



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 224 DEL CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL, A FIN DE FORTALECER LA PROTECCIÓN Y SANCIONAR EL ROBO DE BICICLETAS PÚBLICAS Y EQUIPAMIENTO URBANO EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.**

Quienes suscribimos; **Dip. Miguel Ángel Macedo Escartín y Dip. Xochitl Bravo Espinosa**, integrantes del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica; y 5, fracción I, 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso, sometemos a la consideración de este órgano legislativo la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 224 del Código Penal para el Distrito Federal, en materia de robo de bicicletas públicas y equipamiento urbano**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PLANTEA RESOLVER

La Ciudad de México ha impulsado durante los últimos años políticas públicas orientadas a fortalecer la movilidad sustentable, reducir emisiones contaminantes y ampliar las alternativas de transporte accesibles para la población. Dentro de estas acciones destaca el sistema de bicicletas públicas ECOBICI, considerado uno de los principales mecanismos de movilidad no motorizada en América Latina y una herramienta estratégica para la conectividad urbana.

El sistema ECOBICI representa una inversión pública relevante en infraestructura, tecnología, mantenimiento y operación, permitiendo



diariamente miles de traslados en diversas zonas de la capital¹. Sin embargo, en los últimos años se ha registrado un incremento en conductas relacionadas con el robo, vandalismo, desmantelamiento, ocultamiento y comercialización ilícita de bicicletas pertenecientes al sistema público, así como daños a cicloestaciones, anclajes y componentes tecnológicos indispensables para su funcionamiento.

De acuerdo con la información estadística del sistema ECOBICI correspondiente al periodo comprendido entre enero de 2025 y abril de 2026, se registraron 1,007 bicicletas fuera del sistema, de las cuales únicamente 373 pudieron ser recuperadas, mientras que 634 permanecieron como pérdidas definitivas. Estas cifras reflejan una problemática creciente relacionada con el robo, retención indebida y falta de recuperación de unidades, lo que genera afectaciones directas al patrimonio público, a la operación del sistema y al derecho de movilidad de las personas usuarias. Destaca que los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2025 concentraron algunos de los niveles más altos de pérdidas, con 68, 55 y 55 bicicletas no recuperadas respectivamente, evidenciando un incremento sostenido en las incidencias hacia el cierre del año.

Asimismo, durante los primeros meses de 2026 se observó una disminución significativa en la capacidad de recuperación de bicicletas, ya que entre enero y abril únicamente fueron recuperadas 51 unidades frente a 173 pérdidas acumuladas. Particularmente, abril de 2026 presentó uno de los escenarios más preocupantes, con solo 7 bicicletas recuperadas y 41 unidades perdidas. Lo anterior permite advertir la necesidad de fortalecer los mecanismos de prevención, rastreo, recuperación y sanción relacionados con las bicicletas públicas y el equipamiento urbano asociado, a fin de garantizar la continuidad, sostenibilidad y eficiencia del sistema ECOBICI como una política pública fundamental de movilidad sustentable en la Ciudad de México.

Estas conductas generan afectaciones directas al patrimonio público, al derecho a la movilidad y a la continuidad de un servicio de interés colectivo financiado parcial o totalmente con recursos públicos. Asimismo, impactan negativamente la disponibilidad de unidades para las personas usuarias, incrementan costos

¹ <https://ecobici.cdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2024/10/Datos-del-desempeno-de-ECOBICI-2019-2024.pdf>



operativos y de reposición, y debilitan la confianza ciudadana en los sistemas de movilidad sustentable impulsados por el gobierno.

Si bien actualmente el Código Penal para el Distrito Federal contempla el delito de robo en términos generales, no existe una disposición específica que reconozca la naturaleza pública y estratégica de los sistemas de bicicletas compartidas ni las afectaciones diferenciadas que genera la sustracción, destrucción o alteración de este tipo de bienes destinados al servicio público de movilidad.

Resulta necesario fortalecer el marco jurídico para establecer sanciones específicas que inhiban estas conductas y permitan a las autoridades contar con herramientas legales más eficaces para la protección de los sistemas de movilidad pública. La presente iniciativa busca reconocer expresamente como conducta sancionable el robo, posesión ilícita, desmantelamiento o daño de bicicletas públicas y de la infraestructura asociada a sistemas de movilidad compartida en la capital.

