



**DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E**

Quien suscribe, **OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS**, Diputada Local integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos, 71, 122, numeral A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, Apartado D, inciso a), b); y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 4 fracción XXI, 12, fracción II, 13 fracción LXIV, LXXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 1, 2, 5, fracción I; 95, fracción II; 96; y 118 del Reglamento de Congreso de la Ciudad de México, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR QUE SE REFORMA LOS ARTÍCULOS 9 Y 79 LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CICLOVÍAS**. Conforme a lo siguiente:

I. TÍTULO DE LA PROPUESTA.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR QUE SE REFORMA LOS ARTÍCULOS 9 Y 79 LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CICLOVÍAS

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Según un estudio reciente de la firma TomTom muestra que la capital del país encabeza el ranking mundial de ciudades con mayor tráfico vehicular, pues de acuerdo con sus cálculos, con una tasa de congestión del 52%, la Ciudad de México es la ciudad en la que el tráfico tiene el mayor impacto en el deterioro de los tiempos



de viaje comparado con condiciones ideales de tráfico. Esto significa que en todas las rutas encuestadas a lo largo del año en toda la red vial, los tiempos de viaje son un 52% más largos que aquellos registrados en Ciudad de México cuando el tráfico fluía sin obstáculos, es decir, nuestras calles no están diseñadas para soportar el nivel de demanda vehicular que se tiene¹.

El tráfico vehicular en la Ciudad de México es un fenómeno que trasciende el simple acto de desplazarse de un punto a otro. Se ha convertido en un elemento omnipresente que afecta profundamente la vida de sus habitantes, tanto en el aspecto psicológico como en el ambiental. La congestión diaria no sólo implica pérdidas de tiempo, sino que también acarrea consecuencias negativas en el bienestar mental de las personas y en la salud del entorno que compartimos.

Los efectos sobre la psique de las personas tienen efectos negativos sobre la calidad de los habitantes, pues el impacto es considerable, que se manifiesta a través de niveles elevados de estrés, agresividad, y una fatiga mental de forma generalizada, a causa de las horas perdidas en embotellamientos.

Es por ello, que se considera vital la constante generación y revisión de estrategias de movilidad urbana que permita aminorar el problema que representa que actualmente los capitalinos pierdan un promedio de 152 horas al año atrapados en embotellamientos.

Si bien es cierto, que la principal y más efectiva estrategia que tenemos a nuestra disposición es el uso de sistemas de transporte masivo como lo es el Metro, también lo es que estrategias paralelas como el uso de la bicicleta, resulta también una

¹ Pulido Mitzi, Contreras Cesar (11 febrero 2025) Este es el tiempo que pierden en el tráfico los habitantes de CDMX, Fuerza Informativa Azteca, <https://www.tvazteca.com/aztecanoticias/cdmx-cuanto-tiempo-perdido-en-trafico>



medida efectiva que impulsa un sistema de transporte que aparte de combatir embotellamientos también, beneficia en la salud de quien lo utiliza, como lo es el caso del uso de la bicicleta.

Desde la inauguración de la primera Ciclovía que avanza por la antigua vía del ferrocarril México-Cuernavaca que fue construida en 2004 por el entonces Jefe de Gobierno, Andrés Manuel López Obrador, la ciudad ha tenido como una de sus prioridades el impulsar esa forma de transporte en beneficio de la ciudadanía.

Al día de hoy se calcula que actualmente aproximadamente más de 400 km de ciclovías y se proyecta la construcción de 300 más durante la actual administración², sin embargo, el problema parte de la realidad que el programa de construcción de Ciclovías, no viene acompañado del programa EcoBici, puesto que a pesar que en la actualidad el programa cubre un polígono de 70 kilómetros cuadrados, con una red aproximada de 711 estaciones y casi 10,000 bicicletas, estas aun así son insuficientes para cubrir la totalidad de las ciclovías que existen pues por desgracia el programa de Ecobici se encuentra concentrado en su mayoría en 3 de las 16 alcaldías que conforman la Ciudad de México, siendo estas, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, es por ello que se considera que parte del derecho a la Ciudad que formula nuestra Constitución Local, debe de incluir necesariamente oportunidades de infraestructura urbana equivalentes.

