



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS INCISOS a) Y b) A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 179, ASÍ COMO LA ADICIÓN DE LOS PÁRRAFOS SEGUNDO Y TERCERO DE LA FRACCIÓN X DEL ARTÍCULO 251, AMBOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE CONSTRUCCIÓN E INTEGRACIÓN DE UNA RED DE CICLOVÍAS CORTAS, SEGURAS Y ACCESIBLES ENTRE COLONIAS VECINAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO QUE CONECTE ESPACIOS DE VIDA DIARIA Y SE VINCULE A LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA EXISTENTE PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE COTIDIANO, REDUCIR LA CONGESTIÓN VEHICULAR, MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE Y FORTALECER EL VÍNCULO SOCIAL ENTRE VECINOS.

**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA**

P R E S E N T E.-

La que suscribe, **DIPUTADA CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de la Tercera Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D incisos a) y 30 numeral 1 inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 5 fracción I, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Honorable Congreso la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS INCISOS a) Y b) A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 179, ASÍ COMO LA ADICIÓN DE LOS PÁRRAFOS SEGUNDO Y TERCERO DE LA FRACCIÓN X DEL ARTÍCULO 251, AMBOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE CONSTRUCCIÓN E INTEGRACIÓN DE UNA RED DE CICLOVÍAS CORTAS, SEGURAS Y ACCESIBLES ENTRE COLONIAS VECINAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO QUE CONECTE ESPACIOS DE VIDA DIARIA Y SE VINCULE A LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA EXISTENTE PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE COTIDIANO, REDUCIR LA CONGESTIÓN VEHICULAR, MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE Y FORTALECER EL VÍNCULO SOCIAL ENTRE VECINOS**, al tenor de la siguiente **exposición de motivos**, conforme al siguiente orden:



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



- I. Encabezado o título de la propuesta;
- II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver;
- III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso;
- IV. Argumentos que la sustenten;
- V. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad;
- VI. Denominación del proyecto de ley o decreto;
- VII. Ordenamientos a modificar;
- VIII. Texto normativo propuesto;
- IX. Artículos transitorios;
- X. Lugar;
- XI. Fecha, y
- XII. Nombre y rúbrica de la o el proponente.

I

ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS INCISOS a) Y b) A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 179, ASÍ COMO LA ADICIÓN DE LOS PÁRRAFOS SEGUNDO Y TERCERO DE LA FRACCIÓN X DEL ARTÍCULO 251, AMBOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE CONSTRUCCIÓN E INTEGRACIÓN DE UNA RED DE CICLOVÍAS CORTAS, SEGURAS Y ACCESIBLES ENTRE COLONIAS VECINAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO QUE CONECTE ESPACIOS DE VIDA DIARIA Y SE VINCULE A LA INFRAESTRUCTURA CICLICSTA EXISTENTE PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE COTIDIANO, REDUCIR LA CONGESTIÓN VEHICULAR, MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE Y FORTALECER EL VÍNCULO SOCIAL ENTRE VECINOS.

II

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Ciudad de México es una de las grandes metrópolis en el mundo. Destaca su proyección urbana de vanguardia, riqueza cultural, conectividad e infraestructura, y sin lugar a duda su sobrepoblación y su tendencia al incremento vertiginoso. Según proyecciones del Consejo Nacional de Población (CONAPO), para los primeros meses del año 2026, la Ciudad de México se mantendrá como la segunda entidad federativa más poblada contando con 9 millones 159 mil 966 habitantes¹.

Como consecuencia del exceso de población, la megalópolis adolece de una serie de problemas que suponen desafíos para la administración pública y la gobernabilidad, así como la protección y la garantía de los derechos fundamentales para los capitalinos. Una de las preocupaciones principales es la eficacia de la movilidad y problemas derivados como el tráfico, la infraestructura urbana y los accidentes generados.

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, hasta junio de 2025, en México circulan más de **52 millones de vehículos de motor**, de tal forma que la repartición se hace de la siguiente forma: Automóviles representan un 74%, camiones y camionetas de carga 23.3% y camiones para pasajeros 2.6%².

