



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



**DIPUTADO JESÚS SESMA SUÁREZ  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE  
MÉXICO III LEGISLATURA  
Presente**

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

**OBJETIVO DE LA INICIATIVA**

Fomentar el uso de la bicicleta y vehículos no motorizados mediante la instalación de infraestructura para su estacionamiento en un lugar seguro en los edificios gubernamentales y establecimientos mercantiles, con el fin de fortalecer la infraestructura en la Ciudad de México para alcanzar las metas de sostenibilidad que la misma requiere.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### CONTEXTO GENERAL

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

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

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

Este programa se encuentra estructurado de 17 ODS de los cuales, para los efectos de la presente iniciativa habremos de considerar de manera específica el Objetivo 11 denominado "Ciudades y Comunidades Sostenibles", el cual propone lograr que las Ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Para alcanzar estas metas, los esfuerzos deben centrarse en aplicar políticas y prácticas de desarrollo urbano inclusivo, resiliente y sostenible, que den prioridad al acceso a los servicios básicos, a la vivienda a precios asequibles, al transporte eficiente y a los



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



espacios verdes para todo el mundo. Algunas de las metas que se establecen en el referido objetivo que son del interés de la presente iniciativa, son los siguientes:

*“11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a **sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles** para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.”*

*“11.3 De aquí a 2030, **augmentar la urbanización inclusiva y sostenible** y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.”*

Ahora bien, una estrategia de fortalecimiento de los ODS es la Agenda Urbana concebida en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III en Quito, Ecuador; la cual funciona como un acelerador de los ODS, con la finalidad de los gobiernos cuenten con un marco integral para guiar y dar seguimiento a la urbanización en todo el mundo.<sup>1</sup>

En materia de movilidad, este documento precisa que el 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. Es decir, la movilidad urbana es considerada una determinante de la calidad de vida, el bienestar y el goce de derechos de las personas que habitan en las ciudades y las zonas conurbadas, así como en el funcionamiento y sostenibilidad de éstas. A su

<sup>1</sup> La Nueva Agenda Urbana, Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) 2020, P.O. Box 30030 00100 Nairobi GPO Kenya



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



vez, los sistemas de la misma son centrales para la convivencia cotidiana y la cohesión social en dichos espacios.

Es así como, la Agenda Urbana refiere que *“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.”*

Además, señala que: *“Los servicios de micro movilidad, por ejemplo, han comenzado a resonar entre los consumidores de todo el mundo, como lo demuestra su rápida adopción en las principales ciudades. Se destacan como una forma de conectar mejor a las personas con el transporte público, reduciendo la dependencia de los automóviles privados y aprovechando al máximo el espacio limitado en las ciudades al “dimensionar correctamente” los vehículos de movilidad...”*

Por último, se señala que el 12 de diciembre de 2015, fue adoptado el Acuerdo de París, precisado como un tratado internacional sobre cambio climático jurídicamente vinculante; instrumento que reconoce la visión de llevar a cabo plenamente el desarrollo y la transferencia para mejorar la resiliencia al cambio climático y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Establece un marco tecnológico para proporcionar una orientación general al Mecanismo Tecnológico.<sup>2</sup>

Es así, que uno de los elementos considerados dentro de la micromovilidad es la bicicleta, medio de transporte creado por el alemán Karl Christian Ludwing Daris Von

<sup>2</sup> Este extracto puede ser consultado en el siguiente enlace <https://unfccc.int/es/acerca-de-las-ndc/el-acuerdo-de-paris>



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Seuerbronn en el año de 1817, la cual permitía desplazarse sobre dos ruedas impulsándose con los pies y con un sistema de dirección rudimentario y fue el precursor para el diseño de las posteriores bicicletas con pedales. Es hasta el año de 1861 en Francia cuando se crea la primera bicicleta con pedales y neumáticos de hierro. En 1864, James Slater fabricó la primera bicicleta con cadena de transmisión. Y el inglés James Starley, en 1870, introdujo los radios de alambre y la bicicleta con una rueda trasera más pequeña y una delantera mucho más grande, conocida como penny-farthing.

Fue a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, se produjo la Edad de Oro de las bicicletas, sobre todo en Europa y América, aunque también penetró en Asia y sobre todo en China. Durante este período, las bicicletas experimentaron un gran auge en popularidad y se convirtieron en un medio de transporte muy utilizado, así como en una forma de ocio y deporte. Las bicicletas se convirtieron también en un símbolo de libertad y movilidad, especialmente para las mujeres, ya que les proporcionaban una forma de transporte independiente. Este momento se vio ofuscado con la invención del automóvil.<sup>3</sup>

Pero las bicicletas han experimentado un importante resurgimiento en las últimas décadas, que ha sido un auténtico boom a partir de 1960, debido a tres razones principales:

- La crisis energética de la década de los 70.

---

<sup>3</sup> Mammoth, the bike specialiste. Historia de la bicicleta: origen y evolución hasta el día de hoy. Consultado en <https://www.mammothbikes.com/blog/historia-bicicleta-origen-evolucion/a-820#:~:text=%C2%BFQui%C3%A9n%20cu%C3%A1ndo%20invent%C3%B3%20la,las%20posteriores%20bicicletas%20con%20pedales>.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



- La necesidad y el interés de buscar una movilidad sostenible en las ciudades, en la que la bicicleta se perfila como el medio de transporte más limpio, saludable y sostenible.
- El resurgir del ciclismo como deporte y actividad recreativa, en una sociedad con más ocio y posibilidades de viajar.

### CONTEXTO INTERNACIONAL

Como lo hemos precisado, la bicicleta se considera hoy un modo de transporte sostenible, clave para reducir la congestión vehicular, las emisiones contaminantes y fomentar la actividad física. Diversos organismos internacionales, como la ONU, la OMS y la Unión Europea, han impulsado políticas globales para su fomento, principalmente a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), particularmente el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

Sin embargo, durante gran parte del siglo XX, la movilidad urbana en la mayoría de los países se estructuró en torno al automóvil particular. Este modelo, asociado al progreso económico y al desarrollo urbano, desde entonces ha producido consecuencias negativas: congestión vial, contaminación atmosférica, ruido, accidentes viales y con ello una creciente ineficiencia en los desplazamientos cotidianos.

