, se sujetará a las disposiciones normativas que al efecto señalan la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal y la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal y demás dispositivos legales aplicables.</p>

<p>Artículo 245. El Instituto podrá además implementar las medidas cautelares y de seguridad a efecto de impedir la prestación del servicio, garantizando la seguridad de los usuarios en términos de lo dispuesto en esta ley y los demás ordenamientos aplicables</p>	<p>Artículo 245. El Instituto podrá además implementar las medidas cautelares y de seguridad a efecto de impedir la prestación del servicio, garantizando la seguridad de las personas usuarias en términos de lo dispuesto en esta ley y los demás ordenamientos aplicables.</p>
<p>Artículo 246. Como resultado del desahogo del procedimiento de las visitas de verificación, en el ámbito de su competencia, el Instituto aplicará las sanciones previstas en la presente Ley y su Reglamento.</p>	<p>Artículo 246. Como resultado del desahogo del procedimiento de las visitas de verificación, en el ámbito de su competencia, el Instituto aplicará las sanciones previstas en la presente Ley, su Reglamento y demás dispositivos legales aplicables.</p>
<p>Artículo 248. Si de las visitas de verificación, se desprendiera la posible comisión de un delito, las autoridades de la Administración Pública deberán querrellarse y/o entablar las denuncias correspondientes en términos de la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.</p>	<p>Artículo 248. Si de las visitas de verificación, se desprendiera la posible comisión de un delito, las autoridades de la Administración Pública deberán querrellarse y/o entablar las denuncias correspondientes en términos de la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.</p>
<p>Artículo 249. La inspección y verificación en las vías federales ubicadas dentro del territorio del Distrito Federal, se sujetarán a lo establecido en los convenios respectivos y acordes con las disposiciones legales aplicables.</p>	<p>Artículo 249. La inspección y verificación en las vías federales ubicadas dentro del territorio de la Ciudad de México, se sujetarán a lo establecido en los convenios respectivos y acordes con las disposiciones legales aplicables.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES</p>

<p>Artículo 250. Por conducir vehículos motorizados en vialidades de la Ciudad que no cuenten con seguro de responsabilidad civil vigente que garantice daños a terceros, se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.</p> <p>Para el caso de propietario del vehículo particular tendrá cuarenta y cinco días naturales para la contratación de la póliza de seguro, misma que al presentarla ante la Secretaría de Seguridad Ciudadana durante el término anterior, le será cancelada la multa;</p>	<p>Artículo 250. Por conducir vehículos motorizados en vialidades de la Ciudad que no cuenten con seguro de amplia cobertura vigente que garantice daños a terceros, atención prehospitalaria y hospitalaria de ser el caso, se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.</p> <p>Para el caso de propietario del vehículo particular tendrá cuarenta y cinco días naturales para la contratación de la póliza de seguro, misma que al presentarla ante la Secretaría de Seguridad Ciudadana durante el término anterior, le será cancelada la multa;</p>
<p>Artículo 251. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>I. Prestar el servicio de transporte público, sin contar con la concesión o permiso correspondiente, se sancionará con multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y</p>	<p>Artículo 251. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por las personas concesionarias, permisionarias, operadoras, conductoras, empleadas o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:</p> <p>I. Prestar el servicio de transporte público, sin contar con la concesión o permiso correspondiente, se sancionará con multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y</p>

Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de transporte individual de pasajeros y con multa de quinientos a seiscientos ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, cuando se aplique a transporte colectivo de pasajeros y transporte de carga;

II. ... a III. ...

IV. Negar la prestación del servicio de transporte público a cualquier usuario sin causa justificada, así como los actos de maltrato que se reciban de quien brinde dicho servicio, se sancionará con multa ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente tratándose de servicio de pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga;

V. Negar, impedir u obstaculizar el uso del servicio de transporte a las personas con discapacidad, se sancionará con multa equivalente de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;

Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de transporte individual de pasajeros y con multa de quinientos a seiscientos ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, cuando se aplique a transporte colectivo de pasajeros y transporte de carga **y bienes;**

II. ... a III. ...

IV. Negar la prestación del servicio de transporte público a cualquier **personas** usuaria sin causa justificada, así como los actos de maltrato que se reciban de quien brinde dicho servicio, se sancionará con multa ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente tratándose de servicio de pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga **y transporte de bienes;**

V. Negar, impedir u obstaculizar el uso del servicio de transporte a las personas con discapacidad **y/o movilidad reducida por su condición,** se sancionará con multa equivalente de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;

<p>VI. ...</p> <p>VII. Realizar servicios de transporte privado o mercantil de pasajeros o de carga, sin contar con el permiso correspondiente, se impondrá multa de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;</p> <p>VIII. Conducir una unidad afecta a concesión o permiso sin contar con licencia para conducir o se encuentre vencida, se sancionará al propietario y al conductor de la unidad, con multa de ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de unidades de pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de carga, así mismo se retirarán las unidades de la circulación;</p> <p>IX. Conducir las unidades bajo los efectos del alcohol, drogas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica, se impondrá multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de</p>	<p>VI. ...</p> <p>VII. Realizar servicios de transporte privado o mercantil de pasajeros o de carga, sin contar con el permiso correspondiente, se impondrá multa de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;</p> <p>VIII. ...</p> <p>IX. Conducir las unidades bajo los efectos del alcohol, drogas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica o psicoactiva, se impondrá multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y</p>
---	---

México vigente, en el caso de unidades de servicio de pasajeros y de doscientos cincuenta a trescientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga, sin perjuicio de la detención de la unidad y las demás responsabilidades en que se pueda incurrir;

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

XI. ...

XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a

Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de servicio de pasajeros y de doscientos cincuenta a trescientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga, sin perjuicio de la detención de la unidad y las demás responsabilidades en que se pueda incurrir;

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

XI. ...

XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro **acorde a su servicio** vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda,

las personas usuarias, conductoras o terceros en su persona o patrimonio. En el caso de las concesiones, la cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley;

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

XIV. Al concesionario que altere la forma, diseño, estructura y construcción original de la unidad sin aprobación de la Secretaría, se sancionará con multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de ochenta a cien veces la

podiese ocasionar a las personas usuarias, conductoras **peatones, ciclistas** o terceros en su persona **y/o** patrimonio. En el caso de las concesiones, la cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley y **la Ley de Instituciones de seguros y fianzas;**

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

XIV. Al concesionario que altere la forma, diseño, estructura y construcción original de la unidad sin aprobación de la Secretaría, se sancionará con multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de ochenta a cien veces la

Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga;

XV. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga que hagan base en lugares prohibidos o no destinados para ello, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;

XVI. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga que realicen maniobras de ascenso y/o descenso de personas, así como también, carga y/o descarga en lugares inseguros y no destinados para tal fin, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;

XVII. A las personas que incorporen elementos a la vialidad, sin autorización de la Administración Pública, se le impondrá una multa de treinta a cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización

Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga **y transporte de bienes;**

XV. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga **y bienes** que hagan base en lugares prohibidos o no destinados para ello, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;

XVI. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga **y bienes** que realicen maniobras de ascenso y/o descenso de personas, así como también, carga y/o descarga en lugares inseguros y no destinados para tal fin, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;

XVII. A las personas que incorporen elementos a la vialidad, sin autorización de la Administración Pública, se le impondrá una multa de treinta a cincuenta

de la Ciudad de México vigente y el retiro de los mismos;

XVIII. ...

XIX. Las personas que utilicen inadecuadamente, obstruyan, limiten, dañen, deterioren o destruyan la nomenclatura o señalización vial, se les impondrá una multa de treinta a cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;

XX. ...

XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a los usuarios, peatones o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con

veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y el retiro de los mismos, **sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil que se pueda incurrir;**

XVIII. ...

XIX. Las personas que utilicen inadecuadamente, obstruyan, limiten, dañen, deterioren, destruyan **o sustraiga** la nomenclatura o señalización vial, se les impondrá una multa de treinta a cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, **sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil que se pueda incurrir;**

XX. ...

XXI. Cuando por motivo de la prestación del servicio de transporte público colectivo, se causen daños a los usuarios, peatones, **ciclistas** o terceros, la Secretaría podrá suspender por causa de interés general hasta por treinta días, la autorización de la derivación o derrotero del vehículo que originó el daño, atendiendo a las circunstancias del hecho de tránsito, sin menoscabo de la responsabilidad civil, penal o

<p>unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría; y</p> <p>XXII. ...</p>	<p>administrativa que se desprenda. Durante la suspensión, se atenderá la demanda del servicio de transporte, con unidades de los organismos descentralizados de la administración pública adscritas a la Secretaría; y</p> <p>XXII. ...</p>
<p>Artículo 252. En la comisión de las infracciones establecidas en esta Ley, se considera solidariamente responsable al titular la concesión, permiso o autorización de que se trate.</p>	<p>Artículo 252. En la comisión de las infracciones establecidas en esta Ley, se considera solidariamente responsable a la persona titular de la concesión, permiso o autorización de que se trate.</p>
<p>Artículo 254. Independientemente de las sanciones previstas en los artículos que anteceden, las unidades de transporte público, privado, mercantil de pasajeros y de carga, serán impedidas de circular y remitidas a los depósitos vehiculares, por las siguientes causas:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Por falta de una o ambas placas, excepto que cuenten con el comprobante vigente de reposición o con el acta levantada ante el agente del Ministerio Público, cuya fecha no sea mayor a cinco días de antelación;</p> <p>III. ...</p>	<p>Artículo 254. Independientemente de las sanciones previstas en los artículos que anteceden, las unidades de transporte público, privado, mercantil de pasajeros y de carga, serán impedidas de circular y remitidas a los depósitos vehiculares, por las siguientes causas:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Por falta de una o ambas placas, excepto que cuenten con el comprobante vigente de reposición o con el acta respectiva ante el agente del Ministerio Público, cuya fecha no sea mayor a cinco días de antelación;</p> <p>III. ...</p>

<p>Sin correlativo</p> <p>IV. ... a IX. ...</p>	<p>III bis. No portar la póliza de seguro vigente;</p> <p>IV. ... a IX. ...</p>
<p>Artículo 256. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a lo contenido en la resolución administrativa en materia de impacto de movilidad, así como de operación de estacionamientos públicos, se sancionarán conforme a lo dispuesto en el Reglamento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Las sanciones que resulten por la violación a la presente Ley, serán aplicadas por la autoridad competente tomando en cuenta:</p> <p>I. La gravedad de la infracción;</p> <p>II. La reincidencia.</p>	<p>Artículo 256. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a lo contenido en la resolución administrativa en materia de impacto de movilidad y seguridad vial, así como de operación de estacionamientos públicos, se sancionarán conforme a lo dispuesto en el Reglamento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Las sanciones que resulten por la violación a la presente Ley, serán aplicadas por la autoridad competente tomando en cuenta:</p> <p>I. La gravedad de la infracción;</p> <p>II. La reincidencia;</p> <p>III. Las circunstancias de ejecución; y</p> <p>IV. Las condiciones del infractor.</p>
<p>CAPÍTULO IV DE LOS DELITOS</p>	<p>CAPÍTULO IV DE LOS DELITOS</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 261 bis. La autoridad competente determinará la viabilidad de</p>



	<p>utilizar los mecanismos alternativos de solución de controversias en materia penal establecidos en la Ley respectiva, y priorizará su aplicación.</p>
--	--

DECRETO

ÚNICO. Se REFORMA el Artículo 2; 3; la denominación del Capítulo II del Título Primero; el Artículo 6; 8; 9; 19; 20; 24; 25; 28; 29; 30; 34; 35; 36; 38; 40; 41; 42; 44; 45; 50; 51; la denominación del Capítulo III del Título Segundo; el Artículo 53; 55 primer párrafo; el Artículo 60; 60; 74; 81; 82; la denominación del Capítulo IV del Título Tercero; el Artículo 84; 87; 93; 96; 100; 101; 109; 119; 125; 129; la denominación del Capítulo IX del Título Tercero; la denominación del Capítulo X del Título Tercero; el Artículo 141; 145; la denominación del Capítulo XII del Título Tercero; el Artículo 172 ; 173; 177; 179; 181; 184; 185; 187; 188; 189; 198; 199; 206; 207; 212; 224; 225; 226; 227; 228; 230; 231; 232; 233; 234; 225; 236; 237; 238; 240; 241; 242; 243; 244; 245; 246; 248; 249; 251; y 252. Se ADICIONA un Artículo 2 bis; 6 bis; 6 ter; 6 quáter; un Capítulo IV de la Jerarquía Movilidad y el Enfoque Sistémico y un Capítulo V de las Autoridades Competentes en el Título Primero; un Artículo 13 bis; un 21 bis y un 37 bis; una fracción VIII al Artículo 46; un párrafo segundo y uno quinto al Artículo 47; un párrafo tercero al Artículo 64; un párrafo segundo al Artículo 122; dos párrafos al Artículo 132; un artículo 178 bis; una fracción III bis al Artículo 254; y un artículo 261 bis. Se REFORMA y DEROGA el Artículo 1; 21; y 250. Se REFORMA y ADICIONA el Artículo 7; 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16; 20; 34 bis y 34 ter; 37; 43; 48; 65; 67; 68; 69; 79; 80; 95; 170; 171; 239; y 256. Y se REFORMA, DEROGA y ADICIONA el Artículo 4; 5; y 21, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I GENERALIDADES Y OBJETO DE LA LEY



Artículo 1. Las disposiciones de la presente Ley son de orden público, interés social y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sustentabilidad, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo se establecen las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Se deroga

...

Artículo 2. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Constitución Política de la Ciudad de México, brindando en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

La Consejería Jurídica, tiene la facultad de interpretar esta Ley para los efectos administrativos, a fin de determinar cuando hubiere conflicto, las atribuciones de cada una de las autoridades que señala esta Ley siempre que alguna de ellas lo solicite, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

La Consejería Jurídica publicará en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, los criterios que sean de importancia y trascendencia para la aplicación de esta Ley.

Los particulares podrán solicitar a la autoridad competente que emita resoluciones individuales o generales de reinterpretación. Las resoluciones individuales constituirán derechos y obligaciones para el particular que promovió la consulta, siempre que la haya formulado en los términos establecidos por las disposiciones legales aplicables.

La Autoridad que emita una resolución general, deberá publicarla en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Artículo 2 bis. 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;
- 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 Nacional de Procedimientos Penales;
- VIII. Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal;
- IX. Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal;
- X. Ley de Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México;
- XI. Ley de Seguridad Privada para el 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;
- XIV. Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en la Ciudad de México; y

XV. 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.

Cuando en los procedimientos 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.

Artículo 3. Los términos y plazos establecidos en esta Ley, se considerarán como días hábiles, salvo disposición en contrario. Si el último día del plazo o la fecha determinada es inhábil o las oficinas de la Administración Pública en donde deba realizarse el trámite permanecen cerradas durante el horario normal de labores, se prorrogará automáticamente el plazo hasta el siguiente día hábil.

Artículo 4. 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;

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; y

VII. Garantizar condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, movilidad limitada y condición de vulnerabilidad.

Artículo 5. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, la accesibilidad cognitiva y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

III. Administración Pública: Administración Pública de la Ciudad de México;

IV. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

V. Alcaldía: Los órganos políticos administrativos en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide la Ciudad de México;

VI. Área de transferencia para el transporte: Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;

VII. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

VIII. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Metodología de aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, evaluar, comprobar y corregir las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad existente o nuevo que pueda afectar a las personas usuarias de las vías, del acceso al transporte público y del entorno de movilidad peatonal, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeación, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma, y poder emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos. Las auditorías se pueden realizar en cualquier momento durante la planificación y diseño del proyecto;

IX. Autorregulación: Esquema voluntario que le permite a las empresas llevar a cabo la verificación técnica de los vehículos de carga, previa autorización de la autoridad competente para el cumplimiento de la normatividad vigente;

X. Autorización: Acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos político administrativos, la prestación del servicio público de transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos;

XI. Aviso de Inscripción: Acto Administrativo mediante el cual, las Alcaldías registran los elementos, infraestructura y servicios inherentes o incorporados a la vialidad por parte de la Administración Pública y/o particulares;

XII. Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

XIII. Banco de proyectos: Plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;

XIV. Base de Servicio: Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o descarga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación de servicio;

XV. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;

XVI. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;

XVII. Bloqueo: Es el cierre definido de las vialidades;

XVIII. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

XIX. Carril Confinado: Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte;

XX. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;

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

XXII. Ciclovía: Infraestructura pública destinada de forma exclusiva para vehículos no motorizados o de tracción humana;

XXIII. Ciclo taxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que podrá contar con remolque;

XXIV. Ciudad: Ciudad de México;

XXV. Complementariedad: Característica del Sistema Integrado de Transporte Público, en el que los diversos servicios de transporte de pasajeros se estructuran para generar una sola red que permita a los usuarios tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo;

XXVI. Concesión: Acto administrativo por virtud del cual la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado de la Ciudad;

XXVII. Concesionario: Persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga;

XXVIII. Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;

XXIX. Congestionamiento vial: La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;

XXX. Consejería Jurídica: La Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México;

XXXI. Corredor de Transporte: Transporte público de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con personas morales;

XXXII. Corredor Vial Metropolitano: Vialidad que tiene continuidad, longitud y ancho suficientes para concentrar el tránsito de personas y mercancías, comunica a la ciudad con el resto de la zona metropolitana del Valle de México;

XXXIII. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

XXXIV. Dictamen: Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de asunto sometido a su análisis;

XXXV. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en

los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

XXXVI. Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones;

XXXVII. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XXXVIII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

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

XL. Elementos incorporados a la vialidad: Conjunto de objetos adicionados a la vialidad que no forman parte intrínseca de la misma;

XLI. Elementos inherentes a la vialidad: Conjunto de objetos que forman parte intrínseca de la vialidad;

XLII. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XLIII. Entidades: Organismo descentralizados, empresas de participación estatal mayoritaria y fideicomisos públicos;

XLIV. Equipamiento auxiliar de transporte: Los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso o autorización por parte de la Secretaría;

XLV. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XLVI. Estacionamiento: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;

XLVII. Estacionamiento en vía pública: Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos, cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa;

XLVIII. Estacionamiento Público: Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en general para el resguardo al público en general, mediante el pago de una tarifa;

XLIX. Estacionamiento Privado: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

L. Estudio de Impacto de Movilidad: Resultado de la evaluación que realizan las autoridades en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir las alteraciones

y/o los efectos negativos sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías, así como la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial por la realización de obras y actividades privadas o públicas;

LI. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que la autoridad, en el ámbito de sus funciones practica a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

LII. Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público; los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;

LIII. Externalidades negativas: Efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestionamiento vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;

LIV. Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública, reducción de hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;

LV. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

LVI. Funcionalidad de la vía pública: El uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos

urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

LVII. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

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

LVIX. Grupo en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, poblaciones callejeras, en estado de gestación, personas mayores, comunidad LGTBTTI, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

LX. Hecho de tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;

LXI. Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana;

LXII. Infraestructura para la movilidad: Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;

LXIII. Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;

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

LXV. Instituto: Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México;

LXVI. Institución de Seguros: Sociedad anónima autorizada para organizarse y operar conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas, reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos y para los efectos previstos en la legislación aplicable en la materia, siendo su objeto la realización de operaciones en los términos de dicha Ley;

LXVII. Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;

LXVIII. Lanzadera: Espacio físico para el estacionamiento momentáneo de unidades del transporte público, mientras se libera la zona de maniobras de ascenso y descenso en los centros de transferencia modal o bases de servicio;

LXIV. Lengua de Señas Mexicana: Lengua que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de la comunidad de personas sordas y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral. Puede tener variantes regionales;

LXX. Ley: La Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México;

LXXI. Licencia de conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

LXXII. Manifestación: Concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón;

LXXIII. Marcha: Cualquier desplazamiento organizado, de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado;

LXXIV. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a cuarenta y nueve centímetros cúbicos, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

LXXV. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;

LXXVI. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;

LXXVII. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamientos de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

LXXVIII. Movilidad del cuidado: Todas aquellas dinámicas de movilidad que involucran a personas usuarias del espacio público que no pueden ejercer su movilidad con autonomía, y por ello se encuentran condicionadas a una ayuda técnica y/o al acompañamiento de alguien que les brinda cuidado y/o asistencia, así como a las personas que cuidan, asisten y/o acompañan a personas dependientes, satisfaciendo sus necesidades además de las propias. Estas dinámicas incluyen el acceso a actividades

esenciales, traslados para la sostenibilidad del hogar, y trabajos remunerados o no remunerados para atender necesidades ajenas a las propias;

LXXIX. Nomenclatura: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación por parte de las personas;

LXXX. Parque vehicular: Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;

LXXXI. Permiso: Acto jurídico administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga;

LXXXII. Permiso para conducir: Documento que concede la Secretaría a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

LXXXIII. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

LXXXIV. Personas con discapacidad: Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;

LXXXV. Personas con movilidad limitada: Toda persona que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, embarazo, accidente o alguna otra condición, que sin ser una discapacidad, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;

LXXXVI. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie y/o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

LXXXVII. Persona permisionaria: Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;

LXXXVIII. Persona titular de la Jefatura de Gobierno: La Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México;

LXXXIX. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

XC. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;

XCI. Plantón: Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado;

XCII. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato;

XCIII. Promovente: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y/o las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;

XCIV. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

XCv. Registro: Acto jurídico administrativo mediante el cual la Secretaría inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, incluyendo la actualización de la transmisión de propiedad y demás actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse;

XCvI. Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México;

XCvII. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;

XCvIII. Reincidencia: La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses;

XCIX. Remolque: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes;

C. Revista vehicular: Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio;

CI. Secretaría: La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;

CII. Secretaría de Desarrollo Urbano: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México;

CIII. Secretaría de Educación: La Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México;

CIV. Secretaría de Finanzas: La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México;

CV. Secretaría del Medio Ambiente: La Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México;

CVI. Secretaría de Obras: La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México;

CVII. Secretaría de Salud: La Secretaría de Salud de la Ciudad de México;

CVIII. Seguridad Ciudadana: La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;

CIX. Seguridad Vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

CX. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizar sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

CXI. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

CXI. Señalización Vial: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

CXIII. Servicios Auxiliares o Conexos: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares;

CXIV. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Administración Pública, otorga permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

CXV. Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes, las personas físicas o morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público;

CXI. Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre la Ciudad de México y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas;

CXVII. Servicio Particular de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;

CXVIII. Servicio Privado de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general;

CXIX. Servicio Privado de Transporte de Seguridad Privada: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada del Distrito Federal, satisfacen necesidades de transporte relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas;

CXX. Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, por sí, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios, dentro del área de su jurisdicción;

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

CXXII. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema de información que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y de los grupos en situación de vulnerabilidad;

CXXIII. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;

CXXIV. Sistema de micromovilidad: Conjunto de elementos para el transporte en vehículos de tracción humana o eléctricos que operan a velocidades menores a 25 Km/h

como patinetes eléctricos, monopatines eléctricos, bicicletas compartidas y bicicletas con asistencia;

CXXV. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

CXXVI. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

CXXVII. Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública: Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;

CXXVIII. Sistema Integrado de Transporte Público: Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago;

CXXIX. Tarifa: Es el pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio;

CXXX. Tarifa Preferencial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios;

CXXXI. Tarifa especial: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor;

CXXXII. Tarifa promocional: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte;

CXXXIII. Taxi: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros;

CXXXIV. Tecnologías sustentables: Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el desempeño y reducción de emisiones contaminantes;

CXXXV. Transferencia modal: Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;

CXXXVI. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

CXXXVII. Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio;

CXXXVIII. Unidad: Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;

CXXXIX. Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente: El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por múltiplos de ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia, previstos en las normas locales vigentes de la Ciudad de México;

CXL. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistida para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

CXLI. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

CXLII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

CXLIII. Vehículo no motorizado: Vehículo que utiliza tracción humana, pedaleo asistido como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

CXLIV. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

CXLV. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

CXLVI. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario urbano;

CXLVII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos; y

CXLVIII. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

CAPÍTULO II

DEL DERECHO A LA MOVILIDAD

Artículo 6. La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad, seguridad 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 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.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de 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. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VI. 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;

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

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

Artículo 6 bis. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles, que favorecen la accesibilidad cognitiva para todas las personas, y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, mismos que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;

IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables; y

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 6 ter. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;

II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;

III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten; y

VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte, Ley General de Víctimas, Constitución política de la Ciudad de México y la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y demás instrumentos internacionales en la materia. En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley de Víctimas para la Ciudad de México.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

Artículo 6 quater. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros. Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 7. ...

I. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, condición, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

II. Calidad. Garantizar que los componentes del sistema de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público, cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje y satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Promover los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles económicos y ambientales, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías;

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e igualdad. La Administración Pública atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de la población en sus desplazamientos en el espacio público, para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a movilidad, poniendo énfasis en grupos de desventaja física, social, económica, para reducir mecanismos de exclusión;

IX. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos;

X. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

XI. Multimodalidad. Garantizar a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrado para todas las personas usuarias, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

XII. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en soluciones colectivas de cada etapa del ciclo de la política pública, que resuelva los desplazamientos de toda población y se promuevan nuevos hábitos de movilidad, basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XIII. Perspectiva de Género. Metodología y mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;

XIV. Resiliencia. Establecer que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

XV. Seguridad. Garantizar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger su integridad física y evitando la afectación a los bienes públicos y privados;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVII. Sostenibilidad. Garantizar las necesidades de movilidad, procurando los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías

sustentables en los medios de transporte;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública Rendición de Cuentas de la Ciudad de México;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo; y

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

CAPÍTULO IV DE LA JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD Y EL ENFOQUE SISTÉMICO

Artículo 8. La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo, inclusivo y diferenciado en razón de género, infancias , personas con discapacidad, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

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

VI. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

La autoridad establecerá en el Reglamento el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas, planes y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

Artículo 9. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas de la Ciudad, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la

generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;

II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;

IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;

V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, en la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de

los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;

VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y

IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

CAPÍTULO V DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 10. Corresponde a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, en su calidad de titular de la Administración Pública en los términos señalados por el artículo 4 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la aplicación de la presente Ley a través de:

I. a VI. ... ;

VII. Secretaría de Salud;

VIII. Instituto de Verificación Administrativa;

IX. Las Alcaldías, en lo que compete a su demarcación; y

X. Las demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad en la Ciudad.

...

Artículo 11. Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad y seguridad vial, las siguientes:

I. Formular, aprobar, y aplicar en su caso, los criterios generales y las políticas para promover sistemas de movilidad integrada y de seguridad vial en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano, así como vigilar su debido cumplimiento;

II. Definir y expedir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo dispuesto en la Ley General, las Normas Oficiales Mexicanas, así como a lo señalado en el Programa General del Desarrollo en esa materia;

III. Formar parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y en su caso, designar a la autoridad que actúe en su representación;

IV. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

V. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales técnicas relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de la movilidad, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte, donde se promueva el respeto por los

señalamientos existentes en las vías públicas, así como de los derechos de personas, peatonas y ciclistas, con énfasis en las personas con discapacidad, movilidad reducida y perspectiva de género;

VI. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad;

VII. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la información y la promoción de acciones de seguridad y de educación vial, prevención de siniestros, así como incorporar, en coordinación con las autoridades educativas competentes, contenidos curriculares relativos a la educación vial y cultura de la movilidad;

VIII. Celebrar convenios o acuerdos de coordinación, inversión y concertación metropolitanos y con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del Sistema de Movilidad y de seguridad vial, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte, seguridad vial, movilidad y la reducción del uso de vehículos particulares;

IX. Instrumentar las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

X. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México, en coordinación con otras fuentes de financiamiento los recursos suficientes para la implementación de acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares, transporte y para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;

XI. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, a propuesta de la Secretaría;

XII. En coordinación con las Entidades Federativas colindantes, establecer e implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser complementario y congruente con directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial;

XIII. Expedir y aplicar, en su oportunidad y cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley, en coordinación con otras áreas afines y respetando los derechos de los ciudadanos;

XIV. Expedir lineamientos relativos a la construcción y mantenimiento de la infraestructura, equipamiento vial, y transporte público, atendiendo medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para personas con discapacidad, movilidad limitada así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
y

XV. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Artículo 12. La Secretaría tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando los derechos a la movilidad y la seguridad vial como referentes y fines últimos en la elaboración de políticas públicas y programas;

II. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así

como la política integral de estacionamientos públicos en la Ciudad, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

III. Elaborar el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, conforme a lo previsto en la Ley General, la Estrategia Nacional y este ordenamiento, previa aprobación de la persona titular de la Jefatura del Gobierno;

IV. Elaborar y coordinar la aplicación de estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

V. Remitir la propuesta de tarifas para los estacionamientos públicos con base en los estudios correspondientes, a efecto de que las Alcaldías determinen lo que corresponda;

VI. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público, priorizando el transporte de cero o bajas emisiones contaminantes;

VII. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas, lineamientos y programas para promover, orientar y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;

VIII. Realizar todas las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y descarga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones;

IX. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine esta Ley y su Reglamento;

X. Recabar e integrar la información en la base de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial;

XI. Elaborar y someter a la aprobación de la persona titular de la Jefatura de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en la Estrategia Nacional, los Planes Generales de Desarrollo, Programa General de Ordenamiento Ecológico, todos de la Ciudad de México; y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como los acuerdos regionales en los que participe la Ciudad;

XII. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades conforme a las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad, a las personas peatonas, ciclistas y usuarias de transporte público;

XIII. Diseñar e Implementar en las vialidades, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares de la Ciudad, las obras de construcción, reconstrucción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;

XIV. En coordinación con las entidades federativas colindantes, establecer e implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser

complementario y bajo las directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial;

XV. Presentar a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, los programas de inversiones en materia de movilidad, seguridad vial, transporte y vialidad;

XVI. Desarrollar y actualizar un registro de las personas profesionales capacitadas para el desarrollo de auditorías e inspecciones en materia de movilidad y seguridad vial;

XVII. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, en coordinación con Seguridad Ciudadana evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público sustentable y el transporte no motorizado, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

XVIII. Establecer y promover planes, programas y acciones para eliminar las interferencias y obstáculos en las vialidades para brindar seguridad a los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;

XIX. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto se realicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

XX. Instaurar, sustanciar, resolver y ejecutar los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la movilidad y establecidas en esta Ley y su Reglamento;

XXI. Aplicar en el ámbito de sus facultades, las sanciones previstas en la presente Ley, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;

XXII. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad de México, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad;

XXIII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables y sostenibles, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, multimodal, no motorizadas y motorizadas no contaminantes;

XXIV. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes en la Ciudad, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;

XXV. Promover en coordinación con la Secretaría de Finanzas, en el ámbito de sus respectivas competencias, un programa de financiamiento para aquéllos que adquieran tecnologías sustentables o accesorios que favorezcan la reducción de emisiones contaminantes de sus unidades de transporte;

XXVI. Establecer fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en la Ciudad mediante políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas de su uso;

XXVII. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, e infraestructura ciclista, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado;

XXVIII. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y descarga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública, dando prioridad a aquellos vehículos de cero o bajas emisiones contaminantes;

XXIX. Otorgar permisos temporales para la prestación del servicio de transporte público, a personas físicas y morales, aún cuando no sean concesionarias, en casos de suspensión total o parcial del servicio, por causas de caso fortuito, fuerza mayor o por necesidades de interés público;

XXX. Coordinar con las dependencias y organismos de la Administración Pública, las acciones y estrategias que coadyuven a la protección de la vida y del medio ambiente en la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y descarga, así como impulsar la utilización de energías alternas y la implementación de medidas de seguridad vial;

XXXI. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial que promuevan la inclusión de la perspectiva de género e inclusión para promover una experiencia de movilidad más accesible, segura, incluyente y eficiente para las mujeres, , la movilidad de cuidado y la infancia;

XXXII. Establecer y promover políticas públicas para proponer mejoras e impulsar que los servicios públicos de transporte de pasajeros, sean incluyentes para personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, así como instrumentar los programas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades, coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin;

XXXIII. Realizar y, en su caso, aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte, y las modificaciones de las ya existentes; tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad;

XXXIV. Redistribuir, modificar y adecuar itinerarios o rutas de acuerdo con las necesidades de la población y las condiciones impuestas por la planeación del transporte priorizando la movilidad de cuidado;

XXXV. Determinar las características y especificaciones técnicas de las unidades, parque vehicular e infraestructura de los servicios de transporte de pasajeros, carga y de bienes;

XXXVI. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;

XXXVII. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos en los casos que correspondan;

XXXVIII. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley y sus reglamentos, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte público, a excepción de aquellas que deriven de un procedimiento de verificación administrativa cuya atribución corresponde exclusivamente al Instituto;

XXXIX. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte y planeación de vialidades, cuya integración y funcionamiento se establecerá en el reglamento respectivo;

XL. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias;

XLI. Promover en coordinación con las autoridades locales y federales, los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y, en su caso, ampliar o restringir el tránsito en la Ciudad del transporte de pasajeros y descarga del servicio público federal y metropolitano, tomando en cuenta el impacto de movilidad, el impacto ambiental, el uso del suelo, las condiciones de operación de los modos de transporte de la Ciudad, el orden público y el interés general;

XLII. Gestionar y actualizar los indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporen al Sistema de Información Territorial y Urbano al que se refiere la Ley General;

XLIII. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos de todas las modalidades del transporte en la Ciudad; concesiones; los actos relativos a la transmisión de la propiedad; permisos; licencias y permisos para conducir; infracciones, sanciones y delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, relacionados con las concesiones de transporte y los demás registros que sean necesarios a juicio de la Secretaría;

XLIV. Regular y autorizar la publicidad en los vehículos de transporte público, privado y mercantil, de pasajeros y descarga de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XLV. Realizar la supervisión, vigilancia y control de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad; imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia Substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, revocación, caducidad, cancelación, rescisión y extinción de los permisos concesiones, cuando proceda conforme a lo estipulado en la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias de la materia que sean de su competencia;

XLVI. Calificar y determinar en los casos en que exista controversia, respecto a la representatividad de los concesionarios y/o permisionarios y la titularidad de los derechos derivados de las concesiones, permisos y autorizaciones, a fin de que el servicio de transporte público de pasajeros o de carga no se vea afectado en su prestación regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida;

XLVII. Establecer en el Programa Integral de Movilidad, la política de estacionamiento; así como emitir los manuales y lineamientos técnicos para su regulación;

XLVIII. Denunciar ante la autoridad correspondiente, cuando se presume la comisión de un delito en materia de servicio de transporte público de pasajeros o de carga y en su caso constituirse en coadyuvante del Ministerio Público;

XLIX. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, eficiente y regular el transporte de pasajeros y de carga y, en su caso, coordinarse con las dependencias y entidades de la Administración Pública para este propósito;

L. Registrar peritos en materia de transporte, tránsito y vialidad, acreditados ante las instancias correspondientes;

LI. Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito;

LII. Coadyuvar con las instancias de la Administración Pública Local y Federal, para utilizar los servicios de transporte público de personas y de carga en caso de emergencia, desastres naturales y seguridad nacional;

LIII. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis; elaborar o aprobar los estudios técnicos y de necesidades de esta modalidad de servicio; expedir el manual técnico del vehículo tipo autorizado para la Ciudad; otorgar los permisos correspondientes a los prestadores de servicio; así como, mantener un padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente;

LIV. Llevar un registro de la capacitación impartida por la Secretaría a las personas involucradas o relacionadas con los servicios de transporte en la Ciudad de México, así como aquella que es impartida por otros organismos, dependencias e instituciones en acuerdo con la Secretaría y por los concesionarios o permisionarios con sus propios medios;

LV. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente y particulares el transporte escolar y programas que fomenten el uso racional del automóvil particular para el traslado de los estudiantes;

LVI. Otorgar permisos y autorizaciones para el establecimiento de prórrogas de recorridos, bases, lanzaderas, sitios de transporte y demás áreas de transferencia para el transporte, de acuerdo a los estudios técnicos necesarios;

LVII. Otorgar las autorizaciones y las concesiones necesarias para la prestación de servicio de transporte de pasajeros en los Corredores del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad; autorizar el uso de los carriles exclusivos, mecanismos y elementos de confinamiento;

LVIII. Establecer un programa que fomente la cultura de donación de órganos y tejidos en la expedición o renovación de la licencia de conducir, diseñando mecanismos para incluir una anotación que exprese la voluntad del titular de la misma respecto a la donación de sus órganos o tejidos;

LIX. Desarrollar conjuntamente con el Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México, políticas para el control y operación en los Centros de Transferencia Modal;

LX. Sugerir a las instancias competentes, mecanismos de simplificación de trámites y procedimientos, para la aplicación de esta Ley y su Reglamento;

LXI. Evaluar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, de conformidad con esta ley, el Reglamento y demás normativa aplicable;

LXII. Practicar exámenes teóricos, prácticos, de aptitud y capacidad a los solicitantes de licencias y permisos de conducir, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y demás disposiciones aplicables;

LXIII. Otorgar y revocar los permisos, licencias, autorizaciones y certificaciones establecidas en la presente Ley;

LXIV. Otorgar licencias y permisos para conducir en todas las modalidades de transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como la documentación para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes;

LXV. Desarrollar, en coordinación con Seguridad Ciudadana, políticas en materia de control y operación vial, para contribuir a la movilidad y seguridad vial de las personas en la Ciudad;

LXVI. Establecer mecanismos de coordinación y colaboración con Seguridad Ciudadana y la Secretaría de Salud que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

LXVII. Asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en la Ciudad, de acuerdo a la tipología que corresponda;

LXVIII. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, que considere el impacto ambiental;

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

LXX. Coadyuvar con el Instituto de Verificación Administrativa para iniciar procedimientos administrativos por posibles incumplimientos a las resoluciones administrativas emitidas en materia de impacto de movilidad;

LXXI. Disponer un centro de atención al usuario que se encuentra en funcionamiento las veinticuatro horas del día para la recepción de denuncias y solicitudes de información;

LXXII. En coordinación con la Secretaría de Educación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover e impulsar la educación vial, con el objetivo de preservar la vida y la integridad física;

LXXIII. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros;

LXXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y

aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención prehospitalaria oportuna de hechos de tránsito;

LXV. Informar anualmente al Congreso de la Ciudad de México, sobre los avances, logros, alcances, áreas de oportunidad y mejoras, así como todos los aspectos inherentes a la movilidad y seguridad vial; y

LXXVI. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 13. ...

I. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad y seguridad vial que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

II. ...

II bis. En el ámbito de sus atribuciones y competencias, así como en coordinación con la Secretaría de Salud, garantizar el cumplimiento de los límites de alcohol en sangre y aire expirado de conformidad con la fracción XII del artículo 49 de la Ley General.

III. ... a V. ...

VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito. Conforme a lo dispuesto en la Ley General, la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás ordenamientos aplicables;

VII. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de sistemas de información en materia de movilidad y seguridad vial;

VIII. Participar, en el marco de sus atribuciones y competencias en acciones de prevención y protocolos de actuación frente a situaciones de violencia de género en los sistemas de movilidad;

IX. Participar, en el marco de sus atribuciones y competencias en acciones de protección al medio ambiente en relación con la movilidad y la seguridad vial; y

X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 13 bis. Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Salud tendrá, las siguientes atribuciones:

I. Elaborar las guías de práctica clínica y protocolos que permitan la mejora en la calidad de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

II. Capacitar al personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

III. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, realizar campañas de prevención de siniestros de tránsito, sobre los riesgos de conducir bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas o estupefacientes;

IV. En el ámbito de sus atribuciones y competencias, así como en coordinación con Seguridad Ciudadana, vigilar el cumplimiento de los límites de alcohol en sangre y aire expirado de conformidad con la fracción XII del artículo 49 de la Ley General; y

V. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 14. Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría del Medio Ambiente tendrá, las siguientes atribuciones:

I. Emitir y verificar las normas oficiales mexicanas en materia de medio ambiente, lineamientos y demás ordenamientos aplicables que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la Ciudad en materia de protección al medio ambiente;

II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, los particulares y el sector empresarial, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;

III. ...

IV. En coordinación con la Seguridad Ciudadana operar el programa de Patrullas Ambientales;

V. Brindar a la Secretaría la asesoría para la implementación de obras de infraestructura para la movilidad que procuren los menores impactos negativos a la calidad de vida de

las personas y el medio ambiente, en particular cuando se trate de los efectos negativos de la congestión vehicular, la contaminación del aire y las emisiones de gases; y

VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 15. ...

I. Auxiliar a la Secretaría, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la formulación y aplicación del Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial, cuando afecte su ámbito territorial;

II. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todas las y los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;

III. Mantener, dentro del ámbito de su competencia, la vialidad libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;

IV. Autorizar el uso de las vías secundarias para otros fines distintos a su naturaleza o destino, cuando sea procedente, en los términos y condiciones previstos en las normas jurídicas y administrativas aplicables;

- V. Conformar y mantener actualizado un registro de las autorizaciones y avisos de inscripción para el uso de la vialidad, cuando conforme a la normatividad sea procedente;
- VI. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, vigilando que en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;
- VII. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales;
- VIII. Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia. Asimismo, como instancia de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;
- IX. Mantener una coordinación eficiente con la Secretaría para coadyuvar en el cumplimiento oportuno del Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial;
- X. Emitir visto bueno para la autorización que expida la Secretaría, respecto a las bases, sitios y lanzaderas de transporte público, en las vías secundarias de su demarcación;
- XI. Remitir en forma mensual a la Secretaría las actualizaciones para la integración del padrón de estacionamientos públicos;
- XII. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la accesibilidad, movilidad integral y protección a la vida;

XIII. Fomentar la movilidad no motorizada, la micromovilidad sin anclaje y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles, organizaciones sociales, empresas, comités ciudadanos, padres de familias, escuela y habitantes de su demarcación;

XIV. Normar y vigilar la operación de sistemas de micromovilidad y micromovilidad sin anclaje;

XV. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;

XVI. En coordinación con la Secretaría y otras dependencias, capacitar a las personas a cargo de la atención a víctimas de siniestros de tránsito;

XVII. Autorizar ubicación, características y demás elementos que integren la infraestructura de movilidad a través de los planes y programas de desarrollo urbano que le corresponda aplicar, procurando la adecuada utilización de la infraestructura de movilidad, en coordinación con la Secretaría;

XVII. Crear e impulsar programas de educación vial y movilidad, que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas, su patrimonio, así como la socialización de la presente Ley; y

XVIII. Las demás facultades y atribuciones que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Artículo 16. ...

I. ...

II. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vialidades, sin la autorización correspondiente, en términos de la normativa aplicable y que no cuenten con el permiso correspondiente de la Secretaría;

III. Retirar todo tipo de elementos que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de estas vías y que hayan sido colocados sin documento que acredite su legal instalación o colocación. Los objetos retirados se reputarán como mostrencos su destino quedará al arbitrio de la Alcaldía que los retiró;

IV. Colocar señalización para la utilización adecuada de la infraestructura destinada a la movilidad y seguridad vial;

V. Promover a través de medios digitales e impresos, nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos y una sana convivencia en las calles;

VI. Aplicar programas de recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal, la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la Ley de la materia;

VII. Diseñar, ordenar y operar los sistemas de micromovilidad y micromovilidad sin anclaje en la vía pública; y

Para el cumplimiento de las facultades anteriores, las Alcaldías establecerán mecanismos de coordinación con las autoridades competentes según sea el caso.

Artículo 19. Sin menoscabo de lo señalado en la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México y con el propósito de estimular la participación ciudadana en el diseño, implementación y evaluación de las acciones en materia de movilidad, se crea el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad.

...

...

Artículo 20. Son facultades del Consejo Asesor:

I. ...

II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de vialidad, seguridad vial y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;

III. a IV. ...

V. Recibir propuestas del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial relativas a la materia.

Artículo 21. El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por:

I. La persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá;

II. La persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia;



II LEGISLATURA



III. Las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios, Seguridad Ciudadana, Secretaría de Salud; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes;

IV. Las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes;

V. Cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes;

VI. Cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes;

VII. Las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático, Protección Ecológica y Animal del Congreso de la Ciudad de México;

VIII. Una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes; y

IX. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes.

El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

Se deroga

Artículo 21 bis. En cada Alcaldía se instalará un un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial será integrado por:

- I. La persona titular de la Alcaldía quien lo presidirá;
- II. Un mínimo de tres y hasta cinco Concejales, con amplio conocimiento en la materia;
- III. Un representante de las unidades administrativas de la Alcaldía que tengan injerencia en los programas de movilidad, seguridad vial, infraestructura, aprovechamiento, desarrollo urbano y obras, entre otros; en términos del artículo 71 de la Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México;
- IV. Un representante de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México; y
- V. Tres representantes en calidad de invitados permanentes según como se indica a continuación:
 - a) Un representante de la participación de la sociedad, pueblos, barrios y comunidades indígenas;
 - b) Un representante de instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley; y
 - c) Un representante de las organizaciones de la sociedad civil y gobierno.

Quienes funcionarán como observatorio ciudadano y se abocarán a la temática de su demarcación, pudiendo poner a consideración del Consejo propuestas por realizar.

El Consejo deberá reunirse en sesiones trimestrales, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

Artículo 24. Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público:

I. Establecer programas, procesos y lineamientos para implementar la integración de los servicios de transporte público de pasajeros proporcionado por la Administración Pública y los servicios de transporte concesionado, al Sistema Integrado de Transporte Público;

II. ... a III. ...

Artículo 25. El Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, estará integrado por la persona titular de la Secretaría de Movilidad, quien presidirá, las personas Titulares de las Direcciones Generales de la Secretaría y las personas Titulares de las entidades y los organismos de la Administración Pública que prestan el servicio de transporte de pasajeros, incluyendo a las personas titulares del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús y del Sistema de Transporte Público Cablebús.

Artículo 28. La Comisión de Clasificación de Vialidades estará integrada, por la persona titular de la Secretaría, quien la presidirá; la persona titular de la Dirección General de Planeación y Políticas, quien será su Secretario; por las y los representantes de la Secretaría de Gobierno, de la Secretaría de Desarrollo Urbano, de Seguridad Ciudadana, de la Secretaría de Obras; de la Secretaría de Finanzas, y de las Alcaldías.

Artículo 29. El Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, tiene como propósito buscar los mecanismos y ejecutar las acciones necesarias para eficientar el servicio de transporte público, renovar periódicamente el parque vehicular e infraestructura del servicio y no poner en riesgo su prestación priorizando en todo momento la utilización de vehículos cero y bajas emisiones.

Artículo 30. Son funciones del Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público:

I. ...

II. Proponer y aplicar conjuntamente con la Secretaría, en coordinación con otras dependencias, programas de financiamiento para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio de transporte público concesionado priorizando la adquisición de vehículos de cero o baja emisión de contaminantes, brindando apoyo a través de bonos por el porcentaje del valor de la unidad que determine el Comité, tomando como base el presupuesto que autorice el Congreso de la Ciudad de México para tal efecto;

III. Crear y vigilar el funcionamiento del Fondo de promoción para el financiamiento del transporte público, que se regirá bajo los criterios de equidad social, productividad y los señalados en la presente ley;

IV. a V. ...

La Secretaría deberá prever en su anteproyecto de presupuesto, los recursos que aportará al Fondo, que no excederán del monto recaudado por concepto del pago de derechos de revista vehicular.

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

I. Promover alternativas de movilidad a través de modos de propulsión humana o eléctrica, el mayor uso del transporte público, energías limpias, alternativas y sustentables, menor dependencia de modos de transporte motorizados individuales y mejorar tecnologías y combustibles;



II LEGISLATURA



II. ...

III. Proponer mejoras a la infraestructura para la movilidad, seguridad vial y servicios auxiliares;

IV. ...

V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad y seguridad vial;

VI. Elaborar iniciativas que promuevan el diseño universal en la infraestructura para la movilidad, seguridad vial y de transporte;

VII. ... a IX. ...

X. Desarrollar acciones que protejan a los peatones y a los ciclistas incluidas aquellas que permitan el intercambio de información relacionada a la seguridad vial, con apoyo de las entidades y dependencias de la administración pública, así como Alcaldías.

Artículo 34 Bis. ...

I. Los recursos suficientes destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México;

II. ...

III. El porcentaje que la Secretaría destine de la recaudación de las fotocívicas, el cual deberá corresponder por lo menos al treinta y cinco por ciento de lo recaudado anualmente; y

IV. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.

Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:

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

II. Desarrollar acciones para reducir los siniestros a peatones y ciclistas; y

III. Dotar de recursos e implementar en conjunto con las Alcaldías programas de sensibilización sobre nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos peatonal, ciclista y se promueva una sana convivencia en las calles.

TITULO SEGUNDO DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 35. La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa de Gobierno de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico de la Ciudad de México; los Programas

Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.

...

Artículo 36. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base en el ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad de conformidad con las normas.

...

Artículo 37. ...

I. Procurar medidas que garanticen la protección de la vida, salud e integridad física de todas las personas usuarias de la vía, así como la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para todas las personas usuarias y que busque la conexión entre el sistema de transporte público, de la movilidad no motorizada, así como entre vías y rutas urbanas y metropolitanas;

II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas en situación de vulnerabilidad, con discapacidad y/o movilidad limitada;

II bis. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal en los sistemas de movilidad y en la estructura vial atendiendo a las

necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, con discapacidad y/o movilidad limitada;

III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público individual y colectivo, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes, de tracción humana y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética y el uso racional del automóvil particular, en tanto el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico, haciendo uso de las tecnologías de información y comunicación disponibles, asegurando la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía;

V. Garantizar que la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos no motorizados o de tracción humana, particularmente a la niñez, personas adultas mayores, en situación de vulnerabilidad, con discapacidad o con movilidad limitada;

VI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;

VII. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo, el desarrollo urbano, el ordenamiento del territorio y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que fomenten desarrollos densos y asequibles en zonas cubiertas por el Sistema Integrado de



II LEGISLATURA



Transporte y desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no lo estén;

VIII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo, el comercio y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

IX. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;

X. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;

XI. Promover la capacitación de las personas operadoras de los servicios de transporte público y de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

XII. Promover acciones de capacitación de las personas operadoras de los servicios de transporte público y de emergencia en perspectiva de género y atención a grupos vulnerables con perspectiva de seguridad ciudadana;

XIII. Promover acciones para hacer más eficiente y segura la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos negativos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;

XIV. Adoptar medidas que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido;

XV. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos, y

XVI. Promover políticas, planes y metodologías con perspectiva de género que garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.

Artículo 37 bis. En la planeación y el diseño de las políticas de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes fomentarán y garantizarán la participación de las mujeres, considerando, además de su interseccionalidad:

I. La implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, eficiente e incluyente la experiencia de la movilidad de las mujeres y la movilidad del cuidado;

II. La adopción de estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial para prevenir y erradicar las violencias de género, bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes, incluyendo la capacitación, sensibilización de las personas responsables del diseño, operación y evaluación de los sistemas de movilidad; y

III. Atender a lo dispuesto en las leyes de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como aquellas recomendaciones y políticas que aseguren la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía.

CAPÍTULO II PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 38. Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad en todas sus modalidades, se prestarán de acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.

Artículo 40. El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.

Dentro de este programa, deberá diseñarse con un enfoque sistémico, contemplando la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de interseccionalidad, accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.

Artículo 41. El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

I. El diagnóstico considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad, en situación de vulnerabilidad y de género;

II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en la Estrategia Nacional y el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;

III. ...

a) Criterios para el diseño vial y la ordenación del tránsito de vehículos;

b) ...

c) Fomento del uso de la bicicleta, vehículos no motorizados y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

d) ...

e) Mejoramiento y eficiencia de sistemas integrados de transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;

f) Infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;

g) ... a i)...

j) Educación vial y todas aquellas medidas para promover la circulación de personas y vehículos con prudencia y cortesía, así como la promoción del cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sustentable; y

k) ...

IV. ... a VII. ...

Artículo 42. El Programa Integral de Seguridad Vial deberá considerar todas las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, anteponiendo la jerarquía de movilidad.

Corresponde a la Secretaría, en coordinación con Seguridad Ciudadana, Secretaria del Medio Ambiente, Secretaría de Salud, Secretaría de Obras, Secretaría de Desarrollo Urbano, Alcaldías y otras autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión de la persona Titular de la Jefatura de Gobierno; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

Artículo 43. El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir como mínimo:

I. ...

II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en la Estrategia Nacional y el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;

III. ...

a) ... a la c) ...

d) Actividades de prevención de hechos de tránsito;

e) Atención prehospitalaria de hechos de tránsito; y

f) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.

IV. ... a VII.

VIII. El diseño e implementación de las auditorías e informes de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para divulgar sus resultados.

Artículo 44. La formulación y aprobación de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial será de acuerdo a lo establecido en la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México.

Artículo 45. Los programas específicos tienen por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos e infraestructuras para la movilidad y la seguridad vial, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.

Artículo 46. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las siguientes herramientas:

I. ... a VII. ...

VIII. Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 47. El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información sobre la Ciudad en materia de movilidad. La información que alimente al sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse.

La información contenida en el Sistema deberá considerar características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género, de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad.

Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística organizada, estandarizada, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, deberá incluir componentes de datos abiertos y se registrará por lo establecido en la Ley de Protección de Datos personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.

El Sistema de información y seguimiento de movilidad contendrá como mínimo lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público Vehicular;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- III. Operadores de servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Conductores de los servicios de transporte público y de carga;
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de sanciones respectivas;
- VI. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular;
- VII. Información sobre encuestas origen - destino, con atención a la movilidad del cuidado;

VIII. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

IX. Alta y baja de vehículos nuevos o usados;

X. Información sobre adecuaciones de infraestructura y red vial; y

XI. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y seguimiento de movilidad y el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. El sistema se conformará con información geo estadística e indicadores sobre seguridad vial, infracciones y hechos de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas.

...

...

El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial contendrá como mínimo lo siguiente:

I. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

II. Información sobre los resultados de auditorías e inspecciones de seguridad vial;

III. El registro mensual de la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio de siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones que reporten las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria de conformidad con la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México; y

IV. Aquella información necesaria para la integración del Sistema de información y seguimiento de seguridad vial y el Sistema de Información Territorial y Urbano a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 50. La Secretaría pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad y seguridad vial a más tardar el 30 de noviembre de cada año.

Artículo 51. Las auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por la Secretaría y se podrán aplicar a todos los proyectos viales y de transporte:

I. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad y seguridad vial enunciados en la Ley General y en esta Ley; y

II. ...

Para la aplicación de auditorías e inspecciones, la Secretaría se ajustará a lo establecido en los lineamientos técnicos que publique el Sistema Nacional para tal fin, así como los procesos para la certificación de las personas, organismos e instituciones acreditadas para realizarlas.



CAPÍTULO III DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD

Artículo 53. El estudio del impacto de movilidad y seguridad vial tiene por objeto que la Secretaría evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas dentro del territorio de la Ciudad, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad debida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable de la Ciudad, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el Programa General de Desarrollo Urbano los principios establecidos en esta Ley.

...

...

TITULO TERCERO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Artículo 55. El Servicio de Transporte público y privado en la Ciudad se desarrollará en un sistema integrado, permitiendo la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y medios de pago. Para los efectos de esta Ley, se clasifica en:

I. ... y II. ...

Artículo 60. El servicio de transporte en todas sus modalidades se ajustará al Programa Integral de Movilidad de la Ciudad.

A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del servicio de transporte público con un óptimo funcionamiento, la Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas urbanas y metropolitanas con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que se encuentren mal comunicadas.

Artículo 61. ...

La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de los concesionarios, ésta permanecerá vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se emitan los lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.

CAPÍTULO II DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR

Artículo 64. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.

...

Los permisos para conducir no podrán otorgarse cuando se trate de vehículos de uso comercial o de transporte público.

Artículo 65. Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar el examen de valoración integral de aptitud, así como el examen teórico práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso que se trate;

Para tal efecto, la Secretaría emitirá los lineamientos para la evaluación, que incluyan:

I. El contenido del examen teórico práctico de conocimientos y habilidades para cada una de las licencias y permisos;

II. El protocolo para la aplicación de los exámenes teórico prácticos;

III. Los requisitos que garanticen a las personas con discapacidad el acceso a licencias o permisos en igualdad de condiciones y formatos accesibles; y

IV. Las medidas para la expedición de licencias por la Secretaría ya sea impresas en material plástico o en forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en el territorio nacional.

Artículo 67. ...

I. Cuando la persona titular sea sancionada por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;

- II.** Cuando la persona titular cause daños y lesiones por segunda vez en un periodo de un año a peatones o ciclistas en hechos de tránsito, determinadas por las autoridades respectivas;
- III.** Cuando la persona titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;
- IV.** Cuando la persona titular cometa alguna infracción a la presente Ley o sus reglamentos, bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas;
- V.** Cuando a la persona titular se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir;
- VI.** Cuando a la persona titular, dentro de un periodo de seis meses, se le hayan agotado los diez puntos a su matrícula y los doce puntos a su licencia;
- VII.** Cuando se compruebe que la información proporcionada para su expedición es falsa, o bien que alguno de los documentos presentados es falso o alterado, en cuyo caso se dará vista a la autoridad competente; y
- VIII.** Cuando una autoridad jurisdiccional o ministerial determine en definitiva que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad de la persona titular y éste tenga como consecuencia la pérdida de la vida o cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y

IX. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando la persona titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. Las personas conductoras de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucradas en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 68. ...

I. Si la persona conductora acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año y haya agotado en dos periodos consecutivos la mitad de los puntos de su matrícula y los puntos de la licencia;

II. Cuando la persona titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;

III. Por un año, cuando la persona titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito; quedando obligada la persona infractora a someterse, a su costa, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y

IV. ...

...

La persona conductora que infrinja el párrafo anterior, se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.

Para que la suspensión quede anulada la persona conductora deberá tomar un curso de manejo emitido por la Secretaría, así como acreditar el examen teórico práctico correspondiente en una sola exhibición, de no ser así la suspensión se dará por otros tres meses.

Artículo 69. ...

I. ... a III. ...

IV. Cuando en un periodo no mayor a dos años haya vencido en más de dos ocasiones los puntos a su matrícula y a la licencia; y

V. Cuando así lo ordene la autoridad judicial o administrativa.

CAPÍTULO III DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 74. El Sistema Integrado de Transporte deberá atender a la jerarquía de la movilidad y funcionará bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.

...

Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado, como estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros.

Las políticas y programas de movilidad y seguridad vial promoverán la intermodalidad con una visión científica en coordinación con las instancias metropolitanas. La información generada sobre los modos de transporte y las demandas de viajes deberá encontrarse vinculada y accesible, regida por los principios de transparencia y simplificación administrativa.

Para cumplir con los supuestos a que se refiere este artículo, las autoridades competentes en la materia deberán observar los lineamientos que al efecto emita la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México.

Artículo 80. La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, higiene y eficiencia.

...

Asimismo, deberá establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

En aquellas demarcaciones territoriales que cuenten con áreas rurales se deberá proveer el servicio de transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

...

...

Artículo 81. La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de estos u otros grupos en situación de vulnerabilidad.

Asimismo, deberán emitir y actualizar constantemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos; rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras medidas de seguridad, obligatorias con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.

Artículo 82. Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matrícula de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia, debiendo contar con una versión en formato accesible; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.



CAPÍTULO IV DE LAS CONCESIONES

Artículo 84. En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, la Secretaría otorgará concesiones para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y de carga.

...

...

Para efectos de esta Ley y sus reglamentos, constituye servicio público de carga, exclusivamente, el que realizan las personas físicas o morales en sitios, lanzaderas y bases de servicio, al amparo de la concesión y demás documentación expedida por las autoridades competentes.

Artículo 87. La acreditación de la capacidad técnica, administrativa y financiera para la prestación del servicio de corredores de transporte, deberá asegurar la prestación del servicio en condiciones de calidad, accesibilidad, seguridad, oportunidad y permanencia.

La persona interesada en obtener una concesión para este tipo de servicio deberá acreditar su capacidad financiera con la documentación que garantice su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuentes de financiamiento para prestar el servicio.

Artículo 93. Ninguna concesión se otorgará, si con ello se establece una competencia ruinosa o ésta va en detrimento de los intereses del público usuario, o se cause perjuicio al interés público.

...

Artículo 95. ...

En el caso de personas morales la concesión incluirá el número de unidades que sean necesarias para la explotación de servicio en forma adecuada, lo cual deberá estar previa y claramente definido en el documento que ampara la concesión.

...

Las personas físicas o morales concesionarias deberán implementar mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de Protección de Datos Personales en Posesión, y brindar a la autoridad todos aquellos datos que se le soliciten en cuanto a la prestación del servicio materia de la concesión de conformidad a lo establecido en la presente ley, su reglamento y normas técnicas de transporte aplicables.

Artículo 96. Las concesiones otorgadas por la Secretaría para la prestación del servicio de transporte público, no crean derechos reales, ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorga el derecho al uso, aprovechamiento y explotación del servicio de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y podrán cederse en términos de lo dispuesto por el artículo 104 de esta Ley.

Artículo 100. La Declaratoria de Necesidad que se emita para el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, deberá contener:

I. ... a VII. ...



II LEGISLATURA



...

CAPÍTULO V DE LA VIGENCIA DE LAS CONCESIONES

Artículo 101. Las concesiones que otorgue la Secretaría de conformidad con esta Ley, señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las inversiones que deban hacerse para la prestación del servicio, sin que pueda exceder de veinte años.

CAPÍTULO VI DE LA CESIÓN O TRANSMISIÓN DE LAS CONCESIONES

Artículo 109. ...

Si agotado el plazo mencionado no se ha resuelto la petición respectiva, se entenderá que opera la afirmativa ficta y el interesado deberá presentar dentro de los cinco días siguientes, los comprobantes de pago de derechos y la documentación e información respectiva, para que dentro de los quince días posteriores le sea otorgado el documento correspondiente.

CAPÍTULO VII DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS

Artículo 119. ...

El incumplimiento al procedimiento y condiciones que establezca la Secretaría será sancionada de conformidad con la Ley de Responsabilidades Administrativas de la

Ciudad de México, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que pudieran surgir de otras disposiciones.

CAPÍTULO VIII DE LOS PERMISOS DEL TRANSPORTE

Artículo 121. La Secretaría en el momento que se presente suspensión total o parcial del servicio por causas de caso fortuito o fuerza mayor, podrá otorgar permisos temporales para la prestación de los servicios de transporte públicos en todas sus modalidades, a personas físicas y morales, aún y cuando no sean concesionarias; estos permisos duraran el tiempo que dure el evento de que se trate sin que los mismos puedan exceder de ciento ochenta días naturales; en los casos de que este plazo se exceda y aún los efectos del evento sigan ocasionando la suspensión del servicio, la Secretaría ampliará dicho plazo por sesenta días naturales más, sin que ello genere derechos sobre la prestación del servicio y/o derechos adquiridos.

Artículo 122. La Secretaría en los casos de que se llegase a suspender total o parcialmente el servicio de transporte público, por causas de caso fortuito, fuerza mayor, cuestiones de seguridad pública o de seguridad nacional, a través de los organismos descentralizados y de los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte público, proporcionarán a la población el servicio de transporte, desde el inicio de la suspensión hasta el momento en que la propia Secretaría lo determine.

En los casos referidos en el párrafo anterior, la Secretaría deberá garantizar condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia.

Artículo 125. Para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como para el establecimiento de sitios, bases, lanzaderas y su equipamiento auxiliar en la Ciudad, los interesados deberán contar con un permiso



II LEGISLATURA



expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y del pago de los derechos correspondientes.

Artículo 129. ...

...

Presentada la solicitud de prórroga en tiempo y forma, la Secretaría resolverá en un plazo máximo de un mes; si transcurrido este plazo la Secretaría no da respuesta, operará la afirmativa ficta de conformidad a lo establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el permisionario deberá presentar, dentro de los cinco días siguientes los comprobantes de pago de derechos y los documentos e información necesaria, para que dentro de los quince días posteriores, le sea otorgado el documento correspondiente.

CAPÍTULO IX

DE LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS OCASIONADOS CON MOTIVO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 132.

...

Las víctimas que resultaran del hecho de tránsito cuya condición clínica se considere que pone en peligro la vida, un órgano o su función deberán recibir la atención médica prehospitalaria desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia.

Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar sobre la ocurrencia del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

CAPÍTULO X DEL REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE

Artículo 141. El registro para realizar transporte particular de pasajeros o de carga en la Ciudad, se otorgará a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:

I. ...

II. En el caso de personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante legal o apoderado;

III. ... a V. ...

Los reglamentos de la presente Ley establecerán el procedimiento, términos, condiciones, vigencia, causas de extinción de los registros, así como los casos en que se necesite autorización específica para realizar transporte particular de pasajeros o de carga.

Artículo 145. El Registro Público del Transporte además de los supuestos del artículo anterior, proporcionará los datos que se le requieran por Ley; o bien, a solicitud formal y por escrito de autoridad competente que funde y motive la necesidad de la información.

CAPÍTULO XII



DE LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

...

CAPÍTULO XIV

DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO

Artículo 170. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en la Ciudad, se sujetará a lo previsto en la Ley General, la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios:

I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados atendiendo a la jerarquía de la movilidad; y diseñados y regulados bajo los principios y criterios establecidos en la presente Ley;

II. Establecer políticas y mecanismos que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes y/o lesiones, se eviten actividades que interfieran en la seguridad de las personas usuarias, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales. Así como el retiro de los vehículos y objetos que limiten o impidan su uso adecuado;

III. Promover un diseño vial con visión integral, que responda a la movilidad y la habitabilidad del espacio público; procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todas las personas usuarias y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación, atendiendo a la jerarquía de la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros;

IV. La infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, considerando el criterio de calle completa y evitando pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de hacer el cruce peatonal, así como el destinado a la movilidad no motorizada y de tracción humana como son:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas.

Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía, especialmente personas peatonas, con movilidad limitada y en situación de movilidad;

V. El diseño de la infraestructura vial , sentidos y operación vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares para dar lugar al transporte público, la movilidad activa, no motorizada y de tracción humana. El diseño geométrico, de secciones de carriles. pavimentos y señales considerará una velocidad de 30 km/hr para calles secundarias y terciarias.

El diseño y configuración de la vialidad será autoexplicable y compatible con las velocidades de operación de las vías;

VI. En la medida que el suelo y contexto hídrico lo permita y previa autorización de la autoridad competente, la infraestructura vial deberá permitir la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización;

VII. El diseño de la infraestructura vial deberá incorporar un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como medidas de mitigación y adaptación al cambio climático;

VIII. Establecer lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos en la vía pública y definir políticas de estacionamiento fuera de la vía pública de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción y funcionamiento;

IX. Instaurar las medidas de protección civil y emergencia que se adopten en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público. Para ello la Secretaría deberá preservar bajo su control, una red vial estratégica que garantice la movilidad en dichas situaciones; y

X. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial se garantizará un esquema de participación social de las personas usuarias de la vía.

Artículo 171. Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todas las personas usuarias.

Son elementos inherentes a la infraestructura vial: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento.

Son elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad deberá considerar criterio de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso paraderos seguros y visibilidad y se sujetará a las siguientes prioridades:

I. ... a V. ...

Artículo 172. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de inscripción expedido por las Alcaldías o el aviso correspondiente; en el ámbito de sus atribuciones. Para expedir la autorización, la Alcaldía requerirá visto bueno de las autoridades competentes, quienes vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial con base a los establecido en la presente Ley.

Los requisitos y procedimientos para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así como las causas para su extinción y revocación se establecen en los reglamentos correspondientes.

Artículo 173. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, las Alcaldías deberán ajustarse al Programa Integral de Movilidad, al Programa Integral de Seguridad Vial y a los programas de desarrollo urbano, así como la opinión de la secretaría.

Artículo 177. Las alcaldías informarán semestralmente a la Secretaría y a la Agencia de las autorizaciones y avisos de reinscripción, extinciones y revocaciones de incorporación

de infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, así como del retiro de estos.

Artículo 178 bis. Serán medidas mínimas de tránsito:

I. Contar con licencia o permiso de conducir vigente, adecuado al tipo de vehículo que se opere;

II. Otorgar preferencia del paso a personas peatonas en el cruce de vías públicas de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. Las velocidades máximas por tipo de vía no deberán rebasar los límites siguientes:

a) 30 km/h en calles secundarias;

b) 50 km/h en vialidades primarias sin acceso controlado, así como carreteras estatales en zonas urbanas;

c) 80 km/h en carriles centrales de vialidades de acceso controlado; y

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

IV. El uso de cinturón de seguridad de forma obligatoria para todas las personas pasajeras de vehículos motorizados;

V. El uso de sistemas de retención infantil, o en su caso, de asientos de seguridad para personas menores de doce años, que además deberán viajar en asientos traseros;

VI. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones;

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

VIII. El apego a estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana para el uso de vehículos motorizados;

IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas de acuerdo a la Norma Oficial Mexicana;

X. La prohibición de 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, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XI. El uso de sujetadores de dispositivos electrónicos o celulares que faciliten la manipulación y no obstaculicen la visibilidad, en caso de que sean necesarios para la prestación del servicio de transporte;

XII. La obligación de aplicación de pruebas de alcoholemia de manera permanente y de conformidad con la metodología aprobada por la autoridad competente. 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 queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre; y

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.

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.

Artículo 179. Las vialidades primarias deberán contar con:

I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano, que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;

II. Vías ciclistas: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo de vehículos no motorizados o de tracción humana. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; y

III. ...

...

Las subcategorías de las diferentes vialidades se establecerán en el Reglamento correspondiente y la Comisión de clasificación de Vialidades definirá su tipo.

Artículo 181. La regulación de la red vial de la Ciudad estará a cargo de la Secretaría, en el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción que se ejecute requerirá de su autorización.

La Secretaría deberá notificar a la Secretaría de Obras sobre los proyectos de construcción en la red vial que autorice, para efecto de que la Agencia lleve a cabo la programación de obra en la vía pública

...

...

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

Artículo 185. La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con la Secretaría de Obras y las Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

...

Artículo 187. ...

La Administración Pública instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios; para lo cual la Secretaría emitirá el Manual de diseño y operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en la Ciudad, así como los

estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios.

...

Artículo 188. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:

I. Condiciones de diseño universal y accesibilidad para personas con discapacidad, movilidad limitada o en situación de vulnerabilidad;

II. ...

III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de personas pasajeras, incluidas aquellas con discapacidad o movilidad limitada con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;

IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;

V. Disponibilidad de información oportuna a las personas usuarias y señalización que oriente sus movimientos en formato accesible;

VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad, comodidad y eficiencia; y

VII. ...

Artículo 189. ...

Las dependencias, organismos y particulares responsables de la administración de las áreas de transferencia para el transporte están obligados a implementar y mantener la nomenclatura y sistemas que garanticen la fácil identificación y orientación de los usuarios, así como su comprensión en formatos accesibles.

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

...

Es facultad de Seguridad Ciudadana vigilar el cumplimiento de las reglas de tránsito y aplicar las sanciones establecidas en dicho ordenamiento.

Artículo 199. Los conductores de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o permisionadas, están obligados a realizar el pago correspondiente por la circulación en dichas vías de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la Administración Pública.

...

Artículo 206. Los operadores y acomodadores que presten el servicio de estacionamiento deberán de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo o en la de terceros de conformidad a lo establecido por la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México.

Artículo 207. ..

La Secretaría establecerá los lineamientos de señalamiento horizontal y vertical para el estacionamiento de vehículos en la vía pública mediante el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad de México.

Artículo 212. Seguridad Ciudadana tendrá la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, de los grupos o individuos den aviso.

Para la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea perfectamente lícita y que pueda perturbar el tránsito en las vialidades, la paz y tranquilidad de la población de la ciudad, es necesario que se dé aviso por escrito a Seguridad Ciudadana, con por lo menos 48 horas de anticipación a la realización de la misma.

La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá informar a la población a través de los medios masivos de comunicación y medios electrónicos, sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren de forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Asimismo, deberá proponer alternativas para el tránsito de las personas o vehículos.

CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 224. La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad activa además de la seguridad vial con un enfoque sistémico encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular. En este sentido, se promoverá la igualdad sustantiva, inclusión de

la perspectiva de género, interseccionalidad y equidad con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.

Artículo 225. Los programas de cultura de movilidad y de seguridad vial se regirán bajo los siguientes principios:

I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la atención prehospitalaria e intrahospitalaria y la protección de la vida; así como la prevención de la violencia y el acoso sexual en contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;

II. ...

III. Dar prioridad del uso del espacio a las personas usuarias de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;

IV. Las personas conductoras de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela; y

V. Promover la utilización del transporte público de cero o bajas emisiones contaminantes y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.

Artículo 226. Las personas usuarias del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus servicios, así como la obligación de cumplir con lo establecido en esta Ley y demás disposiciones que se establezcan para el uso de los sistemas de transporte público.

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

I. ... a IV. ...

V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en la presente Ley, el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;

VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados y no motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;

VII. El respeto al espacio peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

VIII. La preferencia en todo momentos a las personas peatonas y ciclistas; en razón de su condición;

IX. El significado y preservación de la señalización vial;

X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente; y

XI. La promoción de la perspectiva de género, discapacidad y movilidad reducida en la cultura vial.

Las campañas de comunicación en materia de educación y seguridad vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión

de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.

Artículo 228. La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial, movilidad y seguridad vial que promuevan los derechos, principios y obligaciones de todas las personas usuarias de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.

Artículo 230. La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre cultura de la movilidad, educación y seguridad vial, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para personas operadoras o conductoras del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes, niños y personas mayores, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación, seguridad vial y movilidad con perspectiva de género, equidad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad.

Artículo 231. La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación a los planes de estudio de cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad vial, educación vial, movilidad urbana y limitada, en los niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior. Asimismo, la Secretaría promoverá ante las autoridades competentes, la apertura de parques de educación y seguridad vial en todas las alcaldías de la Ciudad.

Artículo 232. Con el fin de hacer efectiva la capacitación y difundir la cultura de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, la Secretaría contará con un cuerpo

especializado de información, orientación, auxilio, seguridad vial y apoyo a la movilidad, que proporcione estos servicios a la población en general.

Artículo 233. En materia de seguridad vial, la Secretaría y la Secretaría de Salud coordinarán el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes a las personas a cargo de la atención a víctimas de siniestros y prevención de hechos de tránsito, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.

Artículo 234. Con la finalidad de incentivar, reconocer y distinguir públicamente a los concesionarios del transporte público de pasajeros, la Administración Pública otorgará un reconocimiento a las personas morales y concesionarios del transporte público individual de pasajeros que hayan destacado en cualquiera de los siguientes casos:

- a) Desarrollo y calidad de los servicios prestados a las personas usuarias o instituciones públicas;
- b) Profesionalización de las personas prestadoras del servicio;
- c) Contribución a la mejora de la cultura de movilidad y seguridad vial; y,
- d) La adopción de tecnologías sustentables y sostenibles en la prestación del servicio.

...

Artículo 235. La Secretaría, en coordinación con las demás dependencias de la Administración Pública, fomentará programas de movilidad empresarial que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal

de las empresas y el uso de vehículos no motorizados y/o cero o bajas emisiones contaminantes, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones de contaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.

La Secretaría proporcionará estímulos y reconocimientos a las empresas que participen en el programa de movilidad empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre las personas empleadas.

Artículo 236. La Secretaría en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para dicho fin con el objeto de garantizar que las personas usuarias tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.

Artículo 237. La Secretaría en coordinación con Seguridad Ciudadana, la Secretaría de Medio Ambiente y las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, establecerá programas de ordenamiento vial en entornos escolares con el fin de evitar congestionamientos y hechos de tránsito. Estos programas deberán involucrar de forma activa a la comunidad escolar a través de la participación de promotores voluntarios y de incentivar el uso del transporte escolar, el uso de vehículos no motorizados y/o cero o bajas emisiones contaminantes.

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

I. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de cultura de la movilidad,

educación y seguridad vial, en concordancia con la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México y demás legislación aplicable;

II. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de movilidad educación y seguridad vial, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas.

III. Promover cursos, foros, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de movilidad, educación y seguridad vial, que generen el desarrollo y adopción de tecnologías y políticas sustentables e incluyentes, orientadas las personas peatones, el uso de la bicicleta, vehículos no motorizados, vehículos cero o baja emisión de contaminantes y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables, el respeto a los derechos humanos y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.

Artículo 239. Las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y/o clases de conducción de vehículos motorizados, deberán obtener por parte de la Secretaría el permiso correspondiente, previo al cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley y demás dispositivos administrativos y jurídicos aplicables y los siguientes:

I. El pago de derechos;

II. Contar con una póliza de seguros de cobertura amplia o en su caso un seguro especial de autoescuela;

III. Contar con recursos materiales y humanos suficientes para el desarrollo de su actividad;



IV. Priorizar el uso de vehículos cero o baja emisiones contaminantes; y

V. Cumplir con las disposiciones establecidas en el Reglamento.

Asimismo, deberán acreditar que en el contenido de su programa de enseñanza, se incluyen clases teóricas de educación y seguridad vial.

TÍTULO CUARTO DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I DE LA VERIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, LA INFRAESTRUCTURA E IMPACTO DE MOVILIDAD

Artículo 240. A fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, proporcionen el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de tránsito, transporte, vialidad, movilidad y seguridad vial; sin perjuicio del ejercicio de sus facultades, la Secretaría deberá solicitar al Instituto realizar visitas de inspección o verificación. Las autoridades competentes podrán solicitar en cualquier momento y las veces que sea necesario a los concesionarios y permisionarios, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de operación del servicio que realicen, por virtud de las concesiones y permisos de los que sean titulares.

...

...

Con el propósito de preservar el orden público y el uso adecuado de la vialidad, así como garantizar la prestación de los servicios públicos de transporte, el instituto atenderá en forma inmediata las verificaciones administrativas que con carácter de urgente le solicite la secretaría.

Artículo 241. Para poder efectuar la revisión correspondiente, el Instituto podrá requerir a las personas prestadoras del servicio público, mercantil y privado de transporte, ya sea en sus domicilios, establecimientos, rutas, bases de servicio, lanzaderas, terminales, cierres de circuito, centros de transferencia modal, en el lugar donde se encuentren prestando el servicio, que exhiban la documentación relacionada con la concesión o permiso otorgado, así como datos, informes, bienes y demás elementos necesarios.

Artículo 242. A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad cumplan con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia y que procuren el menor impacto negativo en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, las Alcaldías en el ámbito de sus atribuciones, podrán llevar a cabo la verificación de los mismos.

En ejercicio de esta facultad podrán solicitar a los titulares de autorizaciones, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de seguridad, instalación, mantenimiento, conservación y mejoramiento de los elementos de que se trate.

Artículo 243. ...

Ninguna visita de verificación podrá realizarse sin orden de inspección o verificación emitido y signado por la autoridad competente.

Artículo 244. El Instituto para la emisión de las órdenes de visita de verificación, ejecución del acta de visita de verificación, así como la substanciación y resolución del procedimiento de calificación, se sujetará a las disposiciones normativas que al efecto señalan la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, el Reglamento de Verificación Administrativa del Distrito Federal y la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y el Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal y demás dispositivos legales aplicables.

Artículo 245. El Instituto podrá además implementar las medidas cautelares y de seguridad a efecto de impedir la prestación del servicio, garantizando la seguridad de las personas usuarias en términos de lo dispuesto en esta ley y los demás ordenamientos aplicables.

Artículo 246. Como resultado del desahogo del procedimiento de las visitas de verificación, en el ámbito de su competencia, el Instituto aplicará las sanciones previstas en la presente Ley, su Reglamento y demás dispositivos legales aplicables.

Artículo 248. Si de las visitas de verificación, se desprendiera la posible comisión de un delito, las autoridades de la Administración Pública deberán querrellarse y/o entablar las denuncias correspondientes en términos de la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 249. La inspección y verificación en las vías federales ubicadas dentro del territorio de la Ciudad de México, se sujetarán a lo establecido en los convenios respectivos y acordes con las disposiciones legales aplicables.

CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 250. Por conducir vehículos motorizados en vialidades de la Ciudad que no cuenten con seguro de amplia cobertura vigente que garantice daños a terceros, atención prehospitalaria y hospitalaria de ser el caso, se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.

Se deroga.

Artículo 251. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por las personas concesionarias, permisionarias, operadoras, conductoras, empleadas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. Prestar el servicio de transporte público, sin contar con la concesión o permiso correspondiente, se sancionará con multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de transporte individual de pasajeros y con multa de quinientos a seiscientos ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, cuando se aplique a transporte colectivo de pasajeros y transporte de carga y bienes;

II. ... a III. ...

IV. Negar la prestación del servicio de transporte público a cualquier personas usuaria sin causa justificada, así como los actos de maltrato que se reciban de quien brinde dicho servicio, se sancionará con multa ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente tratándose de servicio de pasajeros y de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga y transporte de bienes;

V. Negar, impedir u obstaculizar el uso del servicio de transporte a las personas con discapacidad y/o movilidad reducida por su condición, se sancionará con multa equivalente de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;

VI. ...

VII. Realizar servicios de transporte privado o mercantil de pasajeros o de carga, sin contar con el permiso correspondiente, se impondrá multa de ciento sesenta a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;

VIII. ...

IX. Conducir las unidades bajo los efectos del alcohol, drogas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica o psicoactiva, se impondrá multa de trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de unidades de servicio de pasajeros y de doscientos cincuenta a trescientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga, sin perjuicio de la detención de la unidad y las demás responsabilidades en que se pueda incurrir;

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

XI. ...

XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro acorde a su servicio vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a las personas usuarias, conductoras peatones, ciclistas o terceros en su persona y/o patrimonio. En el caso de las concesiones, la cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley y la Ley de Instituciones de seguros y fianzas;

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

XIV. Al concesionario que altere la forma, diseño, estructura y construcción original de la unidad sin aprobación de la Secretaría, se sancionará con multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de ochenta a cien veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, en el caso de servicio de carga y transporte de bienes;

XV. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga y bienes que hagan base en lugares prohibidos o no destinados para ello, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;

XVI. A los prestadores del servicio de transporte de pasajeros o de carga y bienes que realicen maniobras de ascenso y/o descenso de personas, así como también, carga y/o descarga en lugares inseguros y no destinados para tal fin, se les impondrá una multa de cien a doscientos veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de las particularidades que se establezcan en el Reglamento de Tránsito;

XVII. A las personas que incorporen elementos a la vialidad, sin autorización de la Administración Pública, se le impondrá una multa de treinta a cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente y el retiro de los mismos, sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil que se pueda incurrir;

XVIII. ...

XIX. Las personas que utilicen inadecuadamente, obstruyan, limiten, dañen, deterioren, destruyan o sustraiga la nomenclatura o señalización vial, se les impondrá una multa de treinta a cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil que se pueda incurrir;

XX. ...

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

XXII. ...

Artículo 252. En la comisión de las infracciones establecidas en esta Ley, se considera solidariamente responsable a la persona titular de la concesión, permiso o autorización de que se trate.

Artículo 254. Independientemente de las sanciones previstas en los artículos que anteceden, las unidades de transporte público, privado, mercantil de pasajeros y de carga, serán impedidas de circular y remitidas a los depósitos vehiculares, por las siguientes causas:

I. ...

II. Por falta de una o ambas placas, excepto que cuenten con el comprobante vigente de reposición o con el acta respectiva ante el agente del Ministerio Público, cuya fecha no sea mayor a cinco días de antelación;

III. ...

III bis. No portar la póliza de seguro vigente;

IV. ... a IX. ...

Artículo 256. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a lo contenido en la resolución administrativa en materia de impacto de movilidad y seguridad vial, así como de operación de estacionamientos públicos, se sancionarán conforme a lo dispuesto en el Reglamento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.



II LEGISLATURA



Las sanciones que resulten por la violación a la presente Ley, serán aplicadas por la autoridad competente tomando en cuenta:

- I. La gravedad de la infracción;
- II. La reincidencia;
- III. Las circunstancias de ejecución; y
- IV. Las condiciones del infractor.

CAPÍTULO IV DE LOS DELITOS

Artículo 261 bis. La autoridad competente determinará la viabilidad de utilizar los mecanismos alternativos de solución de controversias en materia penal establecidos en la Ley respectiva, y priorizará su aplicación.

TRANSITORIOS

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

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

TERCERO. La persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México contará con un plazo de 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para adecuar el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y



II LEGISLATURA



el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás lineamientos y disposiciones de carácter administrativo, conforme a las reformas aprobadas en el presente Decreto.

CUARTO. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México contará con un plazo de 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para emitir los lineamientos del examen de valoración integral de aptitud, así como el examen teórico práctico de conocimientos y habilidades necesarias, que establece el artículo 65 de la presente Ley.

QUINTO. A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las referencias que se hagan en otros ordenamientos a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se entenderán hechas a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México.

SEXTO. Quedan derogadas todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Dado en el salón de sesiones del Congreso de la Ciudad de México a los 3 días de noviembre de 2022.

ATENTAMENTE

DIPUTADO ROYFID TORRES GONZÁLEZ

**Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura
Noviembre de 2022**