El monto asciende a una categoría de importante envergadura. Para dimensionar de una forma ilustrativa esta cifra, se puede comentar que en México hay un auto por cada dos adultos ya que la población adulta se estima cercana a los 100

¹ Animal Político, "México alcanzará los 134.4 millones de habitantes en primer semestre de 2026; Edomex y CDMX, las entidades más pobladas", México, 06 de enero de 2026. Disponible en línea en:

<https://animalpolitico.com/sociedad/mexico-millones-habitantes-primer-semestre-2026>

² Villa, Alejandro. "En México circulan más de 52 millones de vehículos: más que la población total de países como España o Argentina", UNOTV, 23 de julio de 2025. Disponible en línea en: <https://www.unotv.com/nacional/en-mexico-circulan-mas-de-52-millones-de-vehiculos-mas-que-la-poblacion-total-de-paises-como-espana-o-argentina/>

millones. O comparado con la vivienda, se estima que la cifra de estas ultimas ronda los 35 millones, por lo que hay 1.5 vehículos por cada hogar mexicano.

Sin embargo, el exorbitante número de vehículos a nivel nacional también tiene una gran razón de ser gracias a la Ciudad de México. Según datos a febrero de 2024, se estimaba que 6.4 millones de vehículos de motor circulando por las calles capitalinas³. En el Valle de México, también se concentra una alta densidad de vehículos, en donde la Ciudad de México pertenece a la segunda entidad con más vehículos, pues la primera es el Estado de México el cual cuenta con 9 millones 421,189 de vehículos. Si se realiza la suma de vehículos de ambas entidades, da un resultado de 15 millones de motores y carrocerías transportando personas o mercancías.

Proyecciones realizadas en el estudio *La Odisea Vehicular en la Ciudad de México* durante el Tercer Congreso Internacional de Estudios Sobre la Ciudad, por la Investigadora del Instituto de Ingeniería de la UNAM Roxana Lira Hernández, indican que para el año en curso 2026, el parque vehicular de la Ciudad alcanzará las 7 millones 230 mil unidades⁴.

Micromovilidad como alternativa de transporte en la Ciudad de México

La micromovilidad se refiere a una variedad de vehículos ligeros que operan, por lo general, a velocidades por debajo de los 25 km/h y son ideales para viajes de hasta 10 km. Ejemplos de esta modalidad de transporte son los patines, patinetas, bicicletas, monopatines, entre otros, tanto en sus versiones mecánicas como eléctricas. Parte de la popularidad e incremento de su uso es la interesante

³ García, Ana Karen. "Cada vez hay más autos circulando en la CDMX: un vehículo de motor por cada 1.4 capitalinos", El Economista, México, 16 de febrero del 2025. Disponible en línea en: <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>

⁴ Cosme, Manuel. "En 2026, CDMX tendrá un auto por cada capitalino en edad de conducir", El Sol de México, México, 10 de octubre de 2023. Disponible en línea en: <https://oem.com.mx/elsoldemexico/metropoli/en-2026-cdmx-tendra-un-auto-por-cada-capitalino-en-edad-de-conducir-16403940>

propuesta para que los viajes cortos sean fáciles, económicos e incluso apoyen la recreación.

Impacto en la sustentabilidad ambiental y otros beneficios de la micromovilidad.

Otra de las características importantes para optar por este tipo de vehículos es la reducción en el impacto negativo al medio ambiente. Según el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPPC por sus siglas en inglés), el transporte genera aproximadamente un 15% de las emisiones totales de Gases de Efecto Invernadero y cerca del 2% del CO₂ energético mundial. Otras fuentes representan casi una cuarta parte de las emisiones globales. Esto convierte a la movilidad en un blanco inevitable de las estrategias climáticas⁵.

Especialistas apuntan que el uso de la micromovilidad, ayuda al proceso de descarbonización del transporte. Aunado a ello, supone una mejora en la salud de sus usuarios al emplear medios activos como el pedaleo o el manejo de vehículos eléctricos ligeros, los usuarios incorporan ejercicio físico en su rutina diaria.

A nivel medioambiental, destaca el nulo o muy bajo impacto de emisión directa. Estos vehículos no queman combustibles fósiles en su uso, por lo que no emiten CO₂ ni partículas contaminantes en el punto de circulación. Además, al ocupar mucho menos espacio, alivian la congestión urbana y desgaste de las vías⁶.

Seguridad vial para la micromovilidad.