En ese escenario, la bicicleta como un medio de transporte anterior al automóvil y caracterizado por su bajo costo y cero emisiones, fue relegada a un uso recreativo o deportivo. Sin embargo, a partir de la década de 1990 y con más fuerza en el siglo XXI, se ha revalorizado como una solución clave para la movilidad sostenible.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Es así que el 31 de mayo de 1976 tuvo lugar la Primer Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos en la Ciudad de Vancouver, Canadá, denominada Hábitat I, cuando los gobiernos comenzaron a reconocer la necesidad de estructurar asentamientos humanos sostenibles como respuesta a la rápida urbanización, y desde este momento se reconoce la necesidad de considerar el empleo de vehículos no motorizados, recomendando que las políticas de Transporte y comunicaciones favorezcan el transporte masivo y reducir el congestionamiento y la contaminación producida por los vehículos motorizados; destacando en este punto lo que nos interesa para la presente iniciativa: La separación de la circulación de peatones y vehículos motorizados, así como la habilitación de vías independientes para bicicletas.

Por otro lado, en el año de 1992, surge la Agenda 21, como un plan de acción integral no vinculante en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Cumbre de la Tierra) en Río de Janeiro, para promover el desarrollo sostenible a nivel mundial, nacional y local. Detalla acciones en diversas áreas como la lucha contra la pobreza, la conservación de recursos, la participación de grupos sociales y la implementación de políticas para el siglo XXI; de manera particular establece la Promoción de Sistemas sostenibles de Transporte en los Asentamientos Humanos.

En este plan se precisa que los países firmantes deberán fomentar la promoción de redes de transporte urbano eficiente y ecológicamente racionales, a través de acciones como "Alentar el uso de medios de transporte no motorizado, para lo cual será necesario facilitar pistas para ciclistas y vías peatonales seguras en los centros urbanos.

Posterior a estos eventos internacionales, la Asamblea General de Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la cual se centra en el establecimiento de un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Dicha agenda se encuentra integrada por 17 Objetivos que abarcan las esferas económica, social y ambiental. No ahondaremos mas en el tema en virtud de que, como se señaló, el Objetivo de Desarrollo Sostenible que se encuentra relacionado con la presente iniciativa corresponde al número 11, Ciudades y Comunidades Sostenibles.

En ese sentido, es claro que la regulación de la bicicleta como medio de transporte es un elemento clave de la movilidad sustentable en el mundo entero. Los países con mayor éxito son aquellos que han adoptado una visión integral, combinando legislación, infraestructura, educación y cultura cívica. En conjunto, estas políticas buscan transformar la movilidad urbana hacia modelos más seguros, equitativos y sostenibles.

Resulta de interés destacar que la Unión Europea ha dado un paso decisivo hacia la promoción de una movilidad urbana más sostenible y ecológica con la introducción de una nueva regulación sobre estacionamientos. Este cambio normativo, enmarcado dentro del ambicioso Pacto Verde Europeo, adoptado por la Unión Europea (UE) en diciembre del 2019, con el objetivo de convertirse en el primer continente climáticamente neutro en el año 2050, el cual busca no solo impulsar la infraestructura necesaria para la recarga de vehículos eléctricos, sino también, y de manera muy destacada, para el estacionamiento de bicicletas en edificios residenciales y no residenciales.<sup>4</sup>

De conformidad con este Acuerdo, los Estados miembros deben permitir un aumento de los aparcamientos para las mismas en los edificios residenciales, disponiendo la instalación de como mínimo dos plazas de aparcamiento para bicicletas por cada unidad de edificio residencial y que representen al menos el 15 % de la capacidad media o el 10

<sup>4</sup> Coordinadora en Defensa de la Bici, Nueva Regulación Europea Impulsa Estacionamientos para Bicicletas y Movilidad sostenible, consultado en <https://conbici.org/noticias/regulacion-europea-estacionamientos-para-bicicleta> el 7 de octubre de 2025.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



% de la capacidad total de usuarios de los edificios no residenciales, teniendo también en cuenta el espacio necesario para las bicicletas de dimensiones mayores que las estándar.

### Países Bajos:

Son el ejemplo más emblemático. La bicicleta está integrada al sistema de transporte nacional. Existen infraestructuras exclusivas (ciclovías, estacionamientos y semáforos ciclistas) y normas de prioridad que favorecen al ciclista sobre el automóvil.

Esta nación invierte casi 600 millones de euros anuales en infraestructuras para bicicletas de carretera. Cada usuario de la bici recorre unos 912 kilómetros año. Este masivo uso de la bicicleta mejora la salud general de la sociedad, ahorrando unos 19.000 millones de euros al sistema público de salud: un 3% del PIB del país. Holanda cuenta con más de 35,000 kilómetros de carriles bici, lo que lo convierte en uno de los países más avanzados en infraestructura ciclista. De este modo, se permite que los ciclistas se desplacen de manera eficiente y cómoda por todo el país, favoreciendo el uso diario de la bicicleta como medio de transporte sostenible y ecológico.<sup>5</sup>

En ese contexto, podemos citar algunas Normas de ciclismo para carriles de bici y carreteras que resulta importante hacer referencia:<sup>6</sup>

- Los carriles bici son la ruta designada siempre que sea posible y se encuentren delimitados.

<sup>5</sup> <https://cofidislikesiciclismo.com/noticias/actualidad/bicicletas-en-holanda>

<sup>6</sup> <https://www.yellowbike.nl/es/reglas-del-ciclismo-paises-bajos/?srsfId=AfmBOooQgZu0NhYpz1bpR8wmUYxW82ysU4JZH-XXB0tO5zhGIBEMWH3D>



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



- Cuando las calles son de un solo sentido, se debe ceñir a la dirección indicada, incluso si eso significa resistir la tentación de dar un giro en U espontáneo.
- Señalizar las acciones que se tiene pensado efectuar, incluyendo el desarrollo de gestos con las manos.
- Se respeta la jerarquía de movilidad priorizando al peatón; las bicicletas deben ceder el paso en los cruces peatonales.
- El Respeto a los semáforos es fundamental.
- Existe la prohibición de utilizar el celular y haber ingerido bebidas alcohólicas al conducir una bicicleta.
- Las bicicletas deben estar equipadas con luces delanteras y traseras, de forma especial cuando es de noche
- **En el centro de la ciudad hay lugares designados de forma exclusiva para estacionar las bicicletas.** Fuera del centro de la ciudad: Está bien aparcar la bicicleta en la acera, siempre que haya espacio suficiente para que la gente pueda caminar.
- De preferencia, se debe emplear el equipo de seguridad para ciclistas, principalmente casco, aunque no es obligatorio.

