

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA



Palacio Legislativo de Donceles, a 27 de mayo de 2025.
O/CCDMX/III/JUCOPO/1A/395/2025.

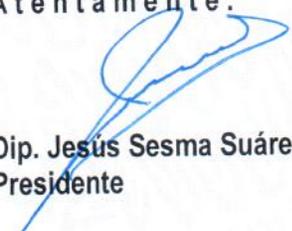
Dip. Martha Soledad Ávila Ventura
Presidenta de la Mesa Directiva del
Congreso de la Ciudad de México
III Legislatura
Presente

Con fundamento en lo establecido por el artículo 83, último párrafo del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, le solicitamos respetuosamente, someter a consideración del Pleno, la inclusión en el orden del día de la presente Sesión Ordinaria, la siguiente iniciativa enviada por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México:

- **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII Y CIV, Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS, AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12, Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

Sin otro particular por el momento y agradeciendo su atención para con la presente, quedamos de usted.

Atentamente.


Dip. Jesús Sesma Suárez
Presidente

	COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
III LEGISLATURA	
	27 MAY 2025
Recibió:	<u>Areli Velasco</u>
Hora:	<u>15:30 hrs.</u>

C.c.p.- **Mtro. Alfonso Vega González.** - Coordinador de Servicios Parlamentarios del Congreso de la CDMX. - Para lo conducente.
C.c.p.- Archivo

Donceles s/n Esq. Allende, Col. Centro Histórico, Alcaldía Cuauhtémoc, 06010 Ciudad de México
Tel.- 55 55 5130 1900 ext. 1105; E-mail: jucopo@congresocdmx.gob.mx



Ciudad de México, a 27 Mayo de 2025
SG/0665/2025

DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
PRESENTE

Con fundamento en los artículos 122 Apartado A base III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 30 numeral 1 inciso a) y 32 Apartado C numeral 1 inciso a) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 3 fracciones XVII y XVIII y 10 fracciones IV y XXI de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 12 fracción I y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como 95 fracción I y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de ese H. Congreso de la Ciudad de México la:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII Y CIV, Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS, AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12, Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Lo anterior, con el objeto de que dicha iniciativa sea analizada y valorada por el H. Congreso de la Ciudad de México, de conformidad con el Proceso Legislativo correspondiente.

Así mismo, se anexa al presente el ejemplar impreso y en archivo magnético.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

LIC. CÉSAR CRAVIOTO ROMERO
SECRETARIO DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

	COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
	27 MAY 2025
Recibió:	<i>Araceli Velasco</i>
Hora:	<i>15:25 hrs.</i>

se recibe iniciativa c/ firma autografa de la Jefa de Gob.

C. c. e. p.- Lic. Clara Marina Brugada Molina. Jefa de Gobierno de la Ciudad de México.-
Presente.





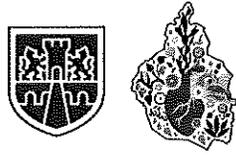
CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

**DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA PRESENTE**

LICENCIADA CLARA MARINA BRUGADA MOLINA, Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 30, numeral 1, inciso a) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 95, fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII Y CIV, Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS, AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12, Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Entre las múltiples formas de transporte que utiliza la humanidad, la micromovilidad es la que actualmente presenta un crecimiento exponencial debido, entre otras causas, a la alta proliferación de modelos, marcas, tipos y demás categorías de vehículos de micromovilidad eléctrica, así como por la amplia existencia de opciones para adquirirlos.



CIUDAD DE MÉXICO

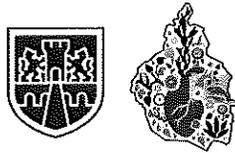
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Sin embargo, a pesar de esta popularización, existen pocas experiencias a nivel nacional y aun internacional, sobre la regulación de su uso, lo que ha ocasionado, por una parte, que las personas usuarias las utilicen sin un marco jurídico cierto y, por otra, que su incorporación al espacio público no se produzca en condiciones que garanticen la seguridad vial, tanto para quienes usan vehículos de bajo impacto, como para las personas transeúntes.

Resulta apremiante, sobre todo ante el aumento en los casos de accidentes con dispositivos de micromovilidad, así como a la gran cantidad de viajes que se realizan con ellos, que la legislación en materia de movilidad en la Ciudad de México contemple esta nueva forma de desplazamiento, con el fin de garantizar las condiciones de seguridad vial, así como los derechos a la movilidad y a la ciudad de las y los habitantes de la Ciudad.

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Como se refirió anteriormente, en los últimos meses ha aumentado exponencialmente el número de viajes que se realizan en la Ciudad de México con dispositivos de micromovilidad eléctrica, en parte debido a una alta oferta de diferentes modelos y tipos, a precios accesibles para una buena parte de la población; en la mayoría de los casos, se trata de viajes de cortas distancias, aunque una buena parte de los vehículos de micromovilidad alcanzan velocidades de más de 50 kilómetros por hora lo que permite suponer que, en una buena parte de estos viajes se realizan en vialidades primarias y secundarias de la Ciudad, compartiendo el espacio público inevitablemente con el resto de vehículos que transitan,



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

pero también con ciclistas y peatones, siendo estos el grupo más vulnerable.

Desafortunadamente, la falta de una normatividad aplicable a estos vehículos ha generado múltiples efectos negativos, desde una situación de inseguridad jurídica y desprotección legal para las personas usuarias como condiciones de inseguridad y aun de riesgo, en las vialidades de la Ciudad para las personas peatonas.

Para efectos de esta iniciativa, se entenderá la micromovilidad eléctrica como todos aquellos vehículos de uso particular, equipados con un motor eléctrico y que funcionan mediante manubrio y dos o más llantas, habilitados para una o más personas, es decir, motocicletas eléctricas, cuatrimotos eléctricas, motonetas eléctricas, scooters o patines eléctricos y, en general cualquier vehículo que encuadre en estas características.

Esta definición es idónea partiendo de la necesidad de fijar un marco normativo claro y proporcional para regular su circulación en la Ciudad de México.

Ahora bien, en este punto es oportuno traer a colación un estudio que apareció publicado en la página oficial del Instituto Mexicano del Transporte y que corresponde a la versión septiembre-octubre de 2020, el cual hace referencia a diferentes esfuerzos por alcanzar un consenso sobre la definición de micromovilidad:

Dada la gran cantidad de formas y tipos de microvehículos, el primer paso para regularlos consiste en definir una clasificación para éstos. En la Figura 1, se presenta la



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

clasificación propuesta por ITF (2020), misma que recoge la experiencia de varios países.

TIPO A	TIPO B	TIPO C	TIPO D
Motorizado o no motorizado, hasta 25 km/h		Motorizado con velocidad máxima entre 25 y 45 km/h	
< 35 kg	35 a 350 kg	< 35 kg	35 a 350 kg

Figura 1. Clasificación de micro-vehículos propuesta por ITF, 2020.