La seguridad y cultura vial parte de dos ejes fundamentales: la cultura y las acciones del gobierno por procurarlas. Acciones como fomentar el uso de casco, contratar un

⁵ Redacción Mapfre, "Micromovilidad, la hermana pequeña (y sostenible) del transporte urbano", Mapfre, Madrid, 3 de julio de 2025. Disponible en línea en: <https://www.mapfre.com/actualidad/sostenibilidad/micromovilidad-sostenible-transporte/>

⁶ Ibidem

seguro de responsabilidad civil adecuado o evitar la circulación por aceras son cuestiones clave para proteger tanto a los usuarios como a los peatones.

Las normas deben de acompañar este proceso de evolución en todo momento. Es importantísimo que existan mecanismos legales para la protección de los derechos de los usuarios de la vía. A su vez, promover el respeto y el cumplimiento de dichas normativas como el acatamiento de las normas de circulación, el uso de luces y reflectantes por la noche, y una mejor convivencia entre diferentes tipos de movilidad esencial para que el crecimiento de la micromovilidad no implique un aumento de la siniestralidad urbana.

Es por todo lo anteriormente expuesto, que se ve una tendencia clara y necesaria al uso de los diversos vehículos de micromovilidad. Por ello, el Estado debe de ejercer su poder y soberanía para actuar conforme a ello, creando instrumentos legales y materiales para el cabal cumplimiento de la transición de la carbonización, al uso de alternativas de energía. De la misma manera, los usuarios necesitan la protección y seguridad para el uso de la vía debido a la desprotección y desventaja de la que están provistos los vehículos de menor peso y tamaño frente a vehículos automotores como carros, camiones, autobuses y demás.

Se debe de observar en todo momento, que los bienes jurídicos protegidos versan en la vida, seguridad, integridad y dignidad de las personas por lo que el Estado debe de ejercer los mecanismos necesarios para su protección y cumplimiento.

III

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO;

La protección de las personas usuarias de la vía, se extiende a toda aquella persona que haga uso de ella, sin condicionamiento sobre el tipo de vehículos que utilice, lugar o cualquier otra situación. Tampoco es un factor determinante el sexo, género u orientación sexual de las personas usuarias.

Por lo anteriormente fundamentado, no se configura la problemática desde la perspectiva de género.

IV

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN;

La Ciudad de México ha emprendido esfuerzos para la cultura vial y ciclista, así como la creación de entornos seguros para la movilidad.

Hablando del mayor grupo de micromovilidad, los ciclistas, se puede percatar que existe infraestructura vial exclusiva para ciclistas. Se habla de carriles exclusivos para ciclistas aquellos que están destinados únicamente a la circulación de bicicletas.

El artículo 4 en su fracción LIII del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México define la **vía ciclista** que es aquel *espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados la que puede ser parte de la superficie de rodadura de las vías al tener un trazo independiente*.

El reglamento clasifica los tipos de vías ciclistas de la siguiente forma:

- a) Carril compartido ciclista
- b) Ciclocarril
- c) Ciclovía**
- d) Calle compartida ciclista
- e) Carril de transporte público compartido con vehículos no motorizados.

La vía ciclista que resulta más segura para los ciclistas es la ciclovía, ya que esta es un carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor. Se distingue de todas las demás al contar con instrumentos que permiten la separación física de los vehículos no motorizados con aquellos que

sí lo son, resaltando de estos últimos un mayor peso, tamaño y fuerza lo que pueden significar un peligro vial a la micromovilidad.

El mismo Reglamento establece en su artículo 30 fracción VIII que el ciclista circulará preferentemente por las vías destinadas para ello. El funcionamiento y eficacia de las ciclovías depende directamente de su ubicación y logística asignada ya que, cuando se ubiquen en avenidas y calles, deben localizarse en el extremo derecho, ser unidireccionales e ir en el mismo sentido de circulación de todos los vehículos. Solo cuando se ubican en camellones con escasas intersecciones, áreas verdes, derechos de vía, cauces o zonas federales puede ser correcto que sean bidireccionales⁷.

Actualmente, la Ciudad cuenta con 553 kilómetros de ciclovías. Pero el objetivo, contenido en el Plan Ciclista 2025-2030, es ambicioso pues busca sumar 300 kilómetros más en el sexenio, comenzando con 80 kilómetros en 2025⁸. Entre las obras ya confirmadas, destacan dos importantes rutas: una ciclovía sobre la Calzada de Tlalpan, llamada “Grand Tenochtitlán”, que tendrá 34 kilómetros desde Tlalpan hasta el Zócalo; y otra sobre Avenida Universidad, que irá de la Glorieta de SCOP hasta Ciudad Universitaria⁹.