Como consecuencia de lo anterior, es evidente y por lo mismo necesaria, la existencia de la aplicación de sanciones por no observar estas disposiciones, algunas de ellas pueden consistir en las siguientes:

- Circular por la acera, posible multa: 605 €
- Circular con el móvil, posible multa: 140 €
- Circular sin luces en la oscuridad: 55 € por cada luz que falte (delantera o trasera)



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

En relación con los estacionamientos, es de suma importancia precisar que en Ámsterdam se ha construido en los últimos tiempos cuatro aparcamientos subterráneos y hasta subacuáticos para bicicletas. La ciudad recibe cada día a unos 500.000 trabajadores, lo que llevó al Ayuntamiento a construir, por ejemplo, dos megaparkings bajo el agua junto a la Estación Central de Trenes, que permiten a los ciclistas acceder directamente a los vagones y dejar sus bicis sin necesidad de salir a la superficie, donde muchas veces la lluvia y el viento ponen las cosas difíciles.<sup>7</sup>

### España

En España, la regulación de las bicicletas comprende normas que establecen las modalidades de circulación y el equipamiento, dentro de los cuales destacan elementos como luces, frenos y estableciendo la obligación de usar casco para menores de 16 años y en vías interurbanas para todos.

Las personas ciclistas deben circular por carriles exclusivos si existen y, en su defecto, por la calzada, manteniendo un espacio de seguridad al adelantar. Resulta de interés para esta iniciativa la normativa también especifica la distancia entre aparcamientos de bicicletas y, aunque no hay un reglamento estatal único para los estacionamientos, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha publicado guías de recomendaciones.

Es así que el Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se encarga

---

<sup>7</sup> Castán Ana, Artículo denominado Esto sí es Ámsterdam: las diferentes soluciones de estacionamiento ¿Dónde dejamos la bici?, publicado por Cicloesfera, 7 de junio de 2025; consultado en <https://ciclosfera.com/a/esto-si-es-amsterdam-las-diferentes-soluciones-de-estacionamiento-donde-dejamos-la-bici>



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



de enunciar las disposiciones jurídicas que regulan el uso de la bicicleta como parte integrante del sistema de transporte. En estas disposiciones se incluyen los siguientes elementos:

- El retiro de las unidades a los depósitos si con su aparcamiento dificultan la circulación de vehículos y/o personas, así como si causan daño al mobiliario urbano.
- La prohibición de la circulación de las bicicletas por las autopistas y la previsión de la existencia de carriles exclusivos para su circulación.
- La obligación de contar con elementos reflectantes homologados, incluyendo alguna prenda reflectante.
- La obligación de utilizar casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, haciendo hincapié en los menores de 16 años.

En este sentido y refiriendo de nueva cuenta el Pacto Verde Europeo el Ministerio de Vivienda realizó una consulta pública para incorporar en el Código Técnico de Edificación que contiene los requisitos técnicos que deben observarse para el Desarrollo de Vivienda; de esta propuesta destaca el hecho de que se establece la incorporación y obligatoriedad de incluir aparcamiento para bicicletas en las edificaciones. Para ser más concreto, los objetivos de dicha modificación incluyen «desarrollar las nuevas exigencias de la directiva en materia de movilidad sostenible relativas a infraestructura de recarga de vehículo eléctrico y plazas de bicicleta en edificios.»

En concreto, se propone que los nuevos edificios residenciales que se construyan en España tendrán que incluir un mínimo de dos plazas de aparcamiento para bicicletas por piso a partir de mediados de 2026, siempre que tengan más de tres plazas de aparcamiento para coches. La normativa también aplicará a los edificios residenciales



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

"que sean objeto de renovaciones importantes" y se busca fomentar "la movilidad ecológica". Considera que los edificios "pueden desempeñar un papel importante a la hora de proporcionar la infraestructura necesaria, no solo para la recarga de vehículos eléctricos sino también para las bicicletas. La norma reconoce que la falta de aparcamiento es una barrera importante para el uso de la bicicleta y considera que si se establecen requisitos mínimos este podría aumentar.<sup>8</sup>

Ahora bien, a nivel ciudad o Ayuntamiento tenemos que, en Madrid, España se emitieron una serie de Ordenanzas de Movilidad Sostenible en donde se regula la bicicleta y podemos destacar los siguientes elementos:

- Registro municipal de bicicletas de forma voluntaria,
- Estacionamiento en aparcamientos municipales con tarifa específica. En vía pública, se colocarán horquillas preferentemente en banda de estacionamiento:
- Tanto los aparcamientos municipales subterráneos o cerrados gestionados directamente por el Ayuntamiento de rotación (por minutos u horas), como los de residentes, ofrecerán plazas para bicicletas con una tarifa específica.
- Los estacionamientos para bicicletas en la vía pública se ubicarían prioritariamente en las bandas de aparcamiento de la calzada (por tanto, no en la acera salvo casos excepcionales) y preferentemente en las configuradas en línea, y podrán utilizarse también por los vehículos de movilidad personal (patinetes eléctricos y 'segways'). Las bicis podrán utilizar también las reservas de estacionamiento para motocicletas.
- Se recoge la implantación de **reservas de estacionamiento para bicicletas** en las inmediaciones de áreas intermodales.

<sup>8</sup> Analía Plaza, Madrid España, 21 de octubre de 2024.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



### Colombia

En Colombia, la regulación sobre estacionamientos para bicicletas, también conocidos como cicloparqueaderos, se fundamenta en la Ley 1811 de 2016, mediante la cual también se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio Nacional.

De manera particular en su artículo 4 regula el uso de bicicleta dentro de los Sistemas de Transporte, precisando que se deben establecer esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para permitir la conexión con los diferentes sistemas de transporte.