Esta clasificación se basa en la energía cinética que puede desarrollar el vehículo, en función de su velocidad y masa. Es importante mencionar que, bajo la óptica de la seguridad vial, la energía cinética está directamente relacionada con el riesgo de sufrir un siniestro con consecuencias graves.

Asimismo, la clasificación propuesta se basa en la experiencia de diferentes países con regulación respecto a algunos de los vehículos que caen dentro de dicha clasificación. Por ejemplo, la Regulación N°168/2013 de la Unión Europea que especifica un límite de 25 km/h para separar los vehículos considerados y regulados como bicicletas; vehículos con velocidades entre 25 y 45 km/h son regulados como motonetas. Por su parte, en Estados Unidos (donde la regulación del tránsito es competencia de cada estado) los límites de velocidad impuestos para los monopatines eléctricos se encuentran dentro de un rango de 20 y 32 km/h.

A diferencia de las clasificaciones habituales para vehículos de motor, los microvehículos no pueden ser catalogados con base en una forma estándar, por su número de ruedas, por su fuente de energía (muscular, baterías eléctricas, combustibles o alguna combinación de éstas), o por la posición de su

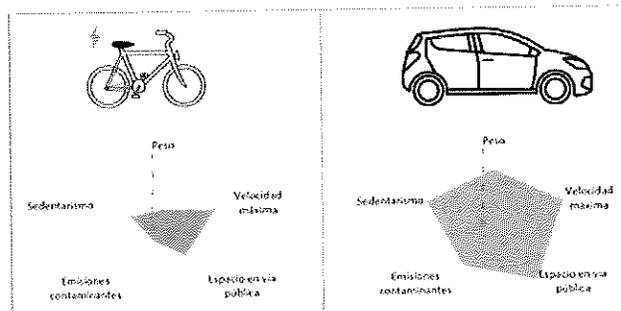


CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

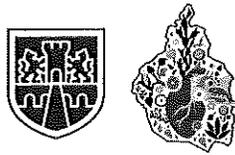
conductor (parado o sentado), pues sus diseños son variados y, sobre todo, cada día surgen nuevos modelos.

En un esfuerzo por establecer criterios que incluyan el impacto de diferentes tipos de vehículos, organizaciones como la alianza Nueva Movilidad Urbana (NUMO, por sus siglas en inglés), consideran identificar las siguientes 5 características para definir el nivel de regulación que debe tener cada vehículo: velocidad máxima, peso, espacio ocupado en la vía pública, emisiones contaminantes y contribución al sedentarismo. Este enfoque representa las características de cada vehículo a partir de gráficas de radar, donde a mayor área de la gráfica, mayores deberían ser los requisitos y regulación que deban cumplir. Por ejemplo, en la Figura 2 se observa claramente el impacto mayor que tiene un vehículo de motor en comparación con una bicicleta eléctrica, por lo que debería haber mayores requisitos para la circulación utilizando éstos¹.



Como puede verse, a pesar del bajo impacto que puede representar un vehículo micromovilidad eléctrica, existen dos elementos que suponen una necesidad regulatoria patente, pues tal como lo señala el alianza Nueva Movilidad Urbana, el vehículo de micromovilidad eléctrica se encuentra aparejado a un vehículo en al menos dos de los cinco elementos que toman en consideración para determinar el nivel de

¹ Información consultada en el siguiente enlace: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=516&IdBoletin=187>



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

regulación que debe establecerse, a saber las características de velocidad y de espacio requerido de la vía pública.

A partir de estas dos características: velocidad y espacio requerido de la vía pública es que se construye esta iniciativa de reforma, que tiene como fin ubicar a los vehículos de micromovilidad eléctrica dentro del ámbito regulatorio proporcional y efectivo que le corresponde.

Así, es posible afirmar que los vehículos de micromovilidad eléctrica deben ser sometidos a una regulación al menos similar al de otros vehículos de mayor tamaño y velocidad, al encontrarse dentro del rango en que dicha velocidad puede ser peligrosa en caso de un siniestro. Esta afirmación se sustenta fácilmente al señalar el alto riesgo que puede implicar el uso de un vehículo de micromovilidad, como podría ser una motocicleta eléctrica que puede alcanzar más de 25 km/h.

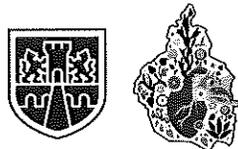
Ahora bien, con el fin de tener otro punto de referencia, es oportuno realizar el mismo ejercicio comparativo frente al vehículo con menor impacto y riesgo de uso, en cuanto a la velocidad que puede alcanzar, es decir, la bicicleta.

Por otra parte, las velocidades máximas que puede alcanzar un ciclista profesional apenas estarían cerca de la velocidad a la que se desplaza un vehículo de micromovilidad:

“Dicho esto, de manera general, dividiremos las velocidades medias según el tipo de ciclista y el tipo de disciplina ciclista que se practique.

Velocidad media en un ciclista de nivel bajo

*En una bicicleta de montaña, un ciclista de nivel bajo difícilmente superará los 10-12 km/h. Sin embargo, en una bicicleta de carretera, incluso sin entrenar mucho, se podrán alcanzar los **20 km/h de media**, mientras que un ciclista de nivel intermedio (2-3 salidas a la semana) seguramente superará los **25 km/h** con facilidad.*



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Velocidad media en un ciclista entrenado

*Un ciclista ligeramente entrenado (2-3 salidas a la semana) podrá llegar en bicicleta de carretera a medias que ronden los 25 km/h, **llegando a los 30 km/h en ciertos casos**, sobre todo saliendo con otros ciclistas. En MTB un ciclista entrenado y con buen nivel puede estar entre los 15-20 km/h, en función del desnivel, las condiciones del terreno y la meteorología.*

Velocidad media en un ciclista profesional

*En competición, los ciclistas profesionales llegan a superar en muchas ocasiones los **40 km/h de media en ciclismo de carretera**. Eso sí, esta media depende enormemente del tipo de etapa, ya sea de montaña o llana. En bicicleta de montaña los profesionales pueden superar los 20 km/h, incluso en trazados complejos y con desnivel.²*

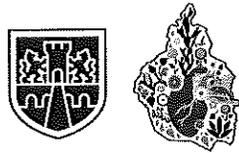
Sobre el mismo tópico, la mayoría de los foros o blogs refieren que un ciclista urbano alcanzaría velocidades máximas de entre 20 a 30 km/h, por lo cual, como es bien sabido, actualmente se encuentran reguladas en el reglamento de tránsito como vehículos, de manera que sus usuarios se encuentran obligados a respetar dicha norma. Esto lo señala con claridad el Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México, publicado por la Secretaría de Medio Ambiente³:

"1. Tu bicicleta es un vehículo

El Reglamento de Tránsito Metropolitano, al igual que el de muchas otras ciudades, establece que las bicicletas son un vehículo que tiene los mismos derechos y obligaciones generales que cualquier otro

² Información consultada en <https://www.bicio.bike/cual-es-la-velocidad-media-de-los-ciclistas/>

³ Consultable en http://data.sedema.cdmx.gob.mx/sedema/images/archivos/movilidad-sustentable/movilidad-en-bicicleta/manual_ciclista_urbano.pdf



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Tipos de vehículos según el RTM



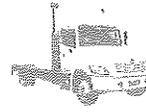
Bicicleta



Motocicleta



Coche



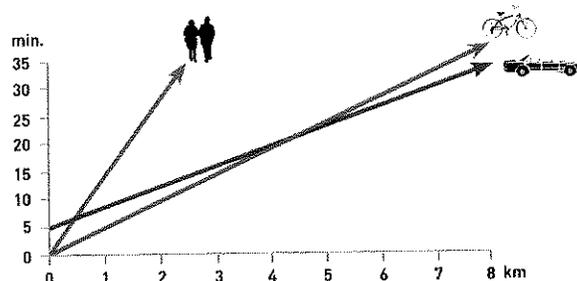
Camión



Autobús

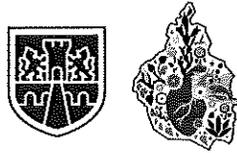
LA BICICLETA La bicicleta es un medio de transporte eficaz en el que alcanzas velocidades muy parecidas a la de los coches en la ciudad, por lo que tienes que conducirla con el mismo cuidado que cualquier otro vehículo.

Te recomendamos aprovechar las ventajas que te ofrece la bicicleta en el entorno urbano, como los atajos, la circulación fluida en vías congestionadas y la facilidad para estacionarse, que te permiten ganar en tiempo de recorrido y comodidad, elevando así tu calidad de vida. Trata de practicar un ciclismo urbano flexible, adecuado a esta ciudad, pero siempre respetando normas y principios"



Comparación del tiempo necesario para realizar un trayecto urbano por modo de transporte.

Como bien explica el Manual, las personas ciclistas están obligadas a respetar las normas en materia de tránsito de vehículos, justamente por la velocidad de desplazamiento que alcanzan. Así lo advierte en el resto del documento, al informar de las medidas de seguridad, como la distancia que deben guardar con respecto a otros vehículos, la forma en que deben circular, dependiendo de la velocidad a que se desplacen, el espacio que



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

deben abarcar del carril por el que circulan, cuando lo comparta con otros vehículos, etc.

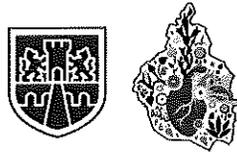
Y, sin embargo, a pesar de la baja velocidad a la que se puede desplazar una bicicleta, incluso una bicicleta de carreras conducida por un profesional, en comparación con la velocidad o capacidad de carga que puede presentar un vehículo de micromovilidad, solo la primera se encuentra sujeta a las normas de tránsito, mientras que el segundo no. Y es justamente esta diferencia en la velocidad y capacidad de carga que radica la necesidad de una regulación específica para estos vehículos.

Ahora bien, retomando el criterio de velocidad, es importante señalar que, actualmente, la mayoría de los vehículos de micromovilidad que circulan superan por mucho la velocidad que puede alcanzar una bicicleta tradicional. A partir de un análisis de los diferentes tipos o modelos que se comercializan actualmente, es evidente que la mayoría de los vehículos de movilidad eléctrica tipo bicicleta o scooter alcanzan esa velocidad, sin embargo, la velocidad es solo uno de los criterios determinantes para la regulación, pues también se debe tomar en consideración el peso que estos vehículos tienen y que, en un hecho de tránsito, pueden determinar una mayor gravedad o riesgo.

La presente iniciativa de reforma tiene como fin cubrir este vacío legal que actualmente ha arrojado como resultado que aumente el número de accidentes en los que se ven involucrados estos vehículos, en muchas ocasiones provocados por la falta de pericia de las personas conductoras, pero también debido a que no existen reglas claras sobre los espacios sobre los que pueden circular, las velocidades a las que pueden desplazarse, las preferencias de paso que deben respetarse, etc.

Como puede apreciarse, existen diversos factores que deben tomarse en consideración al momento de regular esta forma de transporte. A continuación, se citará nuevamente el estudio publicado por el Instituto Mexicano del Transporte:

“La micromovilidad puede llegar a desempeñar un papel muy importante hacia un cambio en la manera en que nos



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

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, congestión y accidentes viales graves.

Será un reto adaptar la infraestructura vial para retirar la prioridad en la movilidad que por años han tenido los vehículos de motor particulares, pero los beneficios que se estiman para la calidad de vida de la población hacen que valga la pena el esfuerzo.

En general, se recomienda crear una red de infraestructura para la micromovilidad que esté protegida y conectada, exclusiva para microvehículos con velocidades semejantes y que no entre en conflicto con otro tipo de usuarios (especialmente peatones), así como estacionamientos claramente identificados. Respecto a este último punto, la experiencia respecto a los microvehículos de renta que pueden ser estacionados en cualquier lugar, no ha sido favorable, pues incorpora la tarea de recolectar cada unidad para su mantenimiento y recarga, lo cual implica recorridos en la vía pública de vehículos de mantenimiento (efecto contrario a lo que se pretende impulsar al retirar la mayor cantidad de vehículos de motor de la circulación).

Actualmente, algunos microvehículos como los monopatines eléctricos, patinetas eléctricas y los vehículos autoequilibrados que son aceptados en varios países como un medio de transporte alternativo, en otros, son considerados como juguetes y se prohíbe su uso en la vía pública.



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

El uso de monopatines es muy intuitivo, por lo cual tienen un gran mercado en la movilidad compartida dirigida a personas que no los han usado antes o para turistas, sin embargo, la estabilidad que se desarrolla en una bicicleta es mayor. Al respecto, la estabilidad es influenciada por la forma del vehículo, la manera en que se distribuye el peso del usuario y la presencia de asiento y manubrio. El diseño de la bicicleta tiene años perfeccionándose, se necesitan innovaciones para mejorar la estabilidad de otro tipo de microvehículos, sobre todo en cuanto a su estabilidad y control de dirección.

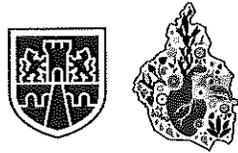
Adicionalmente, la micromovilidad motorizada no tiene los mismos beneficios hacia la salud pública que la bicicleta tradicional o la caminata, por lo cual estas dos modalidades de traslado deberán tener siempre prioridad. En una sociedad con un estilo de vida cada vez más sedentario, impulsar formas de movilidad que impliquen actividad física es fundamental. De este modo, pareciera que el microvehículo más antiguo y común (la bicicleta) formará parte del futuro hacia una movilidad sostenible. Sin duda otros modos de transporte seguirán integrándose, creando retos hacia las ciudades del futuro."

Es factible afirmar que la micromovilidad demanda una incorporación cuidadosa a la normatividad, evitando una regulación desproporcionada o poco idónea. Por esta razón, los criterios de velocidad, peso y espacio que ocupa de la vialidad serán orientadores para que la facultad legislativa se desenvuelva en el sentido de reconocer legalmente esta forma de movilidad, con el fin de establecer el marco legal que deberá observar la autoridad administrativa en el ejercicio de su facultad reglamentaria.

II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

En el caso concreto, la iniciativa no contiene elementos que requieran un análisis desde dicho enfoque.

III. ARGUMENTOS QUE SUSTENTAN LA INICIATIVA



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Cumplimiento de la normatividad

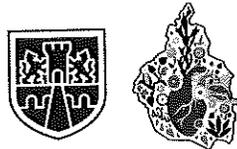
Actualmente, el uso de vehículos de micromovilidad no se encuentra regulado en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, por lo que el Reglamento de Tránsito tampoco los contempla, al no contar con un fundamento legal que permita al Gobierno de la Ciudad desplegar su función administrativa para regular las normas relativas a su conducción.

Este vacío legal ha generado condiciones de inseguridad vial en muchos puntos de la Ciudad. Es común ver vehículos de micromovilidad, como scooters, pero también motocicletas eléctricas, viajar a altas velocidades en carriles confinados, ciclovías y aun en aceras, poniendo en riesgo a peatones, a otros conductores y, desde luego, a las propias personas conductoras. También es común ver que las personas que conducen estos vehículos, en su mayoría, no utilizan casco, no respetan los límites de velocidad que, por ejemplo, en zonas escolares, es de 20 km/h o, incluso, viajan con más personas de las contempladas por el fabricante.

En puntos más concurridos de la Ciudad, común que las personas que conducen estos vehículos se disputen el espacio vial con otros tipos de transporte, con capacidades de velocidad más altas o dimensiones que superan por mucho a aquellos; también es común que circulen con excesos de carga, sobre todo en el Centro Histórico de la Ciudad y en otras zonas con alta afluencia comercial; igualmente, destaca su uso para viajes de cuidado, sobre todo para llevar a niñas y niños a los centros escolares o para realizar compras, acudir a consultas médicas, etc.

Como puede verse, los viajes que se realizan con estos medios son atribuibles a personas que, incluso, pueden encontrarse en situaciones de vulnerabilidad, por lo que es indispensable contar con una regulación específica que garantice las condiciones de seguridad vial suficientes para evitar que la población que utiliza estos medios se encuentre desprotegida.

Esta propuesta tiene sentido no solo desde el punto de vista jurídico, sino también por la realidad que se presenta actualmente. Lamentablemente, en los últimos meses han aumentado los casos de accidentes de personas



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

conductoras de estos vehículos. En algunos casos, los accidentes terminan siendo fatales, ocasionando severos e irreparables daños en la vida de la población.

Además, la iniciativa está encuadrada dentro del Eje Seguridad Vial, del Objetivo Específico 4.3 de la Estrategia Nacional de Movilidad y de Seguridad Vial, publicada en el DOF el 10 de octubre de 2023 y que dispone lo siguiente:

“Objetivo Específico 4.3

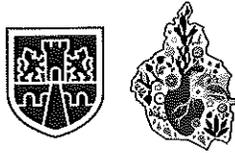
Homologar con base en su contexto, la planeación, el diseño, construcción, mantenimiento y equipamiento de las vías de tránsito para garantizar condiciones de seguridad vial para las personas usuarias de la vía.

Líneas de acción e instrumentos

4.3.2 *Elaborar los lineamientos para desarrollar reglamentos de tránsito municipales (con énfasis en homologar los metropolitanos), que contengan de forma prioritaria: límites de velocidad, categorización de las vías urbanas, criterios para el uso de motocicletas y para la micromovilidad, protección de menores de edad, así como las medidas establecidas en el Art. 49 la LGMSV.”*

Con el fin de proteger la integridad de todas las personas usuarias de la vialidad, es importante que particularmente las y los conductores de vehículos de micromovilidad se encuentren conminados a respetar la ley en materia de movilidad, pues con ello la autoridad administrativa podrá hacer lo conducente en el ejercicio de su facultad reglamentaria.

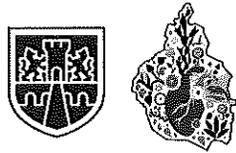
Así, como antecedente a una modificación al reglamento de tránsito, será necesario en primer lugar reformar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con apego a los criterios ya establecidos por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Actualmente, el tratamiento que ambas normas generales dan a los diferentes vehículos de uso particular, son los siguientes:



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

**Definiciones dadas por el marco legal general y local, así como
reglamentario local, de los siguientes términos:**

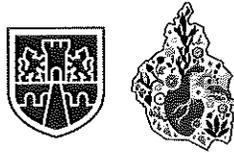
	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial	Ley de Movilidad de la Ciudad de México
Motocicleta	<p>Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;</p>	<p>Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p>



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Motociclista	NA	Persona que conduce una motocicleta;
Movilidad no motorizada	Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;	Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados;
Vehículo motorizado	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;	Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;
Vehículo no motorizado	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;	Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Con base en la definición dada por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, son vehículos motorizados los siguientes:

“Artículo 3. Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

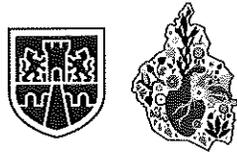
LXIV. Vehículo motorizado: *Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;”*

Es decir, para el legislador federal no son las características propias del motor con que cuente el vehículo, sino su velocidad, la que permite estandarizarlos dentro de la clasificación de *vehículo motorizado*, pues el motor con que cuente puede ser eléctrico, de combustión interna o incluso basarse en otro tipo de tecnología, siempre que su desplazamiento supere los 25 km/h.

Adicionalmente, el legislador federal dispuso lo siguiente, en el mismo artículo 3º de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

XXXI. Motocicleta: *Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34 HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;”*

Sin embargo, debido a la diversidad de modelos y tipos de vehículos de micromovilidad eléctrica, la regulación debe distinguir entre los diferentes tipos de vehículos, a partir de los criterios de velocidad ya contenidos en la Ley General de la materia, pero también con base en el criterio de peso



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

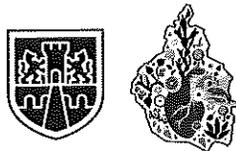
que se propone en esta iniciativa. Ambos criterios permiten realizar la construcción de dos categorías de vehículos de micromovilidad eléctrica.

Bajo esta premisa, el tratamiento que se propone dar a los vehículos de micromovilidad eléctrica implicará su reconocimiento bajo la denominación de **VEHÍCULO MOTORIZADO ELÉCTRICO PERSONAL (VEMEPE)**.

Como consecuencia natural de su incorporación a la Ley de Movilidad como vehículos motorizados, en tanto alcanzan la velocidad de 25 km/h establecida por el legislador federal en la ley general, también se propone modificar el artículo 64 de la ley local con el fin de que las personas conductoras de este tipo de dispositivos estén obligadas a contar con licencia de conducir, pues su circulación en la vialidad demanda no solo infraestructura y espacio, sino que conlleva una obligación intrínseca de respetar las reglas de tránsito.

Protección al medio ambiente y Movilidad sostenible

Adicionalmente a los motivos de seguridad vial que se han esgrimido, resulta prudente resaltar las virtudes que presentan los vehículos de micromovilidad. A pesar de no representar los mismos beneficios a la salud de las personas usuarias, en cuanto al impacto ambiental y los beneficios que implican para su calidad de vida, principalmente gracias a la disminución en los tiempos de traslado, sus aspectos positivos son ampliamente destacables, pues dichos vehículos son no contaminantes; no solamente son silenciosos, lo que garantiza que no produzcan la contaminación auditiva propia de los vehículos automotores, sino que tampoco emiten gases contaminantes, ya que cuentan con motores eléctricos que las personas usuarias pueden cargar fácilmente en sus hogares o centros de trabajo, lo que además reporta beneficios económicos y coloca a estos vehículos como una alternativa efectiva para sustituir el uso del vehículo, sobre todo en distancias cortas.



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Fácilmente se puede concluir que los vehículos de micromovilidad seguirán popularizándose y requerirán, hacia el futuro, acciones públicas que promuevan su uso. Desde un enfoque ambientalista, no es exagerado asegurar que esta forma de desplazamientos implicará, hacia el futuro, un alivio a la alta contaminación que actualmente se acumula cada año en la Ciudad de México, derivado de la alta demanda del uso de transporte contaminante, como el vehículo particular y aun los vehículos de transporte de pasajeros, ya sean privados o públicos.

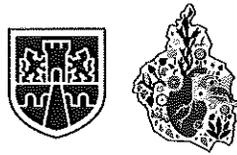
Como se ha dicho, una gran cantidad de viajes que se realizan en estos vehículos son de cortas distancias y, en muchos casos, son viajes de cuidados; pero también destaca que su uso por personas pertenecientes a la población juvenil, por lo que puede suponerse que también se realizan para viajes de trabajo o para acudir a los centros escolares.

Actualmente, los medios de transporte público enfrentan una alta demanda en una Ciudad en la que, al menos 84% de sus habitantes realizan un viaje diario, utilizando preponderantemente los medios públicos, como el metro, Metrobús o sistema concesionado. Igualmente, los viajes en vehículos particulares han aumentado en los últimos años. Basta con señalar que, para 2022, circulaban en la Ciudad 6.4 millones de vehículos con motor⁴.

A nivel nacional, el número de vehículos con motor de combustión ha aumentado dramáticamente en las últimas dos décadas, al pasar de 28 millones en 2008 a casi el doble para 2023, como se desprende de la siguiente gráfica consultada en la página oficial del INEGI⁵:

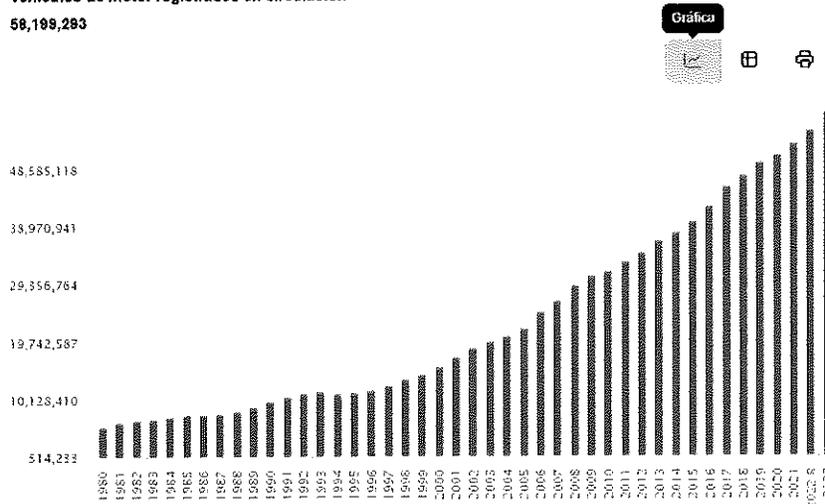
⁴ <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Cada-vez-hay-mas-autos-circulando-en-la-CDMX-un-vehiculo-de-motor-por-cada-1.4-capitalinos-20240216-0037.html>

⁵ Consultable en <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>



CIUDAD DE MÉXICO CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Total nacional de vehículos
Vehículos de motor registrados en circulación
58,189,283



En este contexto, la Ciudad de México contribuye al engrosamiento del parque vehicular en buena manera, tal como lo refleja la siguiente nota:

*“La **Ciudad de México** enfrenta un **crecimiento alarmante en su parque vehicular**, lo que contribuye a la **congestión y la densidad del tráfico en la capital**. Con una población de 9.2 millones de personas, la **capital** es una de las urbes más densamente pobladas del mundo, con poco espacio para tantos habitantes.*

*El **incremento en el número de vehículos** ha llevado a que los **tiempos de traslado se dupliquen** debido al **tráfico vehicular**, con personas pasando en promedio de **dos a tres horas en transporte público o privado**.*

*Según datos del **Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)**, para el año 2022 se registraron un total de **6 millones 368,520 vehículos en circulación en la Ciudad de México**, lo que equivale a **un vehículo de motor por cada 1.4 capitalinos**. Esta proporción se ha acercado cada vez más al “uno a uno” en los últimos años.*



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

*Es relevante señalar que **muchos autos de residentes capitalinos están registrados en otros estados**, lo que podría **alterar la relación de vehículos por persona**; sin embargo, la **Ciudad de México y el Estado de México concentran cerca del 30% del total de vehículos en todo el país.***

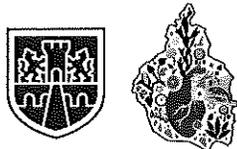
*Este aumento en el parque vehicular, aunque refleja las **necesidades de movilidad de la población**, también plantea **desafíos en términos de espacio público y contaminación ambiental**. Es fundamental implementar **políticas que fomenten el uso de transporte público y alternativas sustentables** para mitigar estos problemas en la **capital mexicana**.⁶*

En suma, ante los retos ambientales que enfrenta la Ciudad de México, es fundamental alentar nuevas formas de transporte no contaminante, que sean más inclusivas y mejoren las condiciones de movilidad y de seguridad vial para la población, por lo que la regulación del uso de vehículos de micromovilidad es prioritaria para alcanzar los objetivos en la materia.

Objetivo de la reforma

Como se ha señalado, el objeto de esta iniciativa de reforma es incorporar a la legislación en materia de movilidad una nueva forma de transporte, consistente en la micromovilidad y que cada año demanda más espacio de la vía pública, así como presenta más riesgos a la seguridad vial en la Ciudad. Al contemplar este tipo de vehículos dentro de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la autoridad gubernamental contará con el sustento legal indispensable para su regulación a nivel reglamentario, pues el reglamento de tránsito para la Ciudad de México es el

⁶ La nota aparece publicada en el siguiente enlace: <https://metronoticias.mx/aumenta-el-parque-vehicular-en-cdmx-un-auto-por-cada-1-4-capitalinos/>



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

ordenamiento de carácter administrativo que deberá normar los aspectos relativos a la conducción de estos vehículos.

Así, a nivel legal deberá entenderse la micromovilidad como el conjunto de vehículos de propulsión eléctrica que alcanzan una velocidad superior a los 25 kilómetros por hora (km/h) y que para su conducción utilizan un manubrio y cuentan con una o más plazas, ya sea sentado o de pie, encontrándose clasificados en dos categorías:

- Categoría A: Peso menor a 35 kilos
- Categoría B: Peso entre 35 y 350 kilos

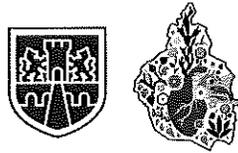
Este reconocimiento legal permitirá que la autoridad gubernamental regule en la esfera administrativa los aspectos necesarios para garantizar una mayor seguridad vial y otorgar seguridad jurídica para las personas usuarias. Pero, a largo plazo, también se contribuirá a alcanzar fines comunes no solo al resto de entidades en el país, sino al resto de ciudades en el mundo. Como referencia, se cita el objetivo número 11 de los igualmente denominados Objetivos de Desarrollo Sostenible alcanzados por la comunidad internacional hace diez años.

A continuación, se cita un texto publicado en la página de la ONU relativa a este tema:

“El Objetivo 11 pretende lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Las ciudades representan el futuro del modo de vida global. La población mundial alcanzó los 8000 millones de personas en 2022, de las cuales más de la mitad viven en zonas urbanas. Se prevé que esta cifra aumente y que para 2050 el 70 % de la población vivirá en ciudades.

Aproximadamente 1100 millones de personas viven actualmente en barrios marginales, o en condiciones similares en las ciudades, y se espera que en los próximos 30 años haya 2000 millones más.



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Sin embargo, muchas de estas ciudades no están preparadas para esta rápida urbanización, y el desarrollo de la vivienda, las infraestructuras y los servicios se ve superado, lo que provoca un crecimiento de los barrios marginales o de condiciones similares.

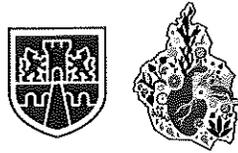
El crecimiento urbano descontrolado, la contaminación atmosférica y la escasez de espacios públicos abiertos persisten en las ciudades.

Desde la implementación de los ODS en 2015 se han realizado grandes progresos y, a día de hoy, el número de países con estrategias nacionales y locales de reducción del riesgo de catástrofes se ha duplicado. No obstante, siguen existiendo problemas y, en 2022, solo la mitad de la población urbana mundial tenía acceso al transporte público.

No es posible alcanzar el desarrollo sostenible sin transformar significativamente la forma en que se construyen y gestionan los espacios urbanos.”

Adicionalmente, como información relevante se destaca la siguiente:

- *“Más de la mitad de la población mundial reside actualmente en zonas urbanas, una tasa que se prevé alcance el 70 % en 2050. Aproximadamente 1100 millones de personas viven actualmente en barrios marginales, o en condiciones similares, en las ciudades y se espera que en los próximos 30 años haya 2000 millones más.*
- *En 2022, solo la mitad de la población urbana mundial tenía acceso al transporte público. El crecimiento urbano descontrolado, la contaminación atmosférica y la escasez de espacios públicos abiertos persisten en las ciudades.*
- *Desde 2015, se ha duplicado el número de países con estrategias nacionales y locales de reducción del riesgo de catástrofes.*
- *Para alcanzar el Objetivo 11, los esfuerzos deben centrarse en aplicar políticas y prácticas de desarrollo urbano inclusivo,*



CIUDAD DE MÉXICO

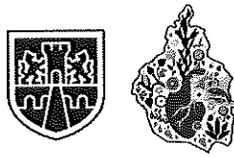
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

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.

- *Actualmente, **el 85 por ciento** de los habitantes de barrios marginales se concentran en tres regiones: Asia central y meridional (**359 millones**), Asia oriental y sudoriental (**306 millones**) y África subsahariana (**230 millones**).*
- *A nivel mundial, las ciudades se expandieron físicamente más rápido que sus tasas de crecimiento poblacional, con tasas promedio anuales de consumo de suelo del **2,0 %**, en comparación con las tasas de crecimiento poblacional del **1,6 %**, entre los años 2000 y 2010, y del **1,5 %**, en comparación con el **1,2 %** respectivamente, entre los años 2010 y 2020, según los datos de **681** ciudades entre los años 1990 y 2020.*
- *A nivel mundial, las ciudades se expandieron físicamente más rápido que sus tasas de crecimiento poblacional, con tasas promedio anuales de consumo de suelo del **2,0 %**, en comparación con las tasas de crecimiento poblacional del **1,6 %**, entre los años 2000 y 2010, y del **1,5 %**, en comparación con el **1,2 %** respectivamente, entre los años 2010 y 2020, según los datos de **681** ciudades entre los años 1990 y 2020."*

En este contexto mundial y nacional es que la regulación de la micromovilidad importa la apremiante necesidad de emparejar su aparición y exponencial crecimiento con el crecimiento de la propia ciudad. Esta asimilación deberá darse en condiciones de armonía legal y reglamentaria, con el fin de evitar efectos indeseados como resultado del uso de vehículos de micromovilidad.

De igual forma, este tipo de regulación permitirá apearse a los objetivos perseguidos y plasmados en la Nueva Agenda Urbana, publicada por el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat), de la siguiente forma:



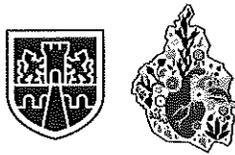
CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

"2.4.2 Transporte

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. Sin embargo, las ciudades deben abordar tres desafíos clave: 1) un tercio de la población rural del mundo carece de acceso a una carretera para todo clima; 2) una quinta parte de las emisiones globales de GEI provienen del transporte y 3) más de un millón de personas mueren en las carreteras del mundo cada año (WRI Ross Center para Ciudades Sostenibles).

*A medida 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. **Una oportunidad clave es invertir en tecnologías de transporte con bajas emisiones de carbono, como vehículos 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. En general, el transporte con bajas emisiones de carbono requerirá invertir en una variedad de oportunidades probadas para ofrecer sistemas de tránsito y transporte multimodal urbano integrados, desplegando transporte por carretera, ferroviario, marítimo y aéreo, así como aprovechando las tendencias disruptivas, como la movilidad compartida, la conducción autónoma y la electrificación. 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*



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

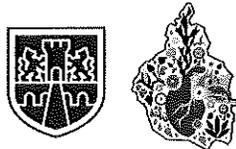
aprovechando al máximo el espacio limitado en las ciudades al “dimensionar correctamente” los vehículos de movilidad, todo mientras se reducen las emisiones de GEI, sin tener en cuenta la necesidad de usar camionetas convencionales o camiones para recolectar, cargar y reasignar e-Scooter y bicicletas eléctricas.

*Los nuevos servicios de movilidad pueden reducir el número de vehículos de uso individual en la carretera y mejorar el acceso al transporte, pero también pueden reducir el uso del transporte público y, cuando se utilizan a gran escala, aumentar la congestión y la contaminación. **Para lograr los resultados deseables, es fundamental que las ciudades establezcan marcos de gobernanza adecuados para gestionar los aspectos disruptivos de las nuevas tecnologías de movilidad.** Como resultado, muchos gobiernos ya han comenzado a regular estos servicios para crear un terreno de juego nivelado, mientras promueven el transporte público.”*

Para entender mejor la referencia a la micromovilidad que se encuentra plasmada en la Nueva Agenda Urbana, es necesario acudir a su glosario, el cual la define 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.”***

Como puede verse, la aparición de las nuevas formas de micromovilidad eléctrica, de forma paralela a presentar múltiples beneficios y virtudes, plantea retos reglamentarios y legislativos para la Ciudad de México, de



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

manera que al plantear una normatividad efectiva no solo se evitarán resultados lamentables, como el aumento en los hechos de tránsito generados por su uso, sino también ayudará a lograr objetivos medioambientales y garantizará el derecho a la ciudad para la población.

Cambios propuestos

La presente propuesta de reforma en materia de micromovilidad plantea que los vehículos de micromovilidad que superen los 25 km/h se encuentren contemplados por la Ley de Movilidad local como vehículos motorizados y, en consecuencia, se cree una disposición normativa específica para contemplarlos bajo la denominación de "Vehículo Motorizado Eléctrico Personal".

Bajo este esquema, es necesario traer a colación que actualmente la Ley de Movilidad de la Ciudad de México contempla las siguientes definiciones en su artículo 9º:

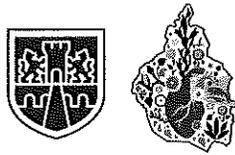
"Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

(...)

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

LIV. Motociclista: *Persona que conduce una motocicleta;*

CIII. Vehículo motorizado: *Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;*



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

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."*

Resulta importante destacar que, bajo la definición de vehículo no motorizado podrían caber vehículos que, aun contando con un motor eléctrico (propulsión eléctrica), no alcancen el límite de 25 kilómetros por hora. Este límite se encuentra contenido en la ley general de la materia y es el criterio a partir del cual un vehículo será clasificado como motorizado. Entonces, todo vehículo, aun sea eléctrico, que alcance los 25 km/h entrará dentro de la categoría de vehículo motorizado y deberá sujetarse a la reglamentación respectiva. En este caso, es importante señalar, en primer lugar, que los vehículos eléctricos utilizados con fines recreativos o lúdicos y que no alcancen dicha velocidad, no estarán sujetos a la normatividad que se propone, sino que serán solo aquellos que alcancen ese límite; y, en segundo lugar, debe distinguirse entre los diferentes tipos de vehículos motorizados eléctricos personales, pues aunque todos ellos proveen un desplazamiento superior al marcado por el legislador federal, lo cierto es que a partir de sus características se plantean diferencias que ameritan un tratamiento legal distinto.

Pero es justamente ese espacio regulatorio el que actualmente se encuentra vacío. Es decir, la norma local se encuentra incompleta y, ante el exponencial crecimiento en el número de vehículos de micromovilidad que circulan en la Ciudad, esta carencia puede acarrear consecuencias indeseadas, como las ya señaladas a lo largo del documento.

No está de sobra destacar nuevamente que la legislación de la Ciudad de México sí describe, con base en el criterio de fuerza cinética de desplazamiento el concepto de *vehículo no motorizado*, pues lo define como todo aquel que, aun contando con un motor, no alcance una velocidad superior a los 25 km/h. Este aspecto es relevante, pues este tipo de vehículos son utilizados con fines recreativos principalmente, y sobre todo por personas menores de 18 años, lo que permite suponer que su tratamiento legal y reglamentario deberá implicar un menor impacto



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

para las personas usuarias, a pesar de estar igualmente obligadas a respetar las normas de tránsito.

Así, el efecto de esta reforma será

- Regular el uso de vehículos eléctricos de bajo impacto o **micromovilidad**, a partir del criterio de velocidad considerado por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (**LGMSV**);
- Mejorar la convivencia vial entre motociclistas y el resto de los usuarios, garantizando una adecuada conducción por parte de aquéllos;
- Establecer nuevas regulaciones sobre la circulación de motocicletas eléctricas, como:
 - Definición de motocicleta en términos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
 - Definición de Vehículo Motorizado Eléctrico Personal, para reconocer las nuevas formas de micromovilidad eléctrica, creando además dos categorías:
 - Categoría A:
 - Categoría B:

IV. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Fundamento Constitucional y marco legal general

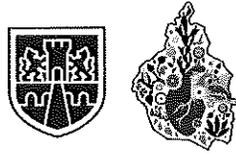
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 4º constitucional dispone lo siguiente:

"Artículo 4º. (...)

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

Adicionalmente, el artículo 73, fracción XXIX-C dispone esto:



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

“Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;

En ejercicio de esta facultad legislativa, el Congreso ha expedido la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de la que ya se ha señalado como fundamento legal el artículo 3º, fracción LXIV, da una definición de vehículo motorizado, en el siguiente sentido:

“Artículo 3. Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

LXIV. Vehículo motorizado: *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;”*

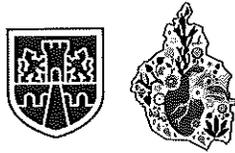
Constitución Política de la Ciudad de México

El texto constitucional local dispone, en su artículo 13, lo que a continuación se transcribe:

“ARTÍCULO 13 CIUDAD HABITABLE

E. Derecho a la movilidad

*1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. **De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.***



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, **impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía**, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Como se ha mencionado anteriormente, la LGMSV parte de una definición de vehículo motorizado ya citada en dos ocasiones. Adicionalmente, el artículo 6° de la norma general dispone las reglas que a continuación se enuncian, sobre la preferencia que se dará en el uso de la vía pública, a las personas conductoras, dependiendo del vehículo que utilicen:

“Artículo 6. Jerarquía de la movilidad. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- 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.*



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.”

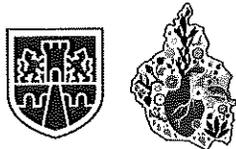
En este contexto legal, la Ciudad de México deberá adecuar su marco legal y reglamentario para garantizar las reglas de preferencia apenas transcritas y, con ello promover una mejor seguridad vial.

VI. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

VII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

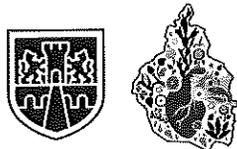
LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO		
Texto vigente	Propuesta de reforma	Justificación
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>(...)</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>(...)</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico que proporciona una potencia continua nominal mayor a 1 KW (1.34HP) o de combustión interna de dos o cuatro</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se modifica la definición de “motocicleta”, para ajustarla a la disposición general y, específicamente, agregar que será motocicleta aquella que alcance velocidades superiores a 25 kilómetros por hora, disposición que actualmente no contempla la norma. • También se agregará una descripción de la potencia continua proporcionada por el



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

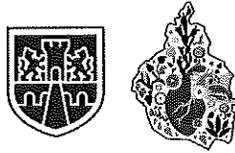
<p>nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p>	<p>tiempos, con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, o que alcance velocidades superiores a los 25 kilómetros por hora, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p>	<p>motor eléctrico, también en términos de la Ley General.</p>
<p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra</p>	<p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le</p>	<ul style="list-style-type: none">● A la definición de "vehículo motorizado" también se agrega el criterio de velocidad, de manera que se encontrarán en esa categoría los vehículos que, cotando con motor, ya sea eléctrico o de combustión interna, alcancen



CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

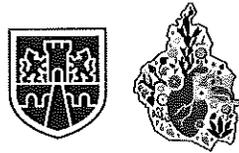
<p>tecnología que le proporciona velocidad;</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>proporciona una velocidad superior a 25 kilómetros por hora;</p> <p>CIII Bis. Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE): Vehículo que utiliza manubrio y asiento para su conducción, cuenta con acelerador independiente, tiene dos o más ruedas y está equipado con un motor eléctrico cuya velocidad máxima excede los 25 kilómetros por hora. Su motor tiene una potencia continua nominal a partir de 250 watts y hasta 1 kilowatt (1.34 HP).</p> <p>Se clasifica en:</p>	<p>velocidades superiores a los 25 km/h.</p> <ul style="list-style-type: none">• Se adiciona una fracción CIII Bis, para incorporar la micromovilidad eléctrica bajo la definición de "Vehículo Motorizado Eléctrico Personal", clasificado, según su peso, en dos categorías:<ul style="list-style-type: none">○ Tipo A: menos de 35 kilos de peso○ Tipo B, entre 35 kilos y 350 kilos de peso.
--	--	--



CIUDAD DE MÉXICO

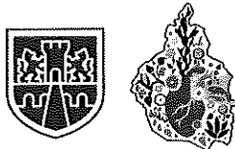
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

<p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p>	<p>Tipo A: Con peso menor a 35 kilogramos.</p> <p>Tipo B: Con peso mayor a 35 kilogramos y hasta 350 kilogramos.</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o cuentan con motor eléctrico para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se modifica la definición de “vehículo no motorizado”, para señalar con claridad que será vehículo no motorizado aquel que, aun contando con motor eléctrico, no alcancen la velocidad de 25 km/h.
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: (...)</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades desacuerdo con</p>	<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: (...)</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y</p>	<p>Se considera a los usuarios de “movilidad no motorizada” dentro del supuesto de la norma, para garantizar la protección de su derecho a la movilidad.</p>



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

<p>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; (...)</p>	<p>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 y de movilidad no motorizada; (...)</p>	
<p>Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.</p>	<p>Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas y personas conductoras de vehículos motorizados eléctricos personales, deberá contar y portar licencia correspondiente al tipo de vehículo para conducir junto con la documentación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se añade en el artículo 64 que los conductores de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (micromovilidad) estarán obligados a contar y portar con licencia de conducir, y demás documentación obligatoria. • Adicionalmente, se establece una norma para diferenciar las licencias de conducir por tipo de vehículo, con el objeto de que la autoridad



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

(...)	establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio. (...)	administrativa disponga, en el ámbito reglamentario, los tipos de licencia requeridos para cada vehículo de movilidad eléctrica.
-------	---	--

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta soberanía la siguiente

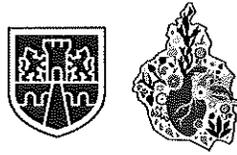
INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII Y CIV, Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS, AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12, Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

ÚNICO.- Se reforman las fracciones LIII, CIII y CIV, y se adiciona una fracción CIII BIS, al artículo 9, así como se reforma la fracción IX del artículo 12, y se reforma el artículo 64, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

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

I. a LII (...)

LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado **con motor eléctrico que proporciona una potencia continua nominal mayor a 1 KW (1.34HP) o combustión interna de dos o cuatro tiempos**, con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, **o que alcance velocidades superiores a los 25 kilómetros por hora**, que es inclinado por su conductor hacia el interior



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;

LIV a CII (...)

CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona **una velocidad superior a 25 kilómetros por hora;**

CIII Bis. Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE): Vehículo que utiliza manubrio y asiento para su conducción, cuenta con acelerador independiente, tiene dos o más ruedas y está equipado con un motor eléctrico cuya velocidad máxima excede los 25 kilómetros por hora. Su motor tiene una potencia continua nominal a partir de 250 watts y hasta 1 kilowatt (1.34 HP).

Se clasifica en:

Tipo A: Con peso menor a 35 kilogramos.

Tipo B: Con peso mayor a 35 kilogramos y hasta 350 kilogramos.

CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o **cuenten con motor eléctrico** para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

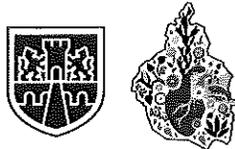
(...)

Artículos 10 a 11 (...)

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



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público **y de movilidad no motorizada;**

(...)

Artículos 13 a 63 (...)

Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas **y personas conductoras de vehículos motorizados eléctricos personales**, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.

(...)

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 360 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá realizar las adecuaciones correspondientes tanto al reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, como al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.

Suscribe la:

Jefa de Gobierno de la Ciudad de México,

Licenciada Clara Marina Brugada Molina.