La movilidad ciclista es vista de manera prioritaria para la legislación mexicana y sus autoridades al colocarla como el segundo tipo de usuario de mayor jerarquía para el uso de la vía, solo por debajo de los peatones que por no tener un vehículo que los proteja de algún impacto cuentan con el primer lugar. De acuerdo al artículo 6 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para el establecimiento de la

⁷ Carreón García, Areli; Martínez Monterrubio Agustín; Treviño Theesz, Xavier. “Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México”, Movilidad y Espacio Público A.C., México, 2011, p.100. Disponible en línea en:

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

⁸ Mayoral, Gerardo. “CDMX presenta Plan Ciclista 2025-2030 con más ciclovías, biciestacionamientos y cultura vial”, Crónica, México, 03 de junio de 2025. Disponible en línea en: <https://www.cronica.com.mx/metropoli/2025/06/03/cdmx-presenta-plan-ciclista-2025-2030-con-mas-ciclovias-biciestacionamientos-y-cultura-vial/>

⁹ Ibidem

política pública en materia de movilidad se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada tipo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará la prioridad en la utilización del espacio vial a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;**
- III. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- VI. Usuarios de transporte particular automotor

La educación vial no solamente es un ideal al que se aspira, sino que también encuentra un fundamento legal. El artículo 9 fracción XXVIII Bis de la misma ley en comento, define a la educación vial como un *conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos*. En observancia a este mismo artículo 9, pero ahora en su fracción CIV, observamos el fundamento legal y definición de vehículo no motorizado donde su característica principal es la tracción humana, vehículos recreativos, motores de baja potencia que no sean susceptibles de alcanzar velocidades mayores a los 25 km/h y aquellos utilizados por personas con discapacidad.

Las autoridades, en ejercicio de sus atribuciones, deben de realizar las actividades necesarias para que los derechos plasmados en una norma, se puedan gozar de

forma material. De esta manera, en el artículo 12 fracción IX de la ley en tratamiento, establece la atribución de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México para realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas peatonas, con discapacidad y movilidad limitada; personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados; personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros; personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las ciclovías también encuentran su fundamento legal y de creación en este mismo artículo solo que en su fracción XXI, en donde otra atribución de la Secretaría es la construcción de vías ciclistas, basadas en estudios correspondientes.

El Programa Integral de Movilidad también tiene parte para el fomento del uso de la bicicleta. Así lo dicta el artículo 41 fracción III de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en donde uno de los temas mínimos a incluir en los subprogramas, líneas programáticas y acciones del Programa es el **fomento del uso de la bicicleta** y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad.

Sin embargo, uno de los artículos que contienen un argumento de bastante relevancia es el 179 de la misma Ley de Movilidad de la Ciudad de México, puesto que establece los elementos necesarios de las vialidades primarias. Uno de ellos son las vías ciclistas. Los espacios confinados para la circulación ciclista también se encuentran protegidos mediante prohibiciones a los conductores de otro tipo de vehículos. En su artículo 11 fracción III, inciso b) del Reglamento de Tránsito de la

Ciudad de México no permite a estos conductores a circular sobre vías ciclistas en cualquiera de sus modalidades.

El artículo 30 fracción I del mismo ordenamiento, rige el mismo principio, en donde se prohíbe a cualquier vehículo estacionarse en vías ciclistas exclusivas. La infraestructura para la circulación ciclista es ya existente. Sin embargo, se necesitan seguir perfeccionando estas acciones para conseguir un mayor alcance entre los ciudadanos. Además, las vías ciclistas, así como las ciclovías constan en el orden legal capitalino como un derecho y una obligación de los ciclistas. La administración Pública cuenta con la obligación y atribución de crear más vías ciclistas, así como de implementar programas de cultura vial que permitan que el binomio infraestructura-cultura vial puedan desembocar en una protección y garantía al derecho a la vialidad.