Asimismo, establece la obligatoriedad de considerar parqueaderos para bicicletas en edificios públicos a razón del 10% del total de cajones destinados para vehículos automotores o en su caso garantizando un mínimo de 12 cupos para bicicletas (Artículo 6)

Por otro lado, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá ha implementado regulaciones específicas para los cicloparqueaderos, incluyendo:

- **Obligatoriedad:** En 2021, el Decreto 242 hizo obligatorio el registro de bicicletas en la ciudad a través del sistema 'Registro Bici', lo que está relacionado con el uso y seguridad de los cicloparqueaderos.
- **Requisitos de espacio:** Aunque las búsquedas iniciales no detallan las especificaciones para bicicletas en Colombia, las guías internacionales suelen orientar el diseño, sugiriendo.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Sumado a ello y en vista del que la tendencia marca el incremento del ciclismo urbano en las Ciudades, en la Ciudad de Bogotá las grandes compañías de Colombia han adaptado sus espacios para darles la bienvenida a los parqueaderos de bicis., con la aplicación de la tendencia en las políticas de construcción denominado “Bike Friendly (amigable con la bicicleta), la cual ha sido adoptada tanto en las entidades publica como en el sector privado, para seguir estimulando el uso de la bicicleta como medio de transporte. Esto en su intento por establecer una política pública eficiente, como el caso de Estados Unidos en cuyas empresas como Facebook en Estados Unidos y Sunpower que animan los desplazamientos en cicla de sus empleados con duchas y parqueaderos en sus oficinas.

La arquitectura cumple un rol fundamental en el incentivo de la bicicleta, ya que una ciudad correctamente equipada con ciclovías seguras, estacionamientos en donde dejar la bicicleta guardada y áreas libres en donde poder pasear y recrearse, fomentan que la gente realmente decida bajarse del auto. Un buen estacionamiento, bien ubicado, ahorra tiempo y refuerza el concepto de que la ciudad se preocupa por tener espacios de calidad, y por sus usuarios, teniéndolos en cuenta y jerarquizando el uso de este medio de transporte.

Muchas veces, en Bogotá los estacionamientos afuera de un edificio público se erigen como un recordatorio de que la bicicleta es un vehículo válido e interpelan a quienes aún no la usan. Es importante señalar que, la Ciudad de Bogotá es considerada la Capital mundial de la bici, ya que cuenta con más de 630 km de ciclorruta.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Consultado en la Página Oficial de la Alcaldía de esa Ciudad en <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/bogota-capital-mundial-de-la-bici-con-cientos-kilometros-de-ciclorruta#:~:text=Bogot%C3%A1%20es%20la%20capital%20mundial%20de%20la%20bici%2C%20contan%20con,han%20implementado%20desde%20el%202020.>



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

### CONTEXTO NACIONAL

En México, el uso de la bicicleta ha cobrado gran relevancia como medio de transporte sustentable, económico y saludable, especialmente en las grandes ciudades. En las últimas dos décadas, los gobiernos: federal, estatales y municipales han comenzado a integrarla dentro de las políticas de movilidad urbana y de reducción de emisiones contaminantes, con la implementación de infraestructura y mobiliario adecuado para estos medios de transporte.

De esta forma es claro que los elementos que componen la figura de la micromovilidad ha llegado a desempeñar un papel muy importante hacia un cambio en la forma en que nos trasladamos, es así que debemos destacar que los microvehículos más populares son las bicicletas, las cuales tienen un amplio potencial como medio de transporte para viajes cortos y permiten resolver problemas de conectividad con el transporte público en ciudades como la nuestra. Esto brinda la posibilidad de retirar del espacio público vehículos de motor particulares, los cuales contribuyen negativamente en la calidad del aire, ruido, congestionamiento y accidentes viales graves.

Expuesto lo anterior, resulta importante señalar que el 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Este ordenamiento legal hace referencia a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial como el eje rector para la conducción de la Política Nacional de la materia y que considera el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y seguridad vial de manera coordinada entre los tres órdenes de gobierno (Art. 3, Fracc. XIX); asimismo, define a la movilidad como el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas (Art. 3. Fracc. XXXII).



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



De la misma forma, el referido ordenamiento legal define a los vehículos motorizados como: *“Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora”* (Art. 3, aFracc. LXIV) y a los vehículos no motorizados como: *“Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad.”*

De manera específica establece el principio de Movilidad Activa, que conlleva promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros medios de transporte no motorizados. (Art. 3, Fracc. IX)

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

*“Artículo 6. (...)*

*I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;*

*II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;*

*III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;*



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

*IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y*

*V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.”*

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

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

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



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



- Acompañar al sector público y privado en el desarrollo, implementación y seguimiento de planes de movilidad institucional para promover la movilidad activa (apoyo para compra y uso de bicicletas, pago de transporte público, biciestacionamientos, acceso a sistemas de bicicleta pública, vestidores y regaderas en centros de trabajo y otros incentivos).
- Fomentar la actualización de reglamentos de construcción a nivel local para que se incorporen las nuevas necesidades en espacios arquitectónicos de la movilidad activa.

Así también, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento territorial y Desarrollo Urbano, en su artículo 37 precisa lo siguiente:

Artículo 37. Los programas de las zonas metropolitanas o conurbaciones, deberán tener:

“...”

VIII. Las acciones de Movilidad, **incluyendo los medios de transporte público masivo, los sistemas no motorizados y aquellos de bajo impacto ambiental;**

...

Así también, en su artículo 70 se reconoce la universalidad del derecho a la movilidad, precisando además que las políticas y programas para la movilidad serán parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos; y en el diverso 71 precisa los



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

requisitos que las políticas y programas de movilidad deben contener. Preceptos normativos que se transcriben a continuación:

Artículo 70. Para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; las políticas de Movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población.

Las políticas y programas para la Movilidad será parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos.

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

- I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;
- II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

### ESTADO DE NUEVO LEÓN

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



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Es así que el 24 de enero de 2020, se publicó la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León; ordenamiento legal que establece como uno de sus objetivos específicos el incremento gradual de ciclo vías, ciclo carriles,

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

“Artículo 5. El Estado proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen los Centros de Población.

Para la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se garantizará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, que dé prioridad a personas con discapacidad y movilidad reducida;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias del transporte no motorizado y medios de micromovilidad;
- III. Personas usuarias del servicio de transporte público y privado de pasajeros;



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



(...)."

Además, el 24 de noviembre de 2023 se reformó el Capítulo Tercero del referido ordenamiento legal para denominarse MEDIOS NO MOTORIZADOS, MICROMOVILIDAD Y MOVILIDAD ELÉCTRICA, y es en la Sección Primera en donde se precisan los Medios no Motorizados, dentro de los cuales encontramos a las bicicletas de propulsión humana; y además prevé la elaboración de una Estrategia de Movilidad en Bicicleta, dentro del cual se debe prever la construcción y operación de infraestructura y equipamiento ciclista. (Artículo 19).

En ese mismo sentido, el artículo 120, establece que, en la implementación del uso de la bicicleta como modalidad de transporte, son fundamentales la habilitación de bici-estacionamientos que reduzcan la posibilidad de robo u otros daños a estos vehículos.

Como se puede apreciar, en esta entidad federativa se ha establecido una estrategia real de fortalecimiento del uso de la bicicleta, mediante una Estrategia de Movilidad Específica en materia de Bicicletas en la cual se debe incluir la generación de bici-estacionamientos, principalmente en los lugares de interconexión entre los diferentes Sistemas de Transporte de esta ciudad.

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



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



“Artículo 5.- Definiciones.

Para los efectos de este Reglamento, se entenderá por:

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

...

LXXXVI. Vehículo. - Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz y que puede ser de la siguiente forma:

a. ...

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

“Artículo 18.- Clasificación de los vehículos. Para los efectos del presente Reglamento se consideran vehículos los siguientes: bicicletas, motopatines eléctricos, así como otros con características similares, triciclos, bicimotos, motocicletas, motonetas, cuatrimotos, automóviles, camionetas, camiones,



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



tractores, remolques, semirremolques y cualquier otro semejante de tracción y propulsión humana, mecánica, eléctrica o animal.

(...)"

### CIUDAD DE MÉXICO

La Constitución Política de la Ciudad de México, en la carta de Derechos reconoce en su artículo 12 el Derecho a la Ciudad, de la siguiente forma:

#### *Artículo 12*

#### *Derecho a la Ciudad*

1. La Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.

2. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía."

...

Por otro lado, el referido ordenamiento reconoce el derecho a una ciudad habitable, del cual debemos destacar el derecho a la vía pública, el derecho al espacio público y el **derecho a la movilidad**, de conformidad con lo siguiente:



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



### 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.

#### 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.

Se entiende por espacio público al conjunto de bienes de uso común destinados a la generación y fomento de la interacción social, o bien, que permitan el desarrollo de las personas.

Son objetivos del espacio público:

- a) Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población
- b) Mejorar la calidad de vida de las personas
- c) Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



- d) Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad
- e) Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

2. Las autoridades de la Ciudad garantizarán el carácter colectivo, comunitario y participativo de los espacios públicos y promoverán su creación y regeneración en condiciones de calidad, de igualdad, de inclusión, accesibilidad y diseño universal, así como de apertura y de seguridad que favorezcan la construcción de la ciudadanía y eviten su privatización.

### 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.

F...



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



### G. Espacio público y convivencia social

1. En la Ciudad de México es prioridad la creación, recuperación, mantenimiento y defensa de los espacios públicos y de convivencia social. Las calles, banquetas, plazas, bosques urbanos, parques y jardines públicos, así como los bajo puentes son el componente fundamental de la convivencia, la expresión ciudadana y la cohesión social.

Las autoridades de la Ciudad garantizarán el rescate, mantenimiento e incremento progresivo del espacio público; en ningún caso podrán tomarse medidas que tiendan a su destrucción o disminución. Todas las personas tienen la obligación de respetar y contribuir a la conservación de los espacios públicos y áreas verdes...”

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

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

“Respecto a la movilidad activa y la micromovilidad, además del sistema público de bicicletas Ecobici que brinda aproximadamente 30 mil viajes diarios, en la Ciudad de México operan otros servicios que cubren viajes de distancias cortas.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



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

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

Asimismo, en la fracción XI, XII y CIV de su artículo 9, define el concepto de Bicicleta, Bici Estacionamiento y vehículo no motorizado de la siguiente forma:

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

“...”



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



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

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

“ ... ”

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.

Ahora bien, de acuerdo con el Manual de Calles 2019 emitido por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la jerarquía de movilidad es “una clasificación que facilita determinar el modo de transportarse que tendrá prioridad en el diseño de la calle (al ser más deseable) y cómo se dará la interacción con los otros modos menos deseables. Bajo esta clasificación todas las personas pueden realizar sus viajes en condiciones inclusivas, de seguridad, sustentabilidad y resiliencia; se debe otorgar prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados para propiciar un uso más eficiente e incluyente del espacio vial.”<sup>10</sup>

En ese orden de ideas, es fundamental tener presente que la jerarquía de movilidad prioriza a los peatones, y es obligación de las autoridades garantizar en primera instancia el uso del espacio público *lato sensu*, incluyendo desde luego las banquetas, en favor de éstos. Ahora bien, de acuerdo con el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad de la Ciudad de México del año dos mil dieciséis, se define a la Banqueta de la siguiente forma:

<sup>10</sup> [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual\\_de\\_calles\\_2019.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf) Se puede consultar en la Pág. 62



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



*Banqueta o acera.- Área pavimentada entre las edificaciones y las calles o avenidas, **destinadas a la circulación de peatones**, con o sin desnivel respecto al de la vialidad de tránsito vehicular.<sup>11</sup>*

En ese orden de ideas, se puede concluir que la tendencia a nivel globales es priorizar la movilidad no motorizada, pues de esta manera se garantiza la habitabilidad en las zonas urbanas.

Si bien la mayoría de las políticas públicas formuladas por la Administración de la Ciudad debieran atender prioritariamente a la movilidad sustentable, la realidad es que la infraestructura y las condiciones de nuestra ciudad capital dificultan la consecución de este fin; lo anterior toda vez que los elementos que encontramos en el espacio público, de forma específica en la vía pública, están prioritariamente enfocados en la movilidad vehicular, con avenidas amplias, vialidades en segundos niveles, carriles confinados para el transporte público, entre otros.

Vale la pena destacar la instalación y el desarrollo de infraestructura ciclista, sin embargo, el cambio de cultura de la movilidad vehicular a este tipo de movilidad, hacen complicados e inseguros los traslados.

Sumado a esas dificultades, tal como lo señala la propuesta normativa, hay un último obstáculo, es decir, el estacionamiento o resguardo de la bicicleta y otros vehículos no

<sup>11</sup> Se puede consultar el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad en el siguiente link [http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner\\_derecho/documentos/Manual\\_Normas\\_Tecnicas\\_Accesibilidad\\_2016.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf); Pág. 11



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



motorizados, al llegar al destino.

Es justo en esa necesidad y falta de infraestructura en el espacio público, donde la presente iniciativa encuentra respaldo, pues por una parte serán las autoridades de la Administración Pública, las Alcaldías y los Órganos Desconcentrados, quienes deban procurar contar mobiliario o elementos para estacionar bicicletas u otros vehículos no motorizados en los edificios que ocupan; es decir, sin alterar o añadir elementos adicionales en el espacio público adyacente al inmueble, en perjuicio de la movilidad peatonal, o de la saturación de elementos en las banquetas.

Por otro lado, el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad de la Ciudad de México en materia de Espacio Público y Espacio Exterior precisa lo siguiente:

### 7.4 Espacio Público y Espacio al Exterior

- Las obras, reparaciones o cualquier tipo de ocupación en el espacio público deben permitir el libre desplazamiento de las personas.
- Para la ejecución de obras y cualquier otro tipo de intervención en el espacio público se deben realizar las acciones necesarias para el desvío seguro de peatones mediante la instalación de dispositivos de seguridad y señalamientos para garantizar la circulación continua a las personas; con diferentes tipos de ayudas técnicas que puedan ser detectadas por las personas con discapacidad visual y de acuerdo a los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



### 7.4.1 Banqueta E 01 Especificaciones:

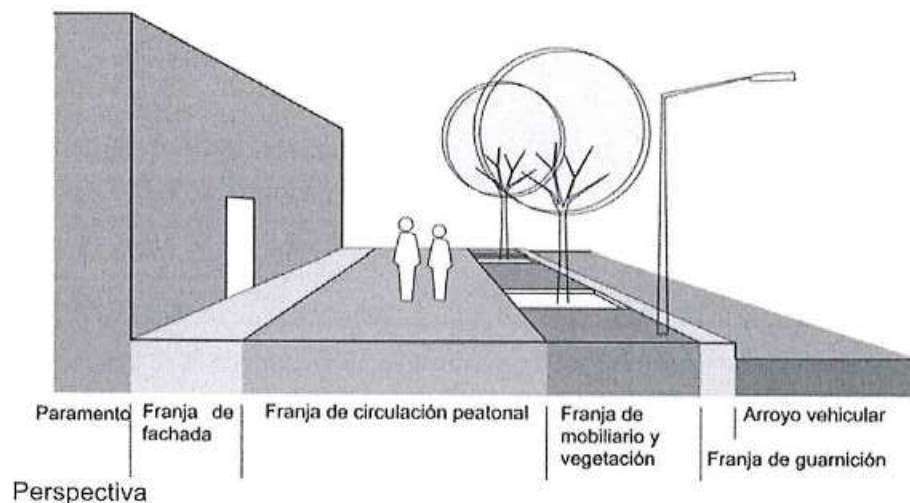
- La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad:

*Franja de circulación peatonal (E 02): espacio para el movimiento peatonal.*

*Franja de mobiliario urbano y vegetación (E 03 y E 04): espacio destinado para colocar mobiliario, señalización, vegetación y elementos de infraestructura.*

*Franja de guarnición (E 05): elemento longitudinal que delimita el área de circulación peatonal del área vehicular.*

*Franja de fachada (E 06): espacio de amortiguamiento entre la franja de circulación y el paramento de las edificaciones, para la permanencia momentánea del peatón.*



Sin embargo, en la realidad no ocurre así, pues como sabemos en muchas de las ocasiones las banquetas o aceras son ocupadas en materia de: Comercio en vía pública



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



o para la carga y descarga de mercancías, y para el acceso de clientes; servicios que considera la implementación de logística de mercancías como insumos para servicios, así como el acceso a clientes y empleados; y Equipamientos en general; situaciones que en ocasiones merman ya de por sí el uso del espacio público por parte de los peatones.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de acuerdo con el Artículo 12 de la Ley de Movilidad, tiene la facultad de elaborar el Programa Integral de Movilidad, de conformidad con la fracción VIII del artículo 12:

*Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:*

“ ... ”

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

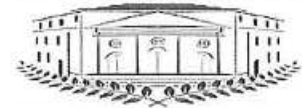
Siguiendo con esa secuencia, de acuerdo con el artículo 40 del Ordenamiento Legal en cita, el referido programa deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA



Además, el artículo 41 en el inciso c) de su fracción III, precisa el fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como el desplazamiento de personas con discapacidad.

Por otro lado, el artículo 79 de la referida Ley precisa lo siguiente, con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta:

*"Artículo 79.- Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado, como estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros".*

Por último, es importante señalar que el artículo 208 de la multicitada Ley de Movilidad, faculta a la Secretaría de Movilidad para autorizar, de entre otros, los espacios exclusivos de estacionamiento para bicicletas:

*"Artículo 208.- La Secretaría determinará y autorizará los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores, para el servicio de automóviles compartidos, vehículos con placa de matrícula verde y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamiento para delimitar estos espacios se establecerán en los*



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



*manuales correspondientes."*

En ese orden de ideas, en la presente iniciativa estamos tomando en consideración que es posible que no todos los edificios o inmuebles que son ocupados por las dependencias y unidades administrativas de los diferentes niveles de gobierno de esta Ciudad pueden estar en condiciones de satisfacer la necesidad de la instalación de espacios para el estacionamiento de bicicletas y en atención a que el andamiaje jurídico precisa la intervención de la Secretaría de Movilidad en los casos en que los bici estacionamientos deban ser colocados en el espacio público.

Además, como ya se ha señalado, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece una jerarquía de movilidad, cuya finalidad es priorizar la movilidad peatonal y a los ciclistas, en ese orden de prelación. En ese sentido, es menester evitar la existencia de invasiones excesivas y, por tanto, desequilibradas en el espacio público, justificaciones que en obvio de repeticiones innecesarias se tienen en el presente apartado como si a la letra se insertaran.

En virtud de ello, y con la finalidad de evitar un impacto negativo en los derechos a una ciudad habitable y a la movilidad de las personas, es necesario establecer las zonas de los establecimientos mercantiles que deban ser destinadas para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana, evitando externalidades que generen efectos negativos en el desplazamiento de las personas.

Lo antes expuesto cobra sustento en la Agenda 2030, ya que de acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, numeral 11 "Ciudades y Comunidades Sostenibles", en sus respectivas metas, refiere:



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



“ ”  
...

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.”

Asimismo, se debe considerar el contenido de la fracción I del artículo 52 de la propia Ley de Establecimientos Mercantiles, que prevé preceptúa que no se podrán estacionar en vía pública o banquetas los vehículos, motocicletas y bicicletas, para pronta referencia se transcribe la porción normativa en comentario:

Artículo 52.- Los establecimientos mercantiles que se hallen obligados a contar con cajones de estacionamiento de conformidad con la fracción XIV del apartado A del artículo 10 de la presente Ley y no cuenten con éstos en el mismo local, deberán adoptar alguna de las siguientes modalidades:

I. Prestar directamente o a través de un tercero el servicio de acomodadores de vehículos, motocicletas y bicicletas, sin estacionarlos en la vía pública o banquetas;

...



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



El Grupo Parlamentario del Partido Verde considera que el derecho a la movilidad, además, está basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social, y tiene, entre otros fines, mejorar las condiciones de vida, armonizar la convivencia, así como el oportuno acceso a otros derechos humanos, como el derecho al trabajo, a los servicios, a la atención ciudadana. En tal virtud, es que sometemos a la consideración del Pleno de este Congreso de la Ciudad de México, la presente:

**INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD Y DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE FOMENTO DEL USO DE BICICLETA, para quedar como sigue:**

**DECRETO**

**PRIMERO.** Se adicionan un párrafo segundo y un párrafo tercero al artículo 201 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 201. ...

**Para los efectos del párrafo que antecede, la Administración Pública y las Alcaldías procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos no motorizados, preferentemente en la zona de estacionamiento de vehículos de los edificios que ocupan; ajustándose a los criterios de diseño universal y accesibilidad para las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, en términos de lo que dispone la Ley de la Accesibilidad para la Ciudad de México.**



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



Cuando el emplazamiento del mobiliario referido en el párrafo que antecede se realice en el espacio público adyacente, se deberá obtener previamente la autorización de la Secretaría, en términos de lo que dispone la presente Ley y su reglamento.

**SEGUNDO.** - Se modifica el párrafo segundo de la fracción XIV del Apartado A del artículo 10 de la Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México la referida fracción para quedar de la siguiente forma:

Artículo 10. ...

Apartado A

I. ... a la XIII. ...

XIV. ...

El establecimiento mercantil deberá contar con espacios para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos no motorizados, los cuales se ajustarán a los criterios de diseño universal y accesibilidad para las personas con discapacidad, en términos de lo que dispone la Ley de la Accesibilidad para la Ciudad de México; estos espacios se ubicarán en el mismo lugar en donde se localicen los cajones de estacionamiento referidos en el párrafo que antecede.

...

a) ...



III LEGISLATURA

## GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

b) ...

c) ...

d) ...

e) ...

XV. ...

Apartado B

...

I. a la X. ...

...

### ARTÍCULOS TRANSITORIOS

**PRIMERO.** Remítase el presente decreto a la persona titular de la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**TERCERO.** Las Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en un plazo de 180 días naturales realizará los ajustes necesarios a las disposiciones reglamentarias en atención al presente decreto.



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE  
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



**CUARTO.** Las autoridades de la Administración Pública y las Alcaldías tendrán un plazo de 180 días naturales para observar el contenido del presente decreto.

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

Suscriben;

*Manuel Talayero Pariente*

Dip. Manuel Talayero Pariente  
Coordinador

Dip. Rebeca Peralta León

*Elvia Guadalupe Estrada Barba*

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

*Yolanda García Ortega*

Dip. Yolanda García Ortega

*Claudia Neli Morales Cervantes*

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

*Paula Alejandra Pérez Córdova*

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

*Jesús Sesma Suárez*

Dip. Jesús Sesma Suárez

**Certificado de firma**

06/03/2026 14:41

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Almacenado

**Identificador:** 69AB34494085804F8C3578BD  
**Nombre y extensión:** Instrumentos\_ID\_03\_26.pdf  
**Descripción:**  
**Cantidad de páginas:** 3  
**Estado:** Firmado  
**Firmantes:** 6  
**Huella digital del contenido del documento original:**  
 41064b70602fa39975c214b1f142d933e6c2619544c3a5a1111e9f0db0453  
**Huella digital del contenido del documento firmado:**  
 6ba75c70e6a31761a7a575a41ea926ade0e1c11c532a403758b622ace9c539

**Nombre:** Manuel Talayero Pariente  
**Compañía:** SR LUZ SA DE CV  
**Correo electrónico:** manuel.talayero@congresodmx.gob.mx  
**Teléfono:**  
**Dirección IP:** 189.146.109.188  
**Fecha y hora de emisión (America/Mexico\_City):**  
 06/03/2026 14:08

**Constancia de conservación del documento firmado**

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

**Fecha de emisión:**  
 06/03/2026 20:41:06 UTC (06/03/2026 14:41:06 Hora local de la Ciudad de México)  
**Nombre y extensión:**  
 2285669-b235-4a49-a202-4f925641-4652.docx  
**Huella digital contenida en la constancia:**  
 6d175c70e6a31761a7a575a41ea926ade0e1c11c532a403758b622ace9c539

**Prestador de Servicios de Certificación (PSC):**  
 PSC WORLD S.A. DE C.V.  
**Certificado PSC válido desde:** 2017-07-19  
**Certificado PSC válido hasta:** 2029-07-19

**Firmantes**

**Firmante 1. Manuel Talayero Pariente**

**Atributos**  
**Tipo de actuación:** Por su Propio  
**Derecho:**  
**Compañía:**  
**Método de notificación:** Correo  
**Correo:**  
 manuel.talayero@congresodmx.gob.mx  
**Teléfono:**  
**Emisor de la firma electrónica:**  
 Emitida en dispositivo  
**Plataforma:** https://app.con-certiza.mx

**Firma**  
**ID:** 69AB361B8C72960A9511B076  
**IP:** 189.146.109.188

**Fecha**  
**Enviado:** 06/03/2026  
 14:13:28  
**Aceptó Aviso de**  
**Privacidad:** 06/03/2026  
 14:16:24  
**Visto:** 06/03/2026 14:16:27  
**Confirmado:**  
 06/03/2026 14:16:28.177  
**Firmado:**  
 06/03/2026 14:16:28.178

Firma con texto

*Manuel Talayero Pariente*

**Firmante 2. Jesús Sesma Suárez**

**Atributos**  
**Tipo de actuación:** Por su Propio  
**Derecho:**  
**Compañía:**  
**Método de notificación:** Correo  
**Correo:** jesus.sesma@congresodmx.gob.mx  
**Teléfono:**  
**Emisor de la firma electrónica:**  
 Emitida en dispositivo  
**Plataforma:** https://app.con-certiza.mx

**Firma**  
**ID:** 69AB36396A976E0E3853A19C  
**IP:** 189.146.109.188

**Fecha**  
**Enviado:** 06/03/2026  
 14:13:30  
**Aceptó Aviso de**  
**Privacidad:** 06/03/2026  
 14:16:55  
**Visto:** 06/03/2026 14:16:57  
**Confirmado:**  
 06/03/2026 14:16:57.836  
**Firmado:**  
 06/03/2026 14:16:57.837

Firma con texto

*Jesús Sesma Suárez*

**Método de validación de firmante**

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:  
<https://app.con-certiza.mx/formas/697283953-b205-1e49-a241-4d693e8a6262>



**Firmante 3. Yolanda García Ortega**

**Atributos** Firma

**Tipo de actuación:** Por su Propio ID: 69AB365462A8AC5D544A4CDD  
**Derecho** IP: 189.146.109.188

**Compañía:**  
**Método de notificación:** Correo  
**Correo:** yolanda.garcia@congenecdmx.gob.mx  
**Teléfono:**  
**Emisor de la firma electrónica:**  
Cópiala en dispositivo  
**Plataforma:** <https://app.con-certza.mx>

Firma con texto

*Yolanda García Ortega*

**Fecha**

**Enviado:** 06/03/2026  
14:13:28  
**Aceptó Aviso de**  
**Privacidad:** 06/03/2026  
14:17:22  
**Visto:** 06/03/2026 14:17:25  
**Confirmado:**  
06/03/2026 14:17:25.356  
**Firmado:**  
06/03/2026 14:17:25.357

**Firmante 4. Paula Alejandra Pérez Córdova**

**Atributos** Firma

**Tipo de actuación:** Por su Propio ID: 69AB366511C5346E20609E73  
**Derecho** IP: 189.146.133.141

**Compañía:**  
**Método de notificación:** Correo  
**Correo:** paulajandraperez@congenecdmx.gob.mx  
**Teléfono:**  
**Emisor de la firma electrónica:**  
Cópiala en dispositivo  
**Plataforma:** <https://app.con-certza.mx>

Firma con texto

*Paula Alejandra Pérez Córdova*

**Fecha**

**Enviado:** 06/03/2026  
14:13:29  
**Aceptó Aviso de**  
**Privacidad:** 06/03/2026  
14:17:23  
**Visto:** 06/03/2026 14:17:41  
**Confirmado:**  
06/03/2026 14:17:42.163  
**Firmado:**  
06/03/2026 14:17:42.165

**Firmante 5. Claudia Nelí Morales Cervantes**

**Atributos** Firma

**Tipo de actuación:** Por su Propio ID: 69AB367035820B3C0CF5A6381  
**Derecho** IP: 189.146.109.188

**Compañía:**  
**Método de notificación:** Correo  
**Correo:** nelimorales@congenecdmx.gob.mx  
**Teléfono:**  
**Emisor de la firma electrónica:**  
Cópiala en dispositivo  
**Plataforma:** <https://app.con-certza.mx>

Firma con texto

*Claudia Nelí Morales Cervantes*

**Fecha**

**Enviado:** 06/03/2026  
14:13:29  
**Aceptó Aviso de**  
**Privacidad:** 06/03/2026  
14:17:49  
**Visto:** 06/03/2026 14:17:52  
**Confirmado:**  
06/03/2026 14:17:52.914  
**Firmado:**  
06/03/2026 14:17:52.915

**Firmante 6. Elvia Guadalupe Estrada Barba**

**Atributos** Firma

**Tipo de actuación:** Por su Propio ID: 69AB38D8972709710610ED29  
**Derecho** IP: 2806.240:1412:90f6:2916:7d9:6baf:d311

**Compañía:**  
**Método de notificación:** Correo  
**Correo:** elvia@tipo-estrada@congenecdmx.gob.mx  
**Teléfono:**  
**Emisor de la firma electrónica:**  
Cópiala en dispositivo  
**Plataforma:** <https://app.con-certza.mx>

Firma con texto

*Elvia Guadalupe Estrada Barba*

**Fecha**

**Enviado:** 06/03/2026  
14:13:28  
**Aceptó Aviso de**  
**Privacidad:** 06/03/2026  
14:40:50  
**Visto:** 06/03/2026 14:40:56  
**Confirmado:**  
06/03/2026 14:40:57.214  
**Firmado:**  
06/03/2026 14:40:57.215

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace visitará el portal para validar la certeza del FIRMANTE y el estado de integridad de este documento:  
<https://app.con-certza.mx/conceda/7284e60-62d5-4649-a7c7-48920e0a05d0>