La protección de los sistemas de movilidad sustentable no sólo implica salvaguardar bienes materiales, sino también garantizar el derecho humano a la movilidad reconocido en la Constitución Política de la Ciudad de México, así como fortalecer políticas ambientales, urbanas y de transporte orientadas al bienestar colectivo.

II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La movilidad constituye un elemento fundamental para el ejercicio de diversos derechos humanos, entre ellos el acceso al trabajo, la educación, la salud, el espacio público y una vida libre de violencia. En la Ciudad de México, las mujeres utilizan de manera significativa medios de transporte sustentable y alternativo, particularmente la bicicleta pública, debido a factores relacionados con economía, accesibilidad, conectividad y autonomía en sus traslados diarios.

Sin embargo, el robo de bicicletas públicas y las afectaciones a los sistemas de movilidad compartida impactan de manera diferenciada a las mujeres, quienes enfrentan mayores obstáculos estructurales en materia de movilidad segura. La disminución de unidades disponibles, el deterioro de infraestructura o la



interrupción del servicio puede limitar opciones de traslado más accesibles y seguras para muchas usuarias, particularmente en horarios nocturnos o en trayectos de conexión con otros medios de transporte público.

Asimismo, diversos estudios en materia de movilidad urbana han señalado que las mujeres suelen realizar trayectos más complejos y fragmentados vinculados con tareas de cuidado, actividades laborales y responsabilidades familiares, por lo que dependen en mayor medida de sistemas de transporte accesibles, eficientes y de proximidad. En ese sentido, las afectaciones a sistemas públicos de bicicletas compartidas pueden profundizar desigualdades existentes en el acceso al espacio público y a medios de transporte sustentables.

De igual manera, la falta de disponibilidad de alternativas de movilidad puede incrementar condiciones de vulnerabilidad para mujeres y niñas, obligándolas a realizar trayectos más largos, utilizar medios de transporte más costosos o exponerse a contextos de inseguridad en el espacio público. La protección de la infraestructura y de los sistemas públicos de movilidad sustentable también constituye una medida orientada a fortalecer condiciones de seguridad, accesibilidad y autonomía para las personas usuarias, particularmente para mujeres y grupos históricamente vulnerabilizados.

La presente iniciativa incorpora una perspectiva de género al reconocer que la protección de los sistemas públicos de movilidad no sólo implica salvaguardar bienes materiales o patrimonio público, sino garantizar condiciones más igualitarias de acceso a la ciudad y al ejercicio del derecho humano a la movilidad. En consecuencia, fortalecer el marco jurídico frente al robo y daño de bicicletas públicas contribuye indirectamente a la construcción de entornos urbanos más seguros, accesibles e incluyentes para las mujeres en la capital del país.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La presente iniciativa encuentra sustento en la necesidad de fortalecer la protección jurídica de los sistemas de movilidad pública sustentable en la Ciudad de México, particularmente del sistema de bicicletas públicas ECOBICI, al tratarse de un servicio estratégico financiado con recursos públicos y vinculado directamente con el ejercicio del derecho humano a la movilidad.



Desde su implementación en 2010², el sistema de bicicletas públicas ECOBICI se ha consolidado como una de las políticas de movilidad sustentable más importantes de la Ciudad de México y uno de los sistemas de bicicleta pública más relevantes de América Latina. Lo que inició como un proyecto piloto, hoy constituye un componente estratégico del transporte urbano, con 687 cicloestaciones y aproximadamente 9,300 bicicletas distribuidas en diversas zonas de la capital, permitiendo alrededor de 70,000 viajes diarios entre semana y más de 1.5 millones de viajes mensuales. Además, cuenta con más de 165 mil membresías anuales activas y una base de personas usuarias que superó las 184 mil en 2025, reflejando su creciente aceptación y relevancia social.

El crecimiento del sistema ha sido sostenido y significativo. Entre 2021 y 2024, los viajes realizados aumentaron de 4.3 millones a más de 22 millones, lo que representa un incremento cercano al 400%, mientras que, de 2010 a 2024, se acumularon más de 113 millones de viajes realizados. **ECOBICI se ha convertido en una alternativa cotidiana de transporte, especialmente para personas jóvenes de 24 a 34 años de edad, que lo utilizan como medio de traslado hacia sus centros de trabajo, principalmente en zonas de alta actividad económica como la alcaldía Cuauhtémoc.**

No obstante, en los últimos años se ha incrementado la incidencia de conductas relacionadas con el robo, desmantelamiento, vandalismo, ocultamiento y comercialización ilícita de bicicletas pertenecientes al sistema (**1.5 bicicletas por día**), así como daños a la infraestructura asociada, incluyendo cicloestaciones, anclajes y componentes tecnológicos indispensables para su operación.

De manera institucional se reconoce la existencia de diversas conductas ilícitas que afectan directamente al sistema, entre ellas el robo de bicicletas completas, el desmantelamiento para la venta ilegal de autopartes, el vandalismo a cicloestaciones, el daño a sistemas de anclaje y componentes tecnológicos, así como el ocultamiento o la no devolución de unidades. Estas acciones no sólo representan la pérdida de bienes muebles, sino una afectación directa a la continuidad de un servicio público esencial para miles de personas usuarias.

La afectación patrimonial resulta especialmente relevante si se considera la magnitud de la inversión pública destinada al sistema. Entre 2010 y 2022, el Gobierno de la Ciudad de México destinó aproximadamente 2,157 millones de

² <https://polls.politico.mx/2026/04/30/quien-usa-ecobici-en-la-cdmx/>



pesos en adquisición, operación y mantenimiento de ECOBICI. Adicionalmente, el nuevo contrato de operación hasta el año 2027 contempla una inversión superior a 544.5 millones de pesos, lo que demuestra que cualquier robo, daño o desmantelamiento representa una afectación directa al erario público y a los recursos destinados al bienestar colectivo.

Actualmente, el Código Penal para el Distrito Federal contempla el delito de robo en términos generales; sin embargo, dicha regulación resulta insuficiente frente a la naturaleza particular de los bienes que integran los sistemas de bicicletas públicas compartidas. No se trata únicamente de bienes patrimoniales ordinarios, sino de infraestructura destinada a garantizar un servicio público estratégico de movilidad sustentable.

La presente iniciativa busca subsanar esa omisión legislativa mediante el reconocimiento expreso de estas conductas como actos que ameritan una protección penal reforzada, permitiendo a las autoridades ministeriales y judiciales contar con herramientas jurídicas más eficaces para su persecución y sanción.

Cada bicicleta sustraída del sistema ECOBICI no representa únicamente la pérdida de un bien material, sino la afectación directa al derecho de movilidad de la ciudadanía, a la continuidad del servicio público y al cumplimiento de las políticas ambientales y urbanas de la Ciudad de México.

Por ello, resulta jurídicamente procedente, socialmente necesario y administrativamente conveniente incorporar disposiciones específicas que sancionen el robo, posesión ilícita, desmantelamiento, comercialización y daño de bicicletas públicas y su infraestructura asociada, fortaleciendo así la protección del patrimonio público y garantizando la permanencia de un sistema de movilidad sustentable fundamental para la capital.

IV. FUNDAMENTO LEGAL, CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

La presente iniciativa encuentra sustento en el marco constitucional, legal y convencional vigente, en virtud de que busca fortalecer la protección del derecho humano a la movilidad, la tutela del patrimonio público y la garantía de



prestación continua de los servicios públicos de transporte sustentable en la Ciudad de México.

A. Fundamento Constitucional

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

En primer término, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce en su artículo 4º, párrafo décimo séptimo, el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, imponiendo al Estado la obligación de garantizar dicho derecho mediante políticas públicas e instrumentos normativos eficaces que aseguren su ejercicio pleno³.

La protección de la infraestructura y del equipamiento urbano destinado a la movilidad sustentable forma parte de esa obligación estatal, pues la interrupción, robo, daño o desmantelamiento de dichos bienes afecta directamente el acceso de la ciudadanía a medios de transporte seguros, eficientes y ambientalmente responsables.

Asimismo, el artículo 25 constitucional establece la rectoría del Estado para garantizar que el desarrollo nacional sea integral y sustentable, promoviendo la protección del medio ambiente, la reducción de emisiones contaminantes y el bienestar colectivo, objetivos directamente relacionados con la consolidación de sistemas de movilidad no motorizada como ECOBICI.

Constitución Política de la Ciudad de México

De manera particular, la Constitución Política de la Ciudad de México establece en su artículo 13, apartado E, el derecho a la movilidad, reconociendo que toda persona tiene derecho a desplazarse de manera segura, accesible, eficiente, sostenible y de calidad, así como la obligación de las autoridades de priorizar medios de transporte no motorizados y sustentables.

En ese mismo sentido, el artículo 16, apartado H, de la Constitución local dispone que las autoridades deberán garantizar el uso equitativo del espacio público y la protección de la infraestructura urbana destinada al bienestar

³ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>



colectivo, dentro de la cual se encuentran los sistemas de bicicletas públicas compartidas.

B. Fundamento Legal

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece como principios rectores de la política pública de movilidad la sustentabilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia y la prioridad de los medios de transporte no motorizados, reconociendo expresamente a la bicicleta como una alternativa preferente dentro del sistema integral de transporte urbano⁴.

Dicha legislación faculta a las autoridades para implementar, operar y proteger sistemas públicos de movilidad compartida, incluyendo bicicletas públicas, como instrumentos que garantizan el acceso equitativo al transporte, reducen la congestión vehicular y contribuyen a la mitigación del impacto ambiental.

En ese contexto, el sistema ECOBICI constituye infraestructura pública estratégica y forma parte del equipamiento urbano destinado al servicio colectivo, por lo que su protección jurídica requiere un tratamiento diferenciado frente al robo común.

Actualmente, el artículo 224 del Código Penal para el Distrito Federal contempla hipótesis agravadas del delito de robo cuando éste recaer sobre bienes específicos cuya naturaleza exige una mayor tutela penal. Sin embargo, la redacción vigente no contempla de manera expresa la protección del equipamiento urbano asociado a los sistemas públicos de movilidad sustentable, particularmente bicicletas públicas, cicloestaciones, anclajes y componentes tecnológicos indispensables para su funcionamiento.

La presente iniciativa propone reformar el segundo párrafo del Apartado E del artículo 224 del Código Penal para el Distrito Federal, con el propósito de incorporar expresamente estos bienes dentro del supuesto normativo de protección reforzada, reconociendo que su afectación no sólo representa una pérdida patrimonial, sino una lesión directa al servicio público, al patrimonio colectivo y al derecho humano a la movilidad.

⁴ Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México. (2026). *Ley de Movilidad de la Ciudad de México*. https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/Ley_de_Movilidad_de_la_Ciudad_de_Mexico.pdf



Asimismo, aunque la Ley de Cultura Cívica y otras disposiciones administrativas prevén sanciones por daños al mobiliario urbano, dichas medidas resultan insuficientes frente a conductas que implican robo sistemático, desmantelamiento, comercialización ilícita o destrucción deliberada de infraestructura pública estratégica⁵.

C. Convencionalidad

La presente iniciativa también se encuentra alineada con los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano en materia de derechos humanos, desarrollo sostenible y protección del medio ambiente.

La Convención Americana sobre Derechos Humanos, en relación con el principio de progresividad de los derechos humanos previsto en el artículo 1º constitucional, obliga a todas las autoridades a adoptar medidas legislativas necesarias para garantizar el ejercicio efectivo de los derechos fundamentales, entre ellos el derecho a la movilidad, estrechamente vinculado con los derechos a la igualdad, al medio ambiente sano, a la salud y al desarrollo urbano sostenible⁶.

Asimismo, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas, particularmente en sus Objetivos de Desarrollo Sostenible 11, 13 y 16, establece la obligación de los Estados de promover ciudades sostenibles, reducir el impacto ambiental urbano, fortalecer infraestructura resiliente y garantizar instituciones eficaces para la protección de los bienes públicos.

En ese sentido, la protección jurídica reforzada de sistemas como ECOBICI constituye una medida legislativa compatible con los estándares internacionales de movilidad sustentable, combate al cambio climático y fortalecimiento del acceso equitativo al espacio público.

D. Control de Constitucionalidad y Proporcionalidad

La propuesta normativa supera el análisis de constitucionalidad y proporcionalidad, toda vez que persigue un fin constitucionalmente válido: la

⁵ Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México. (2026). *Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México*. https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leves/leves/Lev_de_Cultura_Civica_de_la_Ciudad_de_Mexico.pdf

⁶ Organización de los Estados Americanos. (1969). *Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José)*. https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm



protección del patrimonio público, la continuidad de los servicios públicos y la garantía del derecho humano a la movilidad.

Asimismo, la medida resulta idónea, al establecer consecuencias jurídicas específicas frente a conductas que actualmente presentan vacíos normativos; necesaria, al no existir mecanismos penales suficientemente eficaces para inhibir dichas conductas; y proporcional en sentido estricto, ya que la afectación que produce sobre quien comete el ilícito resulta razonable frente al beneficio social que implica proteger un sistema de movilidad utilizado diariamente por miles de personas.

La tipificación específica no genera una sobrecriminalización, sino una respuesta legislativa adecuada frente a bienes jurídicos de alta relevancia social, ambiental y económica.

Por ello, la presente iniciativa no sólo resulta constitucionalmente válida, sino jurídicamente necesaria para fortalecer la protección del derecho a la movilidad sustentable y del patrimonio público de la Ciudad de México.

V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el Segundo Párrafo del Apartado E del Artículo 224 del Código Penal para el Distrito Federal, a fin de fortalecer la protección del equipamiento urbano y de los sistemas públicos de movilidad sustentable en la Ciudad de México.

VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

A efecto de ilustrar con mayor precisión la reforma y adición planteada por esta iniciativa, a continuación, se inserta un cuadro comparativo donde se incluye el texto vigente del precepto a modificar y el texto planteado por la presente iniciativa.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
---------------	-----------------



CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL	CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL
<p>ARTÍCULO 224.- Además de las penas previstas en el artículo 220 de este Código:</p> <p>A). a D) ...</p> <p>E) Se impondrá de tres a siete años de prisión, cuando el robo se trate de partes de vehículos automotores.</p> <p>I. De partes de vehículos automotores, y Fracción adicionada</p> <p>II. De equipamiento o mobiliario urbano de la Ciudad de México.</p> <p>Se entenderá por equipamiento urbano el conjunto de inmuebles, equipos e instalaciones, construcciones y mobiliario urbano, destinados a prestar a la población servicios públicos, tales como: los servicios hidráulicos, eléctricos y de seguridad ciudadana y protección civil, el Sistema Integrado de Transporte Público y sus servicios auxiliares o conexos establecidos en la Ley de la materia, el Sistema de Alerta Sísmica de la Ciudad, de salud, de deporte y recreación, de comunicaciones e información, comercio, limpia y recolección de basura y poda de árboles.</p>	<p>ARTÍCULO 224.- Además de las penas previstas en el artículo 220 de este Código:</p> <p>A). a D) ...</p> <p>E) Se impondrá de tres a siete años de prisión, cuando el robo se trate de partes de vehículos automotores.</p> <p>I. De partes de vehículos automotores, y Fracción adicionada</p> <p>II. De equipamiento o mobiliario urbano de la Ciudad de México.</p> <p>Se entenderá por equipamiento urbano el conjunto de inmuebles, equipos e instalaciones, construcciones y mobiliario urbano, destinados a prestar a la población servicios públicos, tales como: los servicios hidráulicos, eléctricos y de seguridad ciudadana y protección civil, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública, el Sistema Integrado de Transporte Público y sus servicios auxiliares o conexos establecidos en la Ley de la materia, el Sistema de Alerta Sísmica de la Ciudad, de salud, de deporte y recreación, de comunicaciones e información, comercio, limpia y</p>



<p>Se entiende por mobiliario urbano: Los elementos complementarios al equipamiento urbano, ya sean fijos, móviles, permanentes o temporales, ubicados en la vía pública o en espacios públicos, destinados a la prestación de servicios públicos descritos en el párrafo anterior.</p> <p>Además de la pena señalada en esta fracción, se impondrá multa de quinientas a mil Unidades de Medida y Actualización vigente.</p>	<p>recolección de basura y poda de árboles.</p> <p>Se entiende por mobiliario urbano: Los elementos complementarios al equipamiento urbano, ya sean fijos, móviles, permanentes o temporales, ubicados en la vía pública o en espacios públicos, destinados a la prestación de servicios públicos descritos en el párrafo anterior.</p> <p>Además de la pena señalada en esta fracción, se impondrá multa de quinientas a mil Unidades de Medida y Actualización vigente.</p>
---	---

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de este Honorable Congreso, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el Artículo 224 del Código Penal para el Distrito Federal, en los siguientes términos:

DECRETO

Único. Se reforma el Segundo Párrafo del Apartado E del Artículo 224 del Código Penal para el Distrito Federal, para quedar como sigue:

CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL

ARTÍCULO 224.- Además de las penas previstas en el artículo 220 de este Código:

A). a D) ...



E) Se impondrá de tres a siete años de prisión, cuando el robo se trate de partes de vehículos automotores.

I. De partes de vehículos automotores, y Fracción adicionada

II. De equipamiento o mobiliario urbano de la Ciudad de México.

Se entenderá por equipamiento urbano el conjunto de inmuebles, equipos e instalaciones, construcciones y mobiliario urbano, destinados a prestar a la población servicios públicos, tales como: los servicios hidráulicos, eléctricos y de seguridad ciudadana y protección civil, **el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública**, el Sistema Integrado de Transporte Público y sus servicios auxiliares o conexos establecidos en la Ley de la materia, el Sistema de Alerta Sísmica de la Ciudad, de salud, de deporte y recreación, de comunicaciones e información, comercio, limpia y recolección de basura y poda de árboles.

...

...

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase el presente Decreto a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su 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.

Dado en el Recinto Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a los 7 días del mes de mayo de 2026.

ATENTAMENTE

Miguel Angel Macedo Escartín

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

ATENTAMENTE

Xochitl Bravo Espinosa

DIP. XOCHITL BRAVO ESPINOSA

Certificado de firma 01/05/2026 12:15

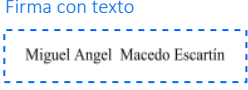
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado
Identificador: 69F3F0C1235F6C5BE5157755 Nombre y extensión: Iniciativa Robo de Bicicletas Públicas (1).pdf Descripción: Cantidad de páginas: 3 Estado: Firmado Firmantes: 2 Huella digital del contenido del documento original: da01302f575fdd6f691bcb1b80a763ccff05441998f4240f2fb567cec1aaf7b Huella digital del contenido del documento firmado: f2d5cc55d5f0a4e1c7352a9ab7d361b6077bee9d82f03c4b166110ed53193610	Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín Compañía: SR LUZ SA DE CV Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx Teléfono: Dirección IP: 189.146.154.24 Fecha y hora de emisión (America/Mexico_City): 30/04/2026 18:16

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 01/05/2026 18:15:36 UTC (01/05/2026 12:15:36 Hora local de la Ciudad de México) Nombre y extensión: 3b79adfe-f3ee-4205-9490-cc084b58775f.cons Huella digital contenida en la constancia: f2d5cc55d5f0a4e1c7352a9ab7d361b6077bee9d82f03c4b166110ed53193610	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. Miguel Angel Macedo Escartín

Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio Derecho Compañía: Método de notificación: Correo Correo: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx Teléfono: Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo Plataforma: https://app.con-certeza.mx	ID: 69F3F1209B3F6367B1070F74 IP: 189.146.154.24 	Enviado: 30/04/2026 18:17:16 Aceptó Aviso de Privacidad: 30/04/2026 18:15:00 Visto: 30/04/2026 18:17:36 Confirmado: 30/04/2026 18:17:36.902 Firmado: 30/04/2026 18:17:36.903

Firmante 2. Xochitl Bravo Espinosa

Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio Derecho Compañía: Método de notificación: Correo Correo: xochitl.bravo@congresocdmx.gob.mx Teléfono: Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo Plataforma: https://app.con-certeza.mx	ID: 69F4EDC0BEC8BE06A04AC759 IP: 2806:2f0:a040:f497:7945:3bcd:5cbd:c72c 	Enviado: 01/05/2026 10:43:57 Aceptó Aviso de Privacidad: 01/05/2026 12:15:10 Visto: 01/05/2026 12:15:29 Confirmado: 01/05/2026 12:15:29.379 Firmado: 