Es por ello que se debe de considerar necesario la modificación de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el objetivo de garantizar la cobertura del programa Ecobicis en la totalidad de las ciclovías, como parte de una perspectiva

² López Jonás (22 de junio 2024) Serán 300 kilómetros más de ciclovías en CDMX: Clara Brugada, EXCELSIOR, <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/seran-300-kilometros-mas-ciclovias-cdmx-clara-brugada/1658864>



integral que considere la complejidad urbana, los desafíos ambientales, las desigualdades sociales y las limitaciones estructurales del sistema actual.

En este contexto, el programa Ecobicis, implementado desde 2010, ha sido un componente clave en la promoción de la movilidad sostenible, al ofrecer un sistema de bicicletas compartidas que busca reducir el uso del automóvil, mitigar emisiones y mejorar la calidad de vida de los habitantes, sin embargo, tal y como ya se había mencionado su alcance geográfico y operativo no se ha correspondido con la expansión de la infraestructura ciclista, generando una desconexión entre las ciclovías existentes y la disponibilidad de estaciones de Ecobicis. Esta situación limita el potencial del sistema como alternativa real de transporte, perpetuando la dependencia de medios contaminantes, agudizando la desigualdad en el acceso a opciones de movilidad y desaprovechando inversiones públicas en infraestructura ciclista que, al no integrarse con el programa, carecen de un uso óptimo.

Los antecedentes históricos revelan que, aunque la expansión de ciclovías ha sido una política prioritaria desde la aprobación de la Ley de Movilidad en 2014, su implementación no ha estado acompañada de una estrategia coordinada con el sistema de bicicletas compartidas. Por ejemplo, entre 2019 y 2023, se construyeron 75 km de nuevas ciclovías, pero solo el 40% de estos tramos fueron integrados con estaciones de Ecobicis, según reportes del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP).

La falta de coordinación entre la construcción de Ciclovías y expansión del programa de Ecobici, provoca que se registren bajos niveles de uso debido a la ausencia de estaciones cercanas, lo que desincentiva su aprovechamiento y aumenta el riesgo de que se conviertan en infraestructura subutilizada o abandonada. Además, la desconexión entre ambos elementos genera problemas de seguridad vial, ya que



los usuarios que desean acceder a Ecobicis deben transitar por calles sin infraestructura ciclista, exponiéndose a accidentes.

De forma adicional a los problemas de movilidad y seguridad que representa una subutilización del programa de Ciclovías y Ecobicis, es que ambientalmente, se pierde la oportunidad de reducir emisiones de CO₂, lo cual es parte fundamental de la Agenda 2030, de la cual México forma parte.

La necesidad de intervenir mediante una ley surge de la insuficiencia de los mecanismos actuales para garantizar la coordinación entre SEMOVI, las alcaldías y los operadores del programa Ecobicis, pues aunque se reconoce y se celebra la intención anunciada por nuestra Jefa de Gobierno de expandir el programa de Ecobici a las 16 alcaldías como parte de su informe por los 100 días de su gobierno³, se considera que esta debería de ser una política permanente de la Ciudad de México, en la que siempre que se construya una nueva ciclovía, esta deba de estar acompañada de una cobertura total por parte del programa Ecobici, y no que se deje dicha política a la buena voluntad de los gobernantes.

En este sentido, la Ley de Movilidad vigente establece principios de integración modal, no contiene disposiciones específicas que obliguen a vincular la expansión de ciclovías con la ubicación de estaciones de bicicletas compartidas. Esto ha permitido que decisiones operativas, a menudo influenciadas por criterios de rentabilidad económica o viabilidad técnica a corto plazo, prevalezcan sobre objetivos estratégicos de equidad y sostenibilidad. Por ejemplo, Ecobicis ha priorizado la instalación de estaciones en zonas de alto ingreso, donde la demanda garantiza ingresos por membresías, en detrimento de áreas de bajos recursos,

³ Lugo V Leonardo, (26 enero 2025) 100 Días de Gobierno: Clara Brugada expandirá Ecobici a todas las alcaldías de CDMX, Publimetro, <https://www.publimetro.com.mx/noticias/2025/01/27/100-dias-de-gobierno-clara-brugada-expandira-ecobici-a-todas-las-alcaldias-de-cdmx/>



donde la necesidad es mayor pero la capacidad de pago es limitada. Una reforma legal permitiría establecer mandatos claros, como la obligatoriedad de instalar estaciones en un porcentaje mínimo de ciclovías por alcaldía, garantizar presupuestos etiquetados para su mantenimiento y crear mecanismos de participación ciudadana para priorizar rutas. Además, al elevar estos lineamientos a rango de ley, se evitaría que cambios administrativos o de gobierno local debiliten la política pública, asegurando continuidad y rendición de cuentas.

Es por ello, que se considera que el problema que representa la desconexión entre Ecobicis y las ciclovías es estructural y multifacética, pues no solo limita la movilidad sostenible, sino que refuerza desigualdades socioeconómicas, desincentiva la inversión en infraestructura verde y perpetúa modelos de transporte insostenibles.

La intervención legislativa se justifica porque, sin un marco jurídico que obligue a la cobertura total, las acciones seguirán siendo fragmentadas, sujetas a intereses particulares o ciclos políticos, sin una visión integral de ciudad, de ahí que la Ley de Movilidad deba garantizar esta integración para optimizar los recursos públicos ya invertidos, además de sentar las bases para una transformación urbana hacia la equidad, la salud colectiva y la resiliencia climática, en línea con compromisos globales como el Acuerdo de París y la Agenda 2030. La inacción, en cambio, condenaría a la ciudad a un círculo vicioso de congestión, contaminación y exclusión, con costos humanos y económicos crecientes en las próximas décadas.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Por la naturaleza de la propuesta realizada, se estima que las reformas planteadas no requieren de un estudio de perspectiva de género, toda vez que las reformas no cuentan con la potencialidad de beneficiar o perjudicar el ejercicio de un derecho humano que les pudiese afectar de manera desproporcionada a las mujeres respecto de los hombres.



IV. ARGUMENTOS

La presente iniciativa, se encuentra orientada a modificar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con el fin de garantizar la cobertura integral del programa Ecobici en la totalidad de las ciclovías, constituye una solución de gran pertinencia y relevancia en los ámbitos jurídico, social, económico y técnico, ya que responde a la necesidad urgente de impulsar un sistema de movilidad sostenible que fomente la equidad, la accesibilidad y la seguridad en el uso del espacio urbano destinado a la movilidad no motorizada.

Resulta importante resaltar que en la Ciudad de México, la bicicleta es un modo de transporte viable, ya que 50% de los viajes son menores a 8 kilómetros. Además, su uso de manera cotidiana tiene beneficios directos en salud, ahorro económico y medio ambiente.⁴

La propuesta se fundamenta en los principios constitucionales de igualdad y acceso a derechos fundamentales, especialmente aquellos relacionados con el derecho a la salud y al medio ambiente sano y a las salud, reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y respaldados por tratados internacionales ratificados por México, como el artículo 25 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

Dichos instrumentos normativos enmarcan la obligación del Estado de promover condiciones de vida que garanticen la dignidad humana y la protección integral de

⁴ Gobierno de la Ciudad de México, Banco Interamericano de Desarrollo, Universidad Nacional Autónoma de México (2018), PLAN Bici CDMX, https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PlanBici-baja-sitio-1_2019.pdf



la salud, en lo que se traduce en la necesidad de ofrecer un medio de transporte alternativo, limpio y eficiente.

La modificación de la Ley de Movilidad se alinea asimismo con los lineamientos de políticas públicas que buscan preservar el medio ambiente y reducir la huella de carbono, al establecer un marco normativo robusto y coherente con los objetivos estratégicos de la Ciudad de México en materia de movilidad sostenible, tal como lo señala los compromisos generados en la agenda 2030.

La integración de la totalidad de las ciclovías a la cobertura del programa Ecobici no solo garantiza la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos en el acceso a un sistema de transporte saludable y ambientalmente responsable, sino que también contribuye a la descongestión del tráfico vehicular y a la disminución de los niveles de contaminación en áreas urbanas, lo cual ayudaría a contribuir a disminuir las probabilidades de la declaración de contingencias ambientales.

En el plano social, la expansión del programa se traduce en la promoción de la cohesión comunitaria y la inclusión, dado que permite a personas de diversos estratos socioeconómicos acceder a un medio de transporte eficiente y de bajo costo, pues se considera que la ampliación del programa de EcoBici ayudará a mejorar la calidad de vida de los capitalinos, al reducir los tiempos de traslado y fomentar la actividad comercial en zonas cercanas a las ciclovías.

Este efecto positivo se complementa con el avance en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el ODS 11, que promueve el desarrollo de ciudades y comunidades sostenibles, reafirmando el compromiso de la administración local con las metas internacionales de desarrollo urbano responsable.



Desde una perspectiva económica, el impulso del uso de la bicicleta resulta una opción eficiente de bajo costo y rápida en distancias cortas, lo cual es potencializado mediante la construcción de ciclovías, lo cual lo coloca como un modo de transporte cotidiano, viable y real, que contribuye a mejorar la movilidad y hacer de las ciudades espacios sustentables. En este sentido, el fortalecimiento del sistema Ecobici en la totalidad de las ciclovías implica una optimización en el flujo del tráfico, una reducción de los costos en combustibles y una dinamización de la economía familiar, lo cual repercute de forma positiva en el costo de vida.

La propuesta se apoya en la consolidación de una red de ciclovías integradas y seguras, basándose en evidencias presentadas por la Organización Mundial de la Salud que destaca la importancia de contar con infraestructuras dedicadas al transporte no motorizado para la reducción de accidentes y la promoción de hábitos de vida saludables.

La experiencia internacional respalda estos planteamientos: en países como Holanda, Dinamarca y Alemania, la integración de los sistemas de bicicletas públicas en las redes de ciclovías ha permitido aumentar significativamente el uso de medios de transporte ecológicos y reducir los índices de contaminación y tráfico automovilístico.

La ciudad debería a la implementación de políticas de conectividad integral en las rutas ciclistas, tal y como lo recomienda la European Cyclists' Federation, en su estudio titulado "Using EU funds to promote cycling: Lessons learned from good practice examples" evidenciando la eficacia y pertinencia de estas estrategias en contextos de alta densidad poblacional.

Además, la experiencia de estas ciudades demuestra que una adecuada integración entre infraestructura, tecnología y políticas públicas es el factor determinante para



el éxito de los sistemas de bicicletas compartidas, lo que respalda la viabilidad técnica y operativa de la presente iniciativa en el contexto de la Ciudad de México.

La pertinencia de modificar la Ley de Movilidad radica también en la necesidad de modernizar el marco normativo vigente, el cual presenta deficiencias en la cobertura actual del programa Ecobici, generando desigualdades en el acceso y en la calidad del servicio ofrecido a los ciudadanos, basado muchas veces en la posición socioeconómica de los capitalinos, pues tal y como ya se había establecido, la mayoría de la cobertura del programa de EcoBici, se encuentra en zonas de alto poder adquisitivo.

La revisión legislativa permitirá corregir estos vacíos y establecer directrices claras que respondan a las demandas ciudadanas, tal y como es el deseo de una mayor cobertura del sistema de bicicletas públicas, lo cual tendría un impacto en el incremento en la satisfacción de los usuarios y una disminución en la dependencia del automóvil particular.

Desde la perspectiva de los derechos humanos, ampliar el acceso a un sistema de transporte seguro y ecológico se fundamenta en el reconocimiento del derecho a la movilidad, entendido como la posibilidad de desplazarse en condiciones de seguridad, eficiencia y dignidad, sin discriminación alguna.

Esta dimensión se ve reforzada por las recomendaciones de organismos internacionales, como la Organización de las Naciones Unidas que promueven políticas de inclusión y equidad en el ámbito urbano, y que subrayan la importancia de garantizar que todos los ciudadanos tengan acceso a servicios públicos de calidad que favorezcan su bienestar integral.



La implementación de esta iniciativa no solo se configura como una respuesta técnica a las deficiencias del sistema actual, sino que también representa un compromiso del Estado para con la protección y promoción de los derechos ciudadanos, al garantizar un entorno urbano saludable y seguro para todos. La propuesta además se concibe como una inversión estratégica a largo plazo, orientada a la mitigación de riesgos asociados al cambio climático y a la promoción de estilos de vida activos.

La Organización Mundial de la Salud ha identificado que la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte contribuye a la reducción del sedentarismo y a la prevención de enfermedades no transmisibles, lo que a su vez se traduce en ahorros considerables en los gastos de salud pública y en una mejora en la movilidad urbana.

Por ello, la modificación legal se presenta como la solución más adecuada para articular un sistema de movilidad integrado y sostenible, capaz de aprovechar las mejores prácticas internacionales y adaptarlas a las particularidades de nuestra ciudad. La experiencia acumulada en ciudades europeas y latinoamericanas evidencia que la cohesión entre infraestructura, tecnología y políticas públicas es esencial para el éxito de los sistemas de bicicletas públicas, y la presente iniciativa busca replicar esos resultados en la Ciudad de México, garantizando que cada ciclovía se convierta en un corredor seguro y eficiente para la operación del programa Ecobici.

La actualización de la normativa, por tanto, no solo responde a las demandas inmediatas de la ciudadanía, sino que también sienta las bases para futuras innovaciones en el ámbito de la movilidad urbana, facilitando la incorporación de tecnologías emergentes y estrategias de gestión basadas en inteligencia artificial que optimicen el uso y el mantenimiento del sistema. La coordinación entre las



diversas dependencias gubernamentales, el sector privado y la sociedad civil es esencial para asegurar la continuidad y el éxito de esta política pública, que enfatiza la importancia de la colaboración interinstitucional para la implementación de soluciones innovadoras en el transporte urbano.

La modificación de la Ley de Movilidad para garantizar la cobertura total del programa Ecobici en todas las ciclovías de la Ciudad de México se configura como una medida integral que conjuga fundamentos jurídicos sólidos, beneficios sociales palpables, ventajas económicas comprobadas y respaldo técnico basado en estudios verificados. Esta iniciativa no solo representa una apuesta decidida por un futuro más equitativo, seguro y ecológico, sino que también constituye una estrategia para modernizar la infraestructura urbana y promover un modelo de desarrollo sostenible que responda a las necesidades y aspiraciones de todos los ciudadanos, reafirmando el compromiso del Estado con la protección de la salud, el bienestar y el derecho a la movilidad de la población.

V. FUNDAMENTACIÓN LEGAL, DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

1. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en sus artículos 4 párrafo 20 y 115 fracción V, inciso a) lo siguiente:

Artículo 4o.- (...)

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



Artículo 115. Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:

(...)

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;

2. Que la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda la promoción de medios de transporte activos, como la bicicleta, para mejorar la salud pública. Las ciudades que invierten en infraestructura ciclista suelen ver una disminución en los niveles de contaminación y una mejora en la salud general de sus ciudadanos. La construcción de ciclovías en Iztapalapa estaría alineada con estas recomendaciones, proporcionando un entorno más saludable para sus habitantes.

3. Que la promoción del uso de la bicicleta y la construcción de ciclovías están alineadas con los objetivos de desarrollo sostenible establecidos por la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

4. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, establece el derecho a la buena administración, a la información, así como a la obligación de las autoridades de utilizar tecnología que facilite la movilidad y los lugares de estacionamiento, lo



anterior en relación con los artículos 7 apartado A numeral 1, 16 apartado H, fracción 3, inciso a) respectivamente, en los siguientes términos:

Artículo 7 Ciudad democrática

A. Derecho a la buena administración pública

1. Toda persona tiene derecho a una buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

(...)

Artículo 16 Ordenamiento territorial

Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos.

(...)

H. Movilidad y accesibilidad

(...)

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:



a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;;

5. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que es responsabilidad del gobierno promover y garantizar el derecho a una movilidad segura, eficiente, sustentable e incluyente para todas las personas. Este marco legal subraya la importancia de proporcionar infraestructuras que faciliten el uso de medios de transporte no motorizados, como la bicicleta, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y reducir la dependencia del automóvil. De la misma forma, esa misma ley en su artículo 5 establece que se debe de priorizar la protección de grupos vulnerables y el 37 fracción VIII, señala que se debe de priorizar la movilidad no motorizada.

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades 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.



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

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

6. Que el Programa Integral de Movilidad 2019-2024 de la Ciudad de México destaca la promoción de la movilidad no motorizada como una de sus prioridades. Este programa se centra en la ampliación y mejora de la infraestructura ciclista en toda la ciudad, con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo y sustentable.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR QUE SE REFORMA LOS ARTÍCULOS 9 Y 79 LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CICLOVÍAS

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO DE LA INICIATIVA
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: ...	Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: ...
Sin correlativo	



	<p>XVI Bis. Ciclovía. Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor.</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>Toda nueva ciclovía que se planifique y construya en la Ciudad de México deberá incluir, como requisito indispensable estaciones del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública en puntos estratégicos determinados conforme</p>



	<p>a estudios técnicos de movilidad y necesidades urbanas.</p> <p>La incorporación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública deberá formar parte integral de los proyectos de ciclovías, desde la fase de diseño y planeación, siendo condición sine qua non para la aprobación y financiamiento de dichos proyectos.</p>
--	---

Por todo lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este órgano legislativo la INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR QUE SE REFORMA LOS ARTÍCULOS 9 Y 79 LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CICLOVÍAS, en los términos siguientes:

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se propone ante el pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, lo siguiente:

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

...



XVI Bis. Ciclovia. Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor.

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.

Toda nueva ciclovia que se planifique y construya en la Ciudad de México deberá incluir, como requisito indispensable estaciones del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública en puntos estratégicos determinados conforme a estudios técnicos de movilidad y necesidades urbanas.

La incorporación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública deberá formar parte integral de los proyectos de ciclovias, desde la fase de diseño y planeación, siendo condición sine qua non para la aprobación y financiamiento de dichos proyectos.

IX. ARTÍCULOS TRANSITORIOS

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor en concordancia con el paquete económico correspondiente al ejercicio fiscal 2026.



TERCERO. Para aquellas ciclovías que, a la fecha de entrada en vigor de la presente norma, carezcan de estaciones del Transporte Individual en Bicicleta Pública, el Gobierno de la Ciudad de México deberá iniciar y concluir la planeación, diseño e instalación de las estaciones correspondientes en un plazo no mayor al 31 de diciembre del presente año.

CUARTO. Durante el período de adecuación de las ciclovías existentes, se promoverá la coordinación interinstitucional entre las áreas responsables de movilidad, urbanismo y obras públicas, a fin de agilizar los procesos de planificación y ejecución de las estaciones de Transporte Individual en Bicicleta Pública.

Se podrán destinar recursos adicionales y establecer mecanismos de supervisión que aseguren el cumplimiento de los plazos establecidos en el Transitorio Primero.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Olivia Garza de los Santos". The signature is fluid and cursive, with a large loop at the end.

DIPUTADA OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Título	Ecobici
Nombre de archivo	Iniciativa_ecobicis_4.docx
Id. del documento	9293b9257384bd2b411163950fd81ed5f1c7c23d
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	02 / 21 / 2025 01:20:58 UTC	Enviado para firmar a Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) por olivia.garza@congresocdmx.gob.mx. IP: 189.217.84.225
 VISTO	02 / 21 / 2025 01:21:16 UTC	Visto por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.217.84.225
 FIRMADO	02 / 21 / 2025 01:21:29 UTC	Firmado por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.217.84.225
 COMPLETADO	02 / 21 / 2025 01:21:29 UTC	Se completó el documento.