Existen zonas, como colonias y barrios de la Ciudad de México en las que no se cuenta con este tipo de herramientas. Si bien, se ha tenido preferencia por implementarlos en lugares como arroyos vehiculares y vías principales por el mayor flujo de vehículos automotores, no se debe de dejar de lado aquellas zonas que, aunque es reducido el número de automóviles en circulación, es igual de peligroso el no contar con la seguridad necesaria para los usuarios de la vía ciclista. Es por ello, que dentro del marco de acciones que permitan incrementar e impulsar a la micromovilidad, así como al ciclismo, se propone la creación de ciclovías cortas que puedan estar conectadas con las vías ya existentes, que aporten seguridad, mejoramiento en la salud pública y mejor convivencia social entre vecinos capitalinos, como quedó demostrado en los beneficios de la micromovilidad, que se trataron en apartados anteriores, siempre con apego al estudio y preponderancia de viabilidad de construcción correspondiente.

V

FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

Existen diversos cuerpos normativos y dispositivos legales dentro del ordenamiento jurídico mexicano que fundamentan la presente iniciativa. Entre las leyes y normas que interesan a la presente investigación, se encuentran las siguientes.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 4 de la Constitución Federal, en su párrafo 21 contiene el derecho a la movilidad. Establece las condiciones para el ejercicio de ese derecho, como lo es la seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Se cita al pie de la letra:

Artículo 4o. (...)

Párrafo 21. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Este artículo también contiene el derecho a la protección a la salud. Entendiendo que el uso de vehículos no motorizados, así como de bicicletas con fines recreativos fortifica la salud física y emocional de sus usuarios, encuentra una base esta prerrogativa. A la letra menciona:

Artículo 4. (...)

Párrafo 4. Toda Persona tiene derecho a la protección de la salud. La Ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitución. La Ley definirá un sistema de salud para el bienestar, con el fin de garantizar la extensión progresiva, cuantitativa y cualitativa de los servicios de salud para la atención integral y gratuita de las personas que no cuenten con seguridad social.

Dentro la Convencionalidad, no encontramos el derecho a la movilidad propiamente dicho. Sin embargo, sí contiene el Derecho a la Circulación, que si bien no se trata

de la misma prerrogativa, sí es una que le da sentido y origen a la otra. Desde esta perspectiva, se tratará la Convencionalidad en esta Iniciativa.

Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José)

Artículo 22. Derecho a la Circulación y de Residencia.

1. *1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales. (...).*

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos

Artículo 12.

1. *Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia.*

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

El concepto y alcances de la seguridad movilidad son tratados en esta Ley, específicamente en su artículo 11. La define como el ***conjunto de medidas, normas, políticas y acciones*** adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y ***reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos.***

En su fracción I, trata a la infraestructura segura como una directriz para lograr esta seguridad vial. *Son espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores.* Esta definición cobija a las ciclovías, ya que tienen como objetivo brindarle la mayor seguridad al ciclista. De esta forma, se encuentra otro fundamento legal para la construcción de infraestructura dedicada a los ciclistas.

Constitución Política de la Ciudad de México

En su artículo 13 (Ciudad Habitable) apartado C, la Constitución Local reconoce **el Derecho a la vía pública**. En la primera parte del artículo establece el derecho al uso pacífico de la vía pública. Y en la segunda parte. La obligación de las autoridades a adoptar medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas. La construcción de rutas cortas de ciclovías coadyuva al cumplimiento a la obligación de acciones por parte de las autoridades para garantizar el derecho a la vía pública. A la letra, este artículo:

ARTÍCULO 13

CIUDAD HABITABLE

(...) C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

Parte del derecho a la vía pública y a la movilidad, comprende **el derecho al espacio público**, contenido en el mismo artículo 13 de la Constitución Capitalina, solo que en apartado D. También muestra que uno de los objetivos del espacio público es permitir la movilidad. A la letra, el presente artículo y apartado.

(...) D. Derecho al espacio público.

1. *Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley*

(..)Son objetivos del espacio público:

(...) e) **Permitir** la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, **la movilidad** y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

El apartado subsecuente del 13 constitucional local contiene el **Derecho a la Movilidad** propiamente dicho. Al igual que la Ley General, la Constitución señala las condiciones en que se llevará a cabo este derecho, las cuales son seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De manera directa, las vías

ciclistas y ciclovías ofrecen seguridad, accesibilidad, comodidad y eficiencia, lo que su implementación y construcción da lugar al cumplimiento del mandato constitucional. También vuelve a dejar en claro la jerarquía mayor que posee el ciclista en la movilidad, así como el uso de movilidad sustentable. La micromovilidad cumple de forma directa con la tarea de sustentabilidad al ambiente.

La segunda parte de esta prerrogativa versa sobre la obligación de las autoridades para garantizar este derecho partiendo del **uso equitativo del espacio vial**.

Citando el dispositivo legal:

(...) 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.

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.

En su artículo 16 (Ordenamiento Territorial) apartado H, la Constitución de la Ciudad de México cubre el rubro de Movilidad y accesibilidad. En el numeral 3 guía a las políticas de movilidad bajo la obligación de estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, **y a la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas.**

De forma textual se indica:

ARTÍCULO 16

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

(...) H. *Movilidad y accesibilidad*

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

(...) c) Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la **creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;**

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

El artículo 12 dota de un catálogo de atribuciones a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, quien cuenta con la calidad de autoridad responsable en materia de movilidad. En la fracción IX se plasma la obligación de realizar estudios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, promoviendo una mejor utilización al brindar prioridad a personas ciclistas.

Subsecuentemente, la fracción XXI da tratamiento específico a la atribución de construcción de vías ciclistas.

A la letra, el artículo con las dos fracciones en comento:

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

*(...) IX. Realizar los estudios necesarios para la **creación**, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas peatonas, con discapacidad y movilidad limitada; personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados; personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros; personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y personas usuarias de vehículos motorizados particulares.*

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

Así mismo, de la misma normativa en comento, determina las características y capacidades para poner estas ciclovías de la siguiente manera:

TITULO TERCERO

DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO XIV

DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO

Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con:

- I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano;
- II. Vías ciclistas: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente;

a. Ciclovías principales: Tramos de infraestructura ciclista exclusiva, de longitud mayor a 500 metros, diseñados para circulación interurbana o entre distritos, con elementos de confinamiento físico y señalamiento de alto impacto.

b. Ciclovías barriales: Tramos de infraestructura ciclista exclusiva, de longitud máxima de 500 metros por tramo, ubicados en zonas residenciales con velocidad vehicular limitada a 30 km/h. Su objetivo es conectar espacios de vida diaria vecinal (escuelas, mercados, centros de salud, parques) y vincularse a las ciclovías principales, estaciones de Metro y Trolebús. Deberán contar con dispositivos de confinamiento (como bollardos o banquetas bajas), señalamiento claro adaptado a la zona residencial y cruces peatonales prioritarios; y

III. Superficie de rodadura: Espacio destinado a la circulación de vehículos, incluyendo la circulación de vehículos no motorizados.

VI

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS INCISOS a) Y b) A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 179, ASÍ COMO LA ADICIÓN DE LOS PÁRRAFOS SEGUNDO Y TERCERO DE LA FRACCIÓN X DEL ARTÍCULO 251, AMBOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE CONSTRUCCIÓN E INTEGRACIÓN DE UNA RED DE CICLOVÍAS CORTAS, SEGURAS Y ACCESIBLES ENTRE COLONIAS VECINAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO QUE CONECTE ESPACIOS DE VIDA DIARIA Y SE VINCULE A LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA EXISTENTE PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE COTIDIANO, REDUCIR LA CONGESTIÓN VEHICULAR, MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE Y FORTALECER EL VÍNCULO SOCIAL ENTRE VECINOS.



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



VII

ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

DECRETO

ÚNICO: Por las consideraciones expuestas, se somete al pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS INCISOS a) Y b) A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 179, ASÍ COMO LA ADICIÓN DE LOS PÁRRAFOS SEGUNDO Y TERCERO DE LA FRACCIÓN X DEL ARTÍCULO 251, AMBOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE CONSTRUCCIÓN E INTEGRACIÓN DE UNA RED DE CICLOVÍAS CORTAS, SEGURAS Y ACCESIBLES ENTRE COLONIAS VECINAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO QUE CONECTE ESPACIOS DE VIDA DIARIA Y SE VINCULE A LA INFRAESTRUCTURA CICLICSTA EXISTENTE PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE COTIDIANO, REDUCIR LA CONGESTIÓN VEHICULAR, MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE Y FORTALECER EL VÍNCULO SOCIAL ENTRE VECINOS**, para quedar como sigue:

VIII

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TITULO TERCERO

DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO XIV

DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con: - Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano; - Vías ciclistas: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; y - Superficie de rodadura: Espacio destinado a la circulación de vehículos, incluyendo la circulación de vehículos no motorizados. Las vialidades secundarias deberán contar con los mismos componentes mínimos, excepto cuando sean vías exclusivas peatonales o ciclistas.	Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con: - Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano; - Vías ciclistas: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; <i>Ciclovías principales: Tramos de infraestructura ciclista exclusiva, de longitud mayor a 500 metros, diseñados para circulación interurbana o entre distritos, con elementos de confinamiento físico y señalamiento de alto impacto.</i> <i>Ciclovías barriales: Tramos de infraestructura ciclista exclusiva, de longitud máxima de 500 metros por tramo, ubicados en zonas residenciales con velocidad vehicular limitada a 30 km/h. Su objetivo es conectar espacios de vida diaria vecinal (escuelas, mercados, centros de salud, parques) y vincularse a las ciclovías principales, estaciones de Metro y Trolebús. Deberán contar con dispositivos de confinamiento (como</i>
--	--



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



	<i>bollardos o banquetas bajas), señalamiento claro adaptado a la zona residencial y cruces peatonales prioritarios; y</i> III. Superficie de rodadura: Espacio destinado a la circulación de vehículos, incluyendo la circulación de vehículos no motorizados.
--	--

TÍTULO IV

DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO II

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente: I... X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de peatones en la vía de circulación o invadan las vías peatones y ciclistas, se impondrá multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de	Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente: I... X. Cuando no se respete con las unidades, el derecho para el paso de peatones en la vía de circulación o invadan las vías peatones y ciclistas, se impondrá multa de sesenta a ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de pasajeros y de



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga; XI...	cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, tratándose de servicio de carga; <i>Queda prohibido a los vehículos motorizados, excepto los de emergencia, ocupar ciclovías, ciclorrutas o espacios ciclísticos. La infracción será sancionada con una multa de entre \$1,500 y \$3,000 pesos mexicanos.</i> <i>Para el caso de las ciclovías barriales, la prohibición se extiende además a los vehículos no motorizados que no sean bicicletas (como carros de mano grandes o vehículos eléctricos de carga que no sean adaptados para ciclistas), a menos que se trate de acceso autorizado para servicios básicos (agua, luz, gas) en horarios previamente informados a los vecinos.</i> XI...
---	--

IX ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Para su mayor difusión publíquese en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Túrnese a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México para su correspondiente promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. La Secretaría de Movilidad, en coordinación con las alcaldías y la Secretaría de Obras y Servicios, deberá emitir en un plazo no mayor a 90 días naturales los lineamientos técnicos para el diseño, construcción, mantenimiento, accesibilidad y señalización de las ciclovías vecinales, con base en estándares de seguridad vial y principios de inclusión.



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



CUARTO. Las alcaldías de la Ciudad de México deberán remitir a la Secretaría de Movilidad, dentro de los 120 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, un plan de identificación de vialidades secundarias susceptibles de integrar ciclovías de conexión barrial, considerando criterios de conectividad, densidad poblacional y demanda potencial.

QUINTO. La Secretaría de Finanzas deberá incluir, en el proyecto de Presupuesto de Egresos del ejercicio fiscal siguiente, las previsiones necesarias para apoyar a las alcaldías y a la Secretaría de Movilidad en el diseño e implementación del programa de ciclovías locales, sin que esto implique ampliaciones presupuestales automáticas.

SEXTO. Los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, así como los órganos autónomos y entes públicos de la Ciudad de México, deberán promover el uso de medios de transporte sostenibles entre su personal, incluyendo infraestructura ciclista accesible en sus instalaciones, en congruencia con los principios de movilidad establecidos en la Constitución local.

SÉPTIMO. La Secretaría de Movilidad presentará un informe semestral al Congreso de la Ciudad de México sobre los avances en la implementación del programa de ciclovías de conexión vecinal, incluyendo indicadores de cobertura, presupuesto ejercido, participación ciudadana y reducción de emisiones contaminantes.

OCTAVO. Se derogan todas las disposiciones normativas de igual o inferior jerarquía que se opongan al presente Decreto.

X

LUGAR, FECHA, NOMBRE Y RÚBRICA

Presentado ante el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, Recinto Legislativo de Donceles, Ciudad de México, a 28 de enero de 2026.

CLAUDIA SUSANA PEREZ ROMERO

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO