



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P r e s e n t e

Las y los suscritos diputados, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista, en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso b); 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 12, fracción II; 13, fracción I, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracción I, 95, fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Poder Legislativo la presente **INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (en materia de Regulación de la micromovilidad)**, para quedar como sigue:

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Otorgar el reconocimiento jurídico a la Micromovilidad en las disposiciones legales que regulan la Movilidad de la Ciudad de México, con la finalidad de estar en aptitud de incorporar a los ordenamientos jurídicos y regular el empleo de los vehículos no motorizados que la integran, como las bicicletas y monopatines eléctricos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONTEXTO GENERAL

Como sabemos, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, fue elaborada por representantes de todas las regiones del mundo, la cual fue proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en París, el 10 de diciembre de 1948, como un ideal común por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, promuevan, mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades.

De manera particular, el Artículo 13 de la citada declaración reconoce el derecho que tiene toda persona al libre tránsito.

Por otro lado, el 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron los objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible, denominados Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Los ODS, conocidos como Objetivos Globales, fueron adoptados como un llamamiento universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que para el 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad, en total son 17 y están diseñados para acabar con la pobreza, el hambre y la discriminación contra mujeres y niñas.

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo se encuentra estructurado de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de los cuales, de manera particular, se considera el Objetivo 11 denominado “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, el cual



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



propone lograr que las Ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Destacando que dentro de sus determinantes precisa que “Las ciudades apenas ocupan el 3 % de la superficie terrestre, pero suponen entre el 60 % y el 80 % del consumo energético y el 75 % de las emisiones de carbono.”¹

De acuerdo su contenido, para alcanzar el Objetivo 11, **los esfuerzos deben centrarse en aplicar políticas y prácticas de desarrollo urbano inclusivo, resiliente y sostenible que den prioridad al acceso a los servicios básicos, a la vivienda a precios asequibles, al transporte eficiente** y a los espacios verdes para todo el mundo.

Como alguno de los objetivos que se plantean en el mismo y que son del interés de la presente iniciativa se destacan los siguientes:

“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.”

Para fortalecer el cumplimiento de los ODS, fue adoptada la Nueva Agenda Urbana en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III en Quito, Ecuador, el 20 de octubre de 2016; del referido documento se establece en el apartado 2.1.1 Políticas Urbanas Nacionales los siguientes:

¹ ODS 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles. Puede ser consultado en <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

La Nueva Agenda Urbana, adoptada en Hábitat III en Quito, Ecuador, el veinte de octubre de dos mil dieciséis, la cual fue respaldada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Sexagésima Octava Sesión plenaria de fecha veintitrés de diciembre de dos mil dieciséis, funciona como un acelerador de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), de manera particular el ODS 11. Lograr que las Ciudades y los Asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, con la finalidad de los gobiernos cuenten con un marco integral para guiar y dar seguimiento a la urbanización en todo el mundo.²

El referido documento, precisa que el sector del transporte tiene un papel clave en el desarrollo económico y social de los residentes urbanos y en la promoción de la inclusión al conectar a las personas con las escuelas, los hospitales y las oportunidades laborales.

En ese contexto, como lo ha sostenido este Grupo Parlamentario, resulta trascendente considerar a la movilidad urbana como una determinante de la calidad de vida, el bienestar y el goce de derechos de las personas que habitan en las ciudades y las zonas conurbadas, así como en el funcionamiento y sostenibilidad de éstas. A su vez, los sistemas de la misma, son centrales para la convivencia cotidiana y la cohesión social en dichos espacios.

Es así que la Agenda Urbana precisa que: *“las aspiraciones de movilidad continúan aumentando, las nuevas tecnologías de movilidad pueden ayudar a garantizar que las ciudades conecten a las personas con el trabajo y la educación mientras se cumplen los objetivos climáticos críticos. Y refiere que **una oportunidad clave es invertir en tecnologías de transporte con bajas emisiones de carbono, como vehículos***

² La Nueva Agenda Urbana, Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) 2020, P.O. Box 30030 00100 Nairobi GPO Kenya

eléctricos y soluciones de micro movilidad, lo que es particularmente crítico en las economías en desarrollo, donde aún queda por construir gran parte de la nueva infraestructura urbana y de transporte.”

Además, señala que: “Los **servicios de micro movilidad**, por ejemplo, han comenzado a resonar entre los consumidores de todo el mundo, como lo demuestra su rápida adopción en las principales ciudades. **Se destacan como una forma de conectar mejor a las personas con el transporte público, reduciendo la dependencia de los automóviles privados y aprovechando al máximo el espacio limitado en las ciudades al “dimensionar correctamente” los vehículos de movilidad, todo mientras se reducen las emisiones de GEI, sin tener en cuenta la necesidad de usar camionetas convencionales o camiones para recolectar, cargar y reasignar e-Scooter y bicicletas eléctricas.**

Por otro lado, resulta importante señalar que, desde hace 10 años, la Agenda Urbana definió a la Micromovilidad de la siguiente forma:

“Micro movilidad. Dispositivos de transporte pequeños y livianos, **como bicicletas, bicicletas eléctricas, patinetas y patinetas eléctricas, bicicletas compartidas y bicicletas sin muelle, que permiten viajes de corta distancia.** A veces se utiliza para conectarse a otros medios de transporte. La micro movilidad se destaca por crear conectividad con el transporte público, reducir la dependencia de los automóviles privados, hacer un uso eficiente del espacio público existente y reducir las emisiones de GEI.”

Adicional, el doce de diciembre de dos mil quince, fue adoptado el Acuerdo de París, precisado como un tratado internacional sobre cambio climático jurídicamente vinculante, el cual fue firmado por México el veintidós de abril de dos mil dieciséis y ratificado el veintiuno de septiembre del mismo año, en su calidad de Parte en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio

Climático. Mismo que entró en vigor el cuatro de noviembre de dos mil dieciséis y, es un hito en el proceso multilateral del cambio climático porque, por primera vez, un acuerdo vinculante hace que todos los países se unan en una causa común para emprender esfuerzos ambiciosos para combatir el cambio climático y adaptarse a sus efectos.³

Las partes firmantes al formar parte del referido acuerdo, precisaron lo siguiente:

“Teniendo presente también que la adopción de estilos de vida y pautas de consumo y producción sostenibles, en un proceso encabezado por las Partes que son países desarrollados, es una contribución importante a los esfuerzos por hacer frente al cambio climático;”⁴

A continuación, se exponen algunos de los aspectos clave del Acuerdo de París⁵:

“(…)

- *Objetivo a largo plazo referente a la temperatura (artículo 2) – El Acuerdo de París, al tratar de fortalecer la respuesta mundial al cambio climático, reafirma el objetivo de limitar el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de los 2 grados centígrados, al tiempo que prosiguen los esfuerzos para limitarlo a 1,5 grados, reforzando la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible.*
- *Punto máximo y neutralidad climática (artículo 4) – Para alcanzar este objetivo de temperatura, las Partes se proponen alcanzar cuanto antes el punto máximo de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a nivel mundial, y a reconocer que ese punto máximo llevará más tiempo a las Partes que son países en desarrollo, con el fin de lograr un equilibrio entre las emisiones antropógenas por las fuentes y la absorción por los sumideros de GEI en la segunda mitad del siglo.*
- *Adaptación (artículo 7) – El Acuerdo de París establece un objetivo mundial sobre la adaptación, a saber, el aumento de la capacidad de adaptación, el fortalecimiento de la resiliencia y la reducción de la vulnerabilidad al cambio climático en el contexto del*

³ <https://onuhabitat.org.mx/que-es-el-acuerdo-de-paris>

⁴ Puede consultarse el contenido del Acuerdo de París en la siguiente liga: https://unfccc.int/sites/default/files/spanish_paris_agreement.pdf

⁵ <https://unfccc.int/es/most-requested/que-es-el-acuerdo-de-paris>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



objetivo de temperatura del Acuerdo. Su objetivo es fortalecer significativamente los esfuerzos nacionales de adaptación, incluso mediante el apoyo y la cooperación internacional. El Acuerdo reconoce que la adaptación es un reto mundial al que se enfrentan todos. Todas las Partes deberían dedicarse a la adaptación, incluso mediante la formulación y aplicación de planes nacionales de adaptación, y deberían presentar y actualizar periódicamente una comunicación de adaptación en la que se describan sus prioridades, necesidades, planes y medidas. Deben reconocerse los esfuerzos de adaptación de los países en desarrollo.

- *Pérdidas y daños (artículo 8) – En el Acuerdo de París se reconoce la importancia de evitar, reducir al mínimo y hacer frente a las pérdidas y los daños relacionados con los efectos adversos del cambio climático, incluidos los fenómenos meteorológicos extremos y los fenómenos de evolución lenta, y la contribución del desarrollo sostenible a la reducción del riesgo de pérdidas y daños. Las Partes deberían reforzar la comprensión, las medidas y el apoyo, incluso a través del Mecanismo Internacional de Varsovia para las Pérdidas y los Daños, de manera cooperativa y facilitativa con respecto a las pérdidas y los daños relacionados con los efectos adversos del cambio climático.*
- *Decisión 1/CP.21 – Esta decisión también establece una serie de medidas para mejorar la acción antes de 2020, incluido el fortalecimiento del proceso de examen técnico, la mejora de la provisión de fondos urgentes, tecnología y apoyo, y medidas para fortalecer la participación de alto nivel. La decisión también acoge con beneplácito los esfuerzos de todos los interesados que no son Partes para hacer frente al cambio climático y responder a él, incluidos los de la sociedad civil, el sector privado, las instituciones financieras, las ciudades y otras autoridades subnacionales. ... Las Partes también reconocieron la necesidad de fortalecer los conocimientos, las tecnologías, las prácticas y los esfuerzos de las comunidades locales y los pueblos indígenas, así como la importante función de ofrecer incentivos mediante instrumentos como las políticas nacionales y la fijación de precios del carbono.*

(...)”

Este instrumento multinacional reconoce la visión de llevar a cabo plenamente el desarrollo y la transferencia para mejorar la resiliencia al cambio climático y **reducir las emisiones de gases de efecto invernadero**. Establece un marco tecnológico para proporcionar una orientación general al Mecanismo Tecnológico. El mecanismo está

acelerando el desarrollo y la transferencia de tecnología a través de sus subdivisiones de política y aplicación.⁶

CONTEXTO INTERNACIONAL

La pandemia de COVID-19 obligó a las ciudades a repensar rápidamente sus redes de transporte, y la micromovilidad ha surgido como un medio crítico para mover personas y mercancías minimizando el contacto físico. Muchas ciudades identificaron la micromovilidad compartida como un servicio esencial y están implementando infraestructura y políticas que apoyan el uso de la micromovilidad a corto plazo. A nivel mundial, las ciudades continúan acelerando el ciclismo y otras infraestructuras de micromovilidad como respuesta a las restricciones de viaje del COVID-19 y a la demanda de opciones de transporte más flexibles.⁷

La evolución de los modelos de movilidad urbana muestra una fortísima dependencia de los escenarios tecnológicos. Comenzamos a vivir en ciudades gracias a tecnologías que nos permitían convertirnos en productores de alimentos, en lugar de ser simples recolectores o cazadores. Esas ciudades comenzaron a crecer y a expandirse gracias a tecnologías como el motor de combustión interna y a la organización industrial del trabajo.⁸

⁶ Este extracto puede ser consultado en el siguiente enlace <https://unfccc.int/es/acerca-de-las-ndc/el-acuerdo-de-paris>

⁷ Artículo denominado “Maximizando la Micromovilidad. Desbloquear oportunidades para integrar la micromovilidad y el transporte público”; Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)

⁸ Dans Enrique y Seisdedos Gildo, Micromovilidad y Movilidad Urbana Sostenible. Madrid España, 2021, consultable en el siguiente link <https://www.enriquedans.com/wp-content/uploads/2021/10/INFORME-MICROMOVILIDAD.pdf>

En la actualidad, son tecnologías como internet, el smartphone o el vehículo autónomo las que nos permiten apalancar los recursos de coordinación necesarios para que podamos vislumbrar, no sin cierto optimismo, soluciones para los evidentes problemas de sostenibilidad que amenazan a esas mismas ciudades

Los vehículos incluidos dentro de la micromovilidad se caracterizan por su sostenibilidad medioambiental, ya que, por su propia ligereza y su propulsión humana y/o eléctrica, tienen un bajo impacto medioambiental, generan menor nivel de ruido y no producen emisiones contaminantes durante su uso. A ello hay que añadir que la huella de carbono derivada de su producción (así como del conjunto del ciclo de vida del vehículo) es menor que la de otros vehículos menos ligeros (aunque el asunto no es completamente pacífico y está en fase de investigación).

Según el reporte *“Micromobility Sharing Underpinning City Mobility Networks (La Micromovilidad Compartida, pilar de las redes de Movilidad Urbana)*, las nuevas alternativas de transporte como las bicicletas con y sin anclaje, los patines eléctricos o scooters pasarán de 20 millones de unidades en 2020 a más de 31 millones para 2025.⁹

Aunque un 98% del mercado de la micromovilidad mundial corresponde a los esquemas de bicicleta compartida (que son ya comunes en ciudades como Madrid, Ciudad de México, San Francisco y Copenhague), se espera que los scooters conquisten nuevos terrenos como resultado del avance de la electromovilidad y de la Movilidad como Servicio.

⁹ Información consultada en la siguiente página <https://movimentistas.com/tecnologia-e-innovacion/la-micromovilidad-una-tendencia-imparable-a-nivel-global/>

De un análisis realizado a un artículo denominado “La revolución de la Micromovilidad”¹⁰, publicado el veintinueve de noviembre de dos mil veintidós, por Data Bridge, Market Research, se pueden corroborar los siguientes datos relevantes:

- El transporte urbano empieza a utilizar con más frecuencia el término "micromovilidad". Muchos piensan que es la siguiente etapa en la revolución de la industria del transporte.
- Se prevé que para 2030, el mercado mundial de micromovilidad tendrá un valor de 195.420 millones de dólares. La micromovilidad no es una idea nueva. En realidad, un plan de bicicletas compartidas bajo demanda en Europa en 1975 sirvió de impulso para el concepto de micromovilidad.
- Las ventajas de la micromovilidad siguen siendo las mismas. Sus efectos sobre las ciudades y los individuos son la única distinción entre entonces y ahora. La micromovilidad es la respuesta a los crecientes problemas ambientales y de congestión vial a medida que aumentan las poblaciones urbanas y los precios de los combustibles. Después de todo, han demostrado que su uso es económico, eficaz y ecológico.
- Según una encuesta de Lime en Washington, DC, el 44% de sus usuarios utilizaron el e-scooter compartido para ir a su empleo actual. Además, la encuesta encontró que el 57 por ciento de los encuestados utiliza scooters eléctricos compartidos para ir al trabajo y a la escuela. Según la Encuesta Global de Usuarios de Lime de 2019, el 29,3% de los turistas utilizan scooters eléctricos compartidos para acceder a las tiendas de una ciudad. Estos estudios demuestran cómo la micromovilidad brinda a

¹⁰ El referido artículo puede ser consultado en el siguiente link https://www.databridgemarketresearch.com/es/articles/the-micro-mobility-revolution?srltid=AfmBOor0C1ytbr2cOti3DMPfpts-pMHsz5C1XQ90jqe-W_kdruUUPPbm

las personas acceso a oportunidades y cómo las comunidades podrían utilizar mejor su fuerza laboral.

- Dado que muchos viajeros prefieren utilizar dispositivos de micromovilidad para el transporte, esto puede aumentar las ventas de las empresas cercanas. Según una encuesta de Lime, el 72% de los usuarios de scooters eléctricos utilizan scooters eléctricos compartidos para explorar negocios y atracciones cercanas.
- Los residentes de zonas densamente pobladas se sienten especialmente atraídos por los dispositivos de micromovilidad porque ofrecen un acceso rápido y fácil a lugares como supermercados, tiendas o lugares de entretenimiento. En muchas ciudades importantes, puede alquilar scooters eléctricos, bicicletas normales, bicicletas eléctricas y rickshaws de propulsión humana o eléctrica para realizar visitas turísticas y excursiones guiadas. Ejemplo de ello son las siguientes Ciudades:
 - Barcelona, España
 - Chicago, Illinois
 - Los Ángeles, California
 - Mineápolis, Minnesota
 - Montreal Canadá
 - Nueva York, Nueva York
 - Oakland, California
 - San Francisco, California
 - Toronto Canadá”

ESPAÑA

Cada vez es más habitual ver un gran número de patinetes eléctricos circulando por las calles de las principales ciudades de ese país; además de que, por su gran comodidad para desplazarte por núcleos urbanos, hay que destacar la facilidad para acceder a ellos con la gran variedad de empresas que ofrecen alquilar este tipo de servicios por kilómetros o minutos.

Los patinetes eléctricos están considerados por la Dirección General de Tráfico como vehículos de movilidad personal o VMP y están sujetos al reglamento para este tipo de transportes. Solamente aquellos patinetes que no sobrepasan los 6km/h están considerados como vehículos recreativos o juguetes y están exentos de cumplir este reglamento.

Es importante señalar que, el 2 de enero de 2021 entró en vigor la normativa estatal sobre los Vehículos de Movilidad Personal (en adelante VMP) a través del Real Decreto 970/2020; por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico, de la cual se desprenden las siguientes consideraciones¹¹:

- Define a los vehículos de movilidad personal, tal y como establece el Reglamento General de Vehículos son vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden

¹¹ El contenido del Decreto puede ser consultado en el Boletín Oficial del Estado del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes, de España, en el siguiente enlace <https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/11/10/970>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Solamente pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Esta definición excluye a los vehículos para personas con movilidad reducida.

- Los VMP (patinetes y monociclos eléctricos) tienen una categoría propia como vehículos en el Reglamento General de Circulación, con sus derechos y obligaciones.
- No son vehículos a motor, aunque sí son vehículos motorizados. Son categorías diferentes. No entran en el ámbito del Reglamento Europeo 168/2013. En consecuencia, no requieren Permiso de Circulación (vehículo) ni Permiso de Conducir (persona) ni seguro obligatorio. Sí requerirán certificado de Circulación, que es un nivel diferente y, en cuanto al seguro, la normativa local o nacional puede ser más restrictiva y hacerlo obligatorio en un futuro.
- No se puede llevar asiento (salvo que sea un monociclo o segway, es decir: autoequilibrado).
- Para que sea un VMP no puede poder superar 25 km/h y tiene que estar limitado a esa velocidad.
- No se puede circular por vías interurbanas.
- Es para uso personal. No se puede circular con otra persona montada.
- No se puede circular por aceras (el circular por alguna zona peatonal concreta y señalizada quedaría a potestad del ayuntamiento).
- En vías urbanas, la DGT no ha especificado por dónde se puede circular y por dónde no. Esa normativa CLAVE la ha dejado a potestad de cada ayuntamiento.
- La velocidad máxima en las vías de un solo carril por sentido será 30 km/h. En las vías de 2 o más carriles por sentido seguirá siendo 50 km/h.
- Será obligatorio tener un Certificado de Circulación.

- Sus conductores están sometidos a las mismas tasas máximas de alcohol permitidas por la Ley de Seguridad Vial, así como a la prohibición de conducir con presencia de drogas en el organismo; tampoco pueden llevar auriculares puestos, ni hacer uso del móvil o cualquier otro dispositivo mientras van conduciendo.

FRANCIA

El año 2023 marca un hito importante en la transición hacia una movilidad más limpia en Francia, con la introducción de una nueva normativa para los vehículos eléctricos individuales (EVI). En los últimos años, los EVI han ganado popularidad como una alternativa sostenible a los vehículos tradicionales, proporcionando una solución de movilidad práctica, rentable y respetuosa con el medio ambiente. La nueva normativa pretende regular su uso y garantizar la seguridad de los usuarios de la vía, al tiempo que promueve la creciente adopción de estos vehículos innovadores.¹²

En ese país europeo, se identifica a la micromovilidad a través del empleo de los vehículos eléctricos individuales de la siguiente forma:

“Los vehículos eléctricos individuales abarcan una amplia gama de vehículos eléctricos livianos diseñados para el transporte personal. Esto incluye scooters eléctricos, monociclos, monoruedas, patinetas flotantes y otros medios de transporte similares. Están propulsados por motores eléctricos y, en general, son compactos, livianos y fáciles de maniobrar, lo que los convierte en una opción atractiva para muchos conductores.”

¹² La cita corresponde a un artículo consultado en https://iscooter-france.com/es/blogs/noticias/reglementation-des-trottinettes-electriques-en-france-en-2023?srltid=AfmBOoqV8twHzk6Pnoq6U9zCNkVHft_YCg0y8JrW-ySOKR_Kbqdl9OioV

Es así que el 25 de octubre de 2019, se publicó un decreto relativo a la regulación de las patinetas eléctricas en el Código de Circulación Francés; de las referidas disposiciones podemos destacar las siguientes: “no subirse en parejas, usar carriles para bicicletas cuando existan y tener al menos 12 años de edad para conducir. La ley también establece que estos vehículos no deben superar una velocidad de 25 km/h.”¹³

Por otro lado, en el año de 2024, se dio un paso más relacionado con estos mecanismos de movilidad para hacerla más segura y sostenible, con la expedición del Règlementation Trottinette Électrique (Reglamento de patinetes eléctricos), del cual se pueden destacar las siguientes disposiciones¹⁴ que regulan el uso de los monopatines:

1. *Límites de velocidad: Los patinetes eléctricos no podrán superar los 25 km/h, mientras que los giroscopios y monorruedas tendrán un límite de 30 km/h.*
2. *Edad mínima y licencia: los conductores de VEI deben tener al menos 12 años y los conductores menores de 18 deben utilizar casco. No será necesario ningún permiso de conducción.*
3. *Seguro de Responsabilidad Civil: Cualquier propietario de patinetes eléctricos debe contratar un seguro de responsabilidad civil específico para cubrir los posibles daños causados a terceros en caso de accidente.*

¹³ Dicha información se obtuvo consultando el siguiente portal <https://www.france24.com/es/20191026-francia-patinetas-electricas-codigo-circulacion>

¹⁴ Las referidas disposiciones se consultaron en el siguiente link https://iscooter-france.com/es/blogs/noticias/reglementation-des-trottinettes-electriques-en-france-en-2023?srltid=AfmBOoqV8twHzk6Pnoq6U9zCNkVHft_YCq0y8JrW-ySOKRKbqdl9Oiov

4. *Iluminación y Señalización: Los patinetes eléctricos deberán estar equipados con luces delanteras y traseras, reflectores y dispositivos de señalización para mejorar su visibilidad, especialmente de noche. Los usuarios también deberán usar chalecos reflectantes o ropa para aumentar su propia visibilidad.*
5. *Prohibición de circulación en autopistas: Las VEI no estarán autorizadas a circular por autopistas o autovías, con el fin de mantener la seguridad de los usuarios a altas velocidades.*

ARGENTINA

La Legislación aún está en proceso de cambios, ya que falta por avanzar en casi siete proyectos diferentes para poder acordar finalmente una legislación nacional sobre movilidad eléctrica definitiva. Sin embargo, ya existen varios puntos que están bien definidos.

En el Foro de Legisladores Latinoamericanos sobre Movilidad Eléctrica, llevado a cabo en mayo de 2019 en el Congreso Nacional con la presencia de legisladores de 9 países, se acordó la elaboración de una estrategia nacional de movilidad eléctrica y cambios en la Ley de Tránsito mediante el decreto 32/2018.

En ella destacan¹⁵:

- La incorporación de las categorías de vehículos eléctricos según su capacidad en kW.

¹⁵ Información consultada en el siguiente link: <http://enelx.com/ar/es/historias/legislacion-argentina-para-vehiculos-electricos>

- Otro de los decretos modificó las licencias de conducir para incluir a los vehículos eléctricos. (26/2019)
- El decreto 230/2019 indicó la reducción del arancel de importación a vehículos eléctricos fabricados en el exterior.
- Además, se modificó el arancel de importación de buses eléctricos de un máximo de 250 unidades por 36 meses.

En este país sudamericano¹⁶, en octubre de 2020 la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) actualizó la normativa vial estableciendo un marco regulatorio para el uso de vehículos para la movilidad personal, como los monopatines y patinetas eléctricas, los cuales no eran contemplados en la Ley Nacional de Tránsito.

La disposición 480/2020 de la ANSV establece que los monopatines eléctricos sólo pueden circular por las ciudades (calles y avenidas), a una velocidad máxima de 30 km/h y siendo obligatoria la utilización del casco por parte de la/los conductora/es, quienes deberán ser mayores de 16 años, entre los principales requisitos de circulación.

Se debe resaltar que ciudades como Mendoza y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires habían avanzado desde el año 2019 con regulaciones locales, especialmente a partir de la implementación de sistemas de servicio de uso compartido de monopatines eléctricos. En los años siguientes, otras ciudades de Argentina como La Plata, Rosario, Córdoba y Neuquén avanzaron en el mismo sentido regulatorio, dictaminando también sus propias normativas locales.

¹⁶ La referida información se obtuvo del documento denominado “La Micromovilidad Eléctrica: Conceptos y Desafíos para la Gestión de la Seguridad Vial, de la Dirección de Investigación Accidentológica, del Ministerio de Transporte de Argentina. Consultado en el siguiente enlace https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023/03/ansv_ov_dossier_investigac_11.pdf

Como rasgo común, las distintas normativas locales comparten el establecimiento de un límite máximo de velocidad de circulación de 25 km/h y la obligación de respetar las normas de circulación vigentes para los vehículos.

CONTEXTO NACIONAL

Nuevas formas de transporte individual han surgido de la mano de los avances tecnológicos, como las versiones eléctricas de las bicicletas y los monopatines (también conocidos como patines del diablo o scooters). Recientemente, los desplazamientos a través de monopatines han ganado popularidad en algunas ciudades del mundo, impulsados sobre todo por su modalidad de uso compartido a través de compañías de arrendamiento.

La micromovilidad puede llegar a desempeñar un papel muy importante hacia un cambio en la forma en que nos trasladamos. Actualmente los microvehículos más populares son las bicicletas y los monopatines en su modalidad de uso compartido, los cuales tienen un amplio potencial como medio de transporte para viajes cortos y permiten resolver problemas de conectividad con el transporte público en ciudades densamente pobladas. Esto brinda la posibilidad de retirar del espacio público vehículos de motor particulares, los cuales contribuyen negativamente en la calidad del aire, ruido, congestionamiento y accidentes viales graves.

Expuesto lo anterior, resulta importante señalar que el 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

El referido ordenamiento legal hace referencia a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial como el eje rector para la conducción de la Política Nacional de la materia y que considera el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y seguridad vial de manera coordinada entre los tres órdenes de gobierno (Art. 3, Fracc. XIX); asimismo, define a la movilidad como el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas (Art. 3. Fracc. XXXII).

De la misma forma, el referido ordenamiento legal define a los vehículos motorizados como: *“Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que **les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora**”* (Fracc. LXIV) y a los vehículos no motorizados como: *“Vehículo de tracción humana 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.”*

De la misma forma, la Ley General establece en su artículo 6, una clara jerarquía de movilidad para la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas de la siguiente forma:

“Artículo 6. (...)

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y 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 servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.”

Por otro lado, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 establece como uno de sus Objetivos Específicos Promover la intermodalidad, con la integración de la movilidad activa con los diferentes modos de transporte motorizados y ferroviarios, con el fin de que las personas usuarias elijan según sus necesidades, y precisa dos líneas de acción que resultan de interés para la presente iniciativa.

- *Desarrollar planes y programas de estacionamiento seguro **de vehículos no motorizados**.*
- *Priorizar el diseño y construcción de infraestructura accesible y conexiones peatonales con enfoque equitativo y diferenciado de acuerdo con su contexto, urbano o rural (accesos peatonales, conexión con modos **motorizados y no motorizados**, reducción de distancias de cruces, infraestructura verde, iluminación, entre otros).*

De manera concreta, en el Objetivo Específico 3.6, precisa lo siguiente en relación a la movilidad no motorizada “se debe atender las necesidades de movilidad cotidiana para fomentar la continuidad y permanencia del uso de modos no motorizados evitando la transición hacia modos no sostenibles, priorizando grupos en situación de vulnerabilidad.” Y precisa las siguientes líneas de acción:

- *Acompañar al sector público y privado en el desarrollo, implementación y seguimiento de planes de movilidad institucional para promover la movilidad activa (apoyo para*

compra y uso de bicicletas, pago de transporte público, biciestacionamientos, acceso a sistemas de bicicleta pública, vestidores y regaderas en centros de trabajo y otros incentivos).

- *Fomentar la actualización de reglamentos de construcción a nivel local para que se incorporen las nuevas necesidades en espacios arquitectónicos de la movilidad activa.*

ESTADO DE NUEVO LEÓN

La movilidad urbana ha sido uno de los principales problemas en la zona metropolitana de Monterrey (ZMM) que se ha dificultado con el paso de los años, pues el desarrollo social ha evolucionado, y con ello han llegado nuevos retos y prioridades, como lo es la sostenibilidad, que incorpora recursos naturales y medio ambiente.

Es así que el 1° de junio de 2020, se publicó una reforma en la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León; dentro de las cuales destacan los siguientes elementos:

La introducción de los medios de micromovilidad dentro de la Jerarquía de Movilidad de la siguiente forma:

“Artículo 5. El Estado 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 ofrecen los Centros de Población.

Para la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad 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 se garantizará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, que dé prioridad a personas con discapacidad y movilidad reducida;

II. Personas ciclistas y personas usuarias del transporte no motorizado y medios de micromovilidad;

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

(...)."

De la misma, el referido ordenamiento legal en su artículo 8, define a la micromovilidad de la siguiente forma:

"Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

...

LXVII. Micromovilidad: Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electricoasistida, con pesos menores a los 200 kilogramos;

..."

Además, el 24 de noviembre de 2023 se reformó el Capítulo Tercero del referido ordenamiento legal para denominarse **MEDIOS NO MOTORIZADOS, MICROMOVILIDAD Y MOVILIDAD ELÉCTRICA**, y es en la Sección Segunda en donde se establecen características de la Micromovilidad, resumida en tres artículos:

"Artículo 122. Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electro asistida, con pesos menores a los doscientos kilogramos; entre los que se encuentran:

- I. Bicicletas eléctricas;
- II. Bicicletas asistidas;
- III. Motopatines eléctricos; y
- IV. Y otros con características similares.”

“Artículo 123. Los municipios en sus reglamentos de tránsito deberán de establecer los lineamientos y las zonas en que podrán ser utilizados y depositados tales vehículos para su tránsito.”

“Artículo 124. En caso de que dichos vehículos sean ofrecidos como servicio al público de traslado de personas, el prestador del servicio requerirá permiso del Instituto previo dictamen favorable del Comité Técnico en los términos del Reglamento. Debiendo contar con las autorizaciones municipales correspondientes.”

Como se puede apreciar, en esta entidad federativa ya proporciona una definición de la Micromovilidad, y establece que cada municipio deberá considerar en sus reglamentos los lineamientos que regularán estos medios de transporte.

Para complementar lo anterior, resulta de interés señalar que con fecha 14 de diciembre de 2023, se expidió el Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Monterrey; ordenamiento del cual podemos rescatar los siguientes elementos, los cuales regulan el empleo de vehículos no motorizados como lo son los monopatines eléctricos, de la siguiente forma:

*“Artículo 5.- Definiciones.
Para los efectos de este Reglamento, se entenderá por:*

*II. **Área de espera para bicicletas, motopatines eléctricos**, así como otros con características similares y motocicletas. - Zona marcada sobre el pavimento en intersecciones semaforizadas, que permite a los conductores de estos vehículos aguardar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles al resto de los conductores;*

...



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



LXXXVI. 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 asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz y que puede ser de la siguiente forma:

a. ...

b. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a 25- veinticinco km/hr, y los que son utilizados por personas con discapacidad;”

“Artículo 18.- Clasificación de los vehículos. Para los efectos del presente Reglamento se consideran vehículos los siguientes: bicicletas, motopatines eléctricos, así como otros con características similares, triciclos, bicimotos, motocicletas, motonetas, cuatrimotos, automóviles, camionetas, camiones, tractores, remolques, semirremolques y cualquier otro semejante de tracción y propulsión humana, mecánica, eléctrica o animal.

(...)”

ESTADO DE JALISCO

Por cuanto hace a esta entidad federativa, se señala que la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco define a los vehículos no motorizados de la siguiente forma:

“Artículo 5. Glosario

I a CLVIII (...)

*CLIX. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; **vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatines; incluye 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.*

CLX a CLXXX (...)

De la misma forma, realiza una clasificación de los vehículos para la movilidad activa en su artículo 195, de la siguiente forma:

“Artículo 195. Clasificación.

*1. La clasificación de vehículos para la movilidad activa la conforman los denominados vehículos de tracción humana, como bicicleta, silla de ruedas, monociclo, triciclo, cuatriciclo, 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, incluyendo aquellos que emplean motores que alcanzan una velocidad de hasta veinticinco kilómetros por hora.*

Sumado a ello, podemos referir el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, de cuyo contenido resulta de interés destacar que, al definir al ciclista, se considera dentro de la misma definición a las personas **que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora.**

Así también, dentro del Capítulo III Infraestructura para la Movilidad Activa, el referido ordenamiento legal señala que las ciclo vías son de uso exclusivo para los vehículos no motorizados al incluirse una reforma del pasado 25 de septiembre de 2024, que establece lo siguiente:

“Artículo 39. Las ciclovías son vías exclusivas para las personas usuarias de los vehículos no motorizados, con una velocidad permitida no mayor a veinticinco kilómetros por hora, acompañadas de dispositivos de control de tránsito o elementos que segregan a la persona conductora de los vehículos motorizados y personas peatonas, las cuales se podrán instalar en cualquier vialidad debiendo cumplir los lineamientos establecidos en la norma técnica aplicable.”

Así también, derivado de esta reforma de septiembre de 2024, en el reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, se agregó el Capítulo específico de la Micromovilidad, dentro del cual se define esta modalidad de transporte, así como la implementación de políticas y programas de movilidad, atendiendo los diferentes tipos de microvehículos; para pronta referencia se transcriben los siguientes artículos:

***“Capítulo Segundo
De la Micromovilidad***

Artículo 95 bis. La micromovilidad es una modalidad de transporte mediante la cual se utilizan vehículos pequeños y ligeros, de propulsión humana o eléctricos, utilizados de forma individual o compartida, que operan usualmente a velocidades de menor de veinticinco kilómetros por hora y se destinan a viajes de hasta diez kilómetros.

Artículo 95 ter. Las acciones de planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial que lleve a cabo el municipio deben atender a los diferentes tipos de microvehículos.”

Además, se precisan obligaciones de las personas usuarias de microvehículos, dentro de los cuales destacan: *Respetar las disposiciones legales, reglamentarias, las señales de tránsito e indicaciones de los agentes viales; así como respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y otorgar preferencia de paso a las personas peatonas; Evitar circular por espacios para uso exclusivo de otros modos de transporte en donde no se contemple la circulación de microvehículos, incluyendo banquetas; (Artículo 95 Sexies).*

ESTADO DE MÉXICO

La legislación vigente en esta Entidad Federativa en materia de movilidad, solo se ocupa de introducir en la definición de **vehículo no motorizado**, a los patines o monopatines, no susceptibles a alcanzar una velocidad mayor a 25 kilómetros por hora. (Art. 2, Fracc. CXVII) así como el reconocimiento de la infraestructura ciclista, en la que únicamente se permite la circulación de vehículos no motorizados, bicicletas, mono patines, patines y similares (Art. 53 fracc II).

De la misma forma, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México, incluye en la definición de “**Ciclista**” a aquellas personas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora (Art. 2, Fracc.XXIX).

Además, este ordenamiento Legal incluye dentro de su Jerarquía de movilidad a las personas usuarias de vehículos no motorizados (Art. 5, fracc. XI, inciso b))

No obstante, resulta de interés destacar que en el Municipio como el de Nezahualcoyotl, particularmente en su Bando Municipal para el año 2025, se pueden destacar que el mismo ya considera como infracciones determinadas conductas para regular los vehículos automotores, eléctricos y no automotores de la siguiente forma:

*“Artículo 180.- **Son infracciones contra el bienestar colectivo** de clase “A” que se sancionarán con una multa de cinco a veinte veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización Vigente y/o arresto de seis a doce horas que podrán ser conmutables por tres a seis horas de trabajo en favor de la comunidad y/o medidas para mejorar la convivencia cotidiana las siguientes:*

(...)

VI. Obstruir las áreas destinadas para cruce de peatones y entrada de vehículos con automóviles, motocicletas, bicitaxis o cualquier tipo de vehículo automotor, eléctrico y no automotores, objeto o mueble;

(...)

Artículo 182.- Son infracciones contra el bienestar colectivo de clase “C” que se sancionarán con una multa de cuarenta a sesenta veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización Vigente y/o arresto de dieciocho a veinticuatro horas que podrán ser conmutables por doce a dieciocho de trabajo en favor de la comunidad y/o medidas para mejorar la convivencia cotidiana las siguientes:

...

IV. Obstruir los carriles de la ciclovía con cualquier objeto, residuo, desperdicio, vehículos automotores eléctricos y no automotores, así como Invadir o circular sobre los carriles de la ciclovía a bordo de vehículos automotores;

(...)”

CONTEXTO CIUDAD DE MÉXICO

En la Ciudad de México, el Programa de Gobierno 2019-2024, establece el Plan Estratégico 3 denominado Más y Mejor Movilidad, en que las personas estarán en el centro de las políticas públicas de movilidad Urbana de la Ciudad de México, y establece como uno de sus objetivos la Regulación de los Servicios Privados de Movilidad de sistemas de bicicleta sin anclaje y patines eléctricos.

Por otro lado, el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024, establece en el apartado denominado “Situación de la Movilidad en la Ciudad de México” se precisa lo siguiente:

“Respecto a la movilidad activa y la micromovilidad, además del sistema público de bicicletas Ecobici que brinda aproximadamente 30 mil viajes diarios, en la Ciudad de México operan otros servicios que cubren viajes de distancias cortas. Por un lado, hay servicios formales que operan en la zona central de la ciudad que se regularon en 2019 y aún están en proceso de integración al sistema de movilidad. Por otro lado, hay un gran sector de servicios de transporte individual de pasajeros en bicitaxis, mototaxis y golfitaxis que operan en las periferias de la ciudad que **no han sido integrados formalmente a la planeación de la movilidad, aún cuando atienden 110 mil viajes diarios y son usados mayoritariamente por mujeres que realizan viajes con motivo de cuidado y de conexión con el sistema de transporte. En cuanto a la infraestructura ciclista, esta se forma de tramos 3 discontinuos, que no están ligados al transporte público y no conectan con las periferias., (...)**”

Por otro lado, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial el catorce de julio de dos mil catorce, reconoce considera dentro de la definición de **“ciclista”** a las personas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando se desarrolle en velocidades de hasta 25 kilómetros por hora, y si bien además se precisa como vehículos no motorizados a aquellos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento, a una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

Sin embargo, la definición citada, no resulta suficiente para incluir y/ considerar a otros vehículos que deben ser considerados elementos fundamentales de la micromovilidad, como lo son los monopatines eléctricos, los cuales contribuyen a hacer más atractivo

esta modalidad de transportarse a la par que hace evidente la necesidad de considerar infraestructura y políticas públicas que contribuyan a incentivar este medio de transporte, pero que a la par se encargue de regular su empleo y operatividad, desde el cuerpo normativo que rige la Movilidad de esta Ciudad.

Si bien, el Reglamento de Tránsito aplicable en la Ciudad de México, fue modificado mediante publicación del 19 de marzo de 2019, con la finalidad de ampliar el concepto de vehículos no motorizados, al incluir a los vehículos de propulsión eléctrica, sin embargo, resulta necesario regular a la totalidad de los vehículos que integran la figura de la micromovilidad.

Además, resulta oportuno señalar que, el Gobierno de la Ciudad de México, publicó el 26 de marzo de 2019, los Lineamientos para la Operación de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México por personas morales a través del otorgamiento de algún Permisos Administrativos Temporales Revocables, en los cuales se establecieron reglas de operación de los denominados **Sistemas de Transporte Individual Sustentable**, incluyendo lugares en donde se pueden estacionar bicicletas y motopatines, las características de estos lugares para estacionar, entre otros.

Es por lo anterior, que este Grupo Parlamentario considera que la micromovilidad debe ser integrada al andamiaje jurídico vigente en la Ciudad de México, con la finalidad de fomentarla de manera correcta el uso de medios de transporte no motorizado, mediante la implantación de normas que le den existencia jurídica para poder ser reguladas.

En tal virtud, a fin de dar claridad a la propuesta planteada se presenta el siguiente cuadro comparativo



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
LEY DE MOVILIDAD VIGENTE	PROPUESTA DE INICIATIVA
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 se valorará 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. a VI. (...) (...)	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 se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad: I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; II. Ciclistas, personas usuarias de vehículos no motorizados y de micromovilidad; III. a VI. ... (...)
Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes: I. a VII. (...) 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. a X. (...)	Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes: I. a VII. (...) 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 o de micromovilidad, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte; IX. a X. (...)



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a XXVIII. (...) 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. a LII. (...) LII Bis. Sin correlativo LIII. a LV. (...) LVI. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados; LVII. a LVIII. (...) 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;	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a XXVIII. (...) 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, ciclistas, personas usuarias de vehículos de micromovilidad, 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. a LII (...) LII Bis. Micromovilidad: Se refiere al desplazamiento de personas a través de una variedad de vehículos ligeros impulsados por el ser humano o por motores eléctricos o con asistencia eléctrica; cuya velocidad máxima corresponde a los veinticinco kilómetros por hora y son empleados para desplazamientos cortos, tales como bicicletas de pedal, bicicletas de carga, patinetas, monopatines o scooter y ciclotaxis; LIII. a LV. (...) LVI. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados o de micromovilidad; LVII. a LVIII. (...) 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 o de micromovilidad; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado o de micromovilidad;
--	---



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



LX. a LXIII. (...) Sin correlativo LXIV. a CIII. (...) 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. CV. (...) 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; (sic)	LX. a LXIII. (...) LXIII Bis. Personas usuarias de vehículos de micromovilidad: Personas que utilizan algún tipo de vehículo no motorizado o de micromovilidad, incluyendo a las personas ciclistas; LXIV. a CIII. (...) CIV. Vehículo no motorizado o de micromovilidad: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica o que es asistido por batería o motor eléctrico para su desplazamiento, cuya velocidad máxima no supera los 25 kilómetros por hora; dentro de estos se encuentran las bicicletas eléctricas y/o asistidas, los motopatines eléctricos, ciclotaxis y otros con características similares; CV. (...) 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, vehículos motorizados y no motorizados o de micromovilidad.
Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. a VIII. (...) IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de 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;	Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. a VIII. (...) IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de 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, a las personas usuarias de vehículos de



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

X. a XI. (...) 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; XIII. a XVI. (...) 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. (...) XIX. (...) 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	micromovilidad y al usuario de transporte público; X. a XI. (...) 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 o de micromovilidad, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental; XIII. a XVI. (...) 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 y/o de micromovilidad, 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 o de micromovilidad y motorizadas no contaminantes; XVIII. (...) XIX. (...) XX. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada o de micromovilidad, 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
--	---



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



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. a LXV. (...)	construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías para la micromovilidad, 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. a LXV. (...)
Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial: I. a IX. (...) X. Desarrollar acciones que protejan a los peatones y a los ciclistas.	Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial: I. a IX. (...) X. Desarrollar acciones que protejan a los peatones y a las personas usuarias de los vehículos de micromovilidad.
Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios: I. a la VII. (...) VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada; IX. a la XII. (...)	Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios: I. a la VII. ... VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada y de micromovilidad; IX. a la XII. (...)
Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo: I. y II (...) III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a: a) a e) (...) f) Infraestructura para la movilidad;	Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo: I. y II (...) III. (...) a) a e) (...) f) Infraestructura para la movilidad, incluyendo adecuaciones viales para crear carriles exclusivos para vehículos no motorizados y de micromovilidad;



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios: I. y II (...) 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; 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 del orden público. Para ello la Secretaría deberá preservar bajo su control, una red vial estratégica que garantice la movilidad en dichas situaciones.	I. y II (...) 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, no motorizados y de micromovilidad, para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación; IV. Establecer lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos motorizados, no motorizados y de micromovilidad 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; y V. (...)
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; 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	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; II. Vías ciclistas y de la micromovilidad: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados o de micromovilidad. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente, en los cuales se permitirá una



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III. (...) Las vialidades secundarias deberán contar con los mismos componentes mínimos, excepto cuando sean vías exclusivas peatonales o ciclistas. ...	velocidad máxima de veinticinco kilómetros por hora; y III. ... Las vialidades secundarias deberán contar con los mismos componentes mínimos, excepto cuando sean vías exclusivas peatonales o personas usuarias de vehículos no motorizados o de micromovilidad. (...)
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 ésta autorice, para efecto de que lleve a cabo la programación de obra en la vía pública. Se deberá notificar a la Secretaría y a la Secretaría de Obras sobre labores de mantenimiento, y se deberán seguir los lineamientos técnicos establecidos por la Secretaría. La construcción y conservación de las vialidades primarias queda reservada a la Administración Pública centralizada. Las vialidades secundarias corresponden a las Alcaldías. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en las que se ubiquen.	Artículo 181.- (...) (...) (...) (...) Las vialidades secundarias corresponden a las Alcaldías. Las vías peatonales y para la micromovilidad serán atendidas dependiendo del entorno en las que se ubiquen.
Artículo 184.- Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades de la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la	Artículo 184.- Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades de la Ciudad, deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



circulación de peatones, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.	peatones y micromovilidad ; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.
Artículo 188.- Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar: I. a la III. (...) IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados; V. a la VII. (...)	Artículo 188.- Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar: I. a las III. (...) IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados y de micromovilidad ; V. a la VII. (...)
Artículo 196.- La Administración Pública indemnizará a quien sufra daños y perjuicios a consecuencia de la falta y/o mantenimiento de la señalización, así como del mal estado y/o falta de mantenimiento de la vialidad, incluyendo a peatones y ciclistas.	Artículo 196.- La Administración Pública indemnizará a quien sufra daños y perjuicios a consecuencia de la falta y/o mantenimiento de la señalización, así como del mal estado y/o falta de mantenimiento de la vialidad, incluyendo a peatones y personas usuarias de vehículos de micromovilidad .
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 de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley. En dicho reglamento se determinarán los requisitos legales y administrativos que deben cubrir los conductores y las características de seguridad con las que deberán contar los vehículos y conductores para circular en el territorio de la Ciudad.	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, ciclistas, vehículos motorizados, no motorizados y de micromovilidad en las vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley. En dicho reglamento se determinarán los lineamientos y las zonas en las cuales podrán transitar los ciclistas, vehículos motorizados y no motorizados o de micromovilidad y en donde podrán ser depositados, así como los requisitos legales y administrativos que deben cubrir los conductores y las características de seguridad con las que deberán contar los vehículos y conductores para circular en el territorio de la Ciudad.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Es facultad de Seguridad Ciudadana vigilar el cumplimiento de las reglas de tránsito y aplicar las sanciones establecidas en dicho ordenamiento.	(...)
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: I. a la VI. (...) 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; VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad; IX. a la XI. (...) (...)	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: I. a la VI. (...) VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista, de micromovilidad y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad; VIII. La preferencia de paso de peatones, ciclistas y personas usuarias de vehículos de micromovilidad; en razón de su vulnerabilidad; IX. a la XI. (...) (...)
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: I. a la IX. (...) X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de peatones en la vía de circulación o invadan los (sic) 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	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: I. a la IX. (...) X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de peatones en la vía de circulación o invadan las vías de peatones, ciclistas y de micromovilidad, 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

y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga;	Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga;
XI. a la XXII. (...)	XI. a la XXII. (...)
(...)	(...)

Por todo lo expuesto, a fin de garantizar la seguridad de todas las personas es que sometemos a la consideración del Pleno de este Congreso de la Ciudad de México, la presente:

**INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES
A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:**

ÚNICO.- Se reforma la fracción II del artículo 6; se reforma la fracción VIII del artículo 7; se reforman las fracciones XXVIII Bis, LVI, LIX, CIV y CVI y se adicionan las fracciones LII Bis y LXIII Bis al artículo 9; se reforman las fracciones IX, XII, XVII, XX y XXI del artículo 12; se reforma la fracción X del artículo 34; se reforma la fracción VIII del artículo 37; se reforma el inciso f) de la fracción III, del artículo 41; se adiciona un inciso f) a la fracción III del artículo 56; se reforma el artículo 79; se reforman las fracciones III y IV del artículo 170; se reforma la fracción II y el segundo párrafo del artículo 179; se reforma el último párrafo del artículo 181; se reforma el artículo 184; se reforma la fracción IV del artículo 188; se reforman los párrafos primero y segundo del artículo 198; se reforman las fracciones VII y VIII del artículo 227; y se reforma la fracción X del artículo 251, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

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 se valorará 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, **personas usuarias de vehículos no motorizados y de micromovilidad;**

III. a VI. (...)

(...)

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

I. a VII. (...)

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 o de

micromovilidad, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

IX. a X. (...=

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I. a XXVIII. (...)

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, ciclistas, **personas usuarias de vehículos de micromovilidad**, 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. a LII (...)

LII Bis. Micromovilidad: Se refiere al desplazamiento de personas a través de una variedad de vehículos ligeros impulsados por el ser humano o por motores eléctricos o con asistencia eléctrica; cuya velocidad máxima corresponde a los veinticinco kilómetros por hora y son empleados para desplazamientos cortos, tales como bicicletas de pedal, bicicletas de carga, patinetas, monopatines o scooter y ciclotaxis;

LIII. a LV. (...)

LVI. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados **o de micromovilidad**;

LVII. a LVIII. (...)

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 **o de micromovilidad**; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado **o de micromovilidad**;

LX. a LXIII. (...)

LXIII Bis. Personas usuarias de vehículos de micromovilidad: Personas que utilizan algún tipo de vehículo no motorizado o de micromovilidad, incluyendo a las personas ciclistas;

LXIV. a CIII. (...)

CIV. Vehículo no motorizado **o de micromovilidad**: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica **o que es asistido por batería o motor eléctrico** para su desplazamiento, **cuya** velocidad máxima no **supera los 25 kilómetros por hora; dentro de estos se encuentran las bicicletas eléctricas y/o asistidas, los motopatines eléctricos, ciclotaxis y otros con características similares;**

CV. (...)

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, **vehículos motorizados y no motorizados o de micromovilidad.**

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a VIII. (...)

IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de 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, **a las personas usuarias de vehículos de micromovilidad** y al usuario de transporte público;

X. a XI. (...)

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 **o de micromovilidad**, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

XIII. a XVI. (...)

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 **y/o de micromovilidad**, 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 **o de micromovilidad** y motorizadas no contaminantes;

XVIII. (...)

XIX. (...)

XX. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada **o de micromovilidad**, 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 **para la micromovilidad**, 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. a LXV. (...=

Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:

I. a IX. (...)

X. Desarrollar acciones que protejan a los peatones y a **las personas usuarias de los vehículos de micromovilidad.**

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

I. a la VII. (...)

VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada **y de micromovilidad;**

IX. a la XII. (...)

Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

I. y II (...)

III. (...)

b) a e) (...)

f) Infraestructura para la movilidad, **incluyendo adecuaciones viales para crear carriles exclusivos para vehículos no motorizados y de micromovilidad;**

g) a k) (...)

IV. a la VII. (...)

Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:

I. y II (...)

III. Privado:

b) a d) (...)

e) Seguridad Privada; y

f) **Micromovilidad.**

IV. (...)

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 **o de micromovilidad**, 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.

Artículo 170.- (...)

I. y II. (...)

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, **no motorizados y de micromovilidad**, para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación;

IV. Establecer lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos **motorizados, no motorizados y de micromovilidad** 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;
y

V. (...)

Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con:

I. (...)

II. Vías ciclistas y **de la micromovilidad**: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados **o de micromovilidad**. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente, **en los cuales se permitirá una velocidad máxima de veinticinco kilómetros por hora**; y

III. (...)

Las vialidades secundarias deberán contar con los mismos componentes mínimos, excepto cuando sean vías exclusivas peatonales **o personas usuarias de vehículos no motorizados o de micromovilidad.**

(...)

Artículo 181.- (...)

(...)

(...)

La construcción y conservación de las vialidades primarias queda reservada a la Administración Pública centralizada.

Las vialidades secundarias corresponden a las Alcaldías. Las vías peatonales y **para la micromovilidad** serán atendidas dependiendo del entorno en las que se ubiquen.

Artículo 184.- Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades de 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 **micromovilidad**; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.

Artículo 188.- Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:

I. a III. (...)

IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados **y de micromovilidad;**

V. a VII. (...)

Artículo 196.- La Administración Pública indemnizará a quien sufra daños y perjuicios a consecuencia de la falta y/o mantenimiento de la señalización, así como del mal estado y/o falta de mantenimiento de la vialidad, incluyendo a peatones y **personas usuarias de vehículos de micromovilidad.**

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, **ciclistas, vehículos motorizados, no motorizados y de micromovilidad** en las vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.

En dicho reglamento se determinarán **los lineamientos y las zonas en las cuales podrán transitar los ciclistas, vehículos motorizados y no motorizados o de micromovilidad y en donde podrán ser depositados, así como** los requisitos legales y administrativos que deben cubrir los conductores y las características de

seguridad con las que deberán contar los vehículos y conductores para circular en el territorio de la Ciudad.

(...)

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:

I. a la VI. (...)

VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista, **de micromovilidad** y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;

VIII. La preferencia de paso de peatones, ciclistas y **personas usuarias de vehículos de micromovilidad**; en razón de su vulnerabilidad;

IX. a la XI. (...)

(...)

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:

I. a la IX. (...)

X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de peatones en la vía de circulación o invadan **las** vías **de** peatones, ciclistas y **de micromovilidad**, 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. a la XXII. (...)

(...)

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente al 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, en un plazo de 180 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto,



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



deberá realizar las adecuaciones correspondientes tanto al reglamento de la presente ley, como al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.

Dado en el Recinto de Donceles, a los cuatro días del mes de marzo de dos mil veinticinco.

Suscriben;

JESÚS SESMA SUÁREZ

Dip. Jesús Sesma Suárez
Coordinador

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Paula Alejandra Pérez Córdova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León

MANUEL TALAYERO PARIENTE

Dip. Manuel Talayero Pariente

Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Dip. Iliana Ivón Sánchez Chávez

Dip. Israel Moreno Rivera

Dip. Juan Estuardo Rubio Gualito

Dip. Víctor Gabriel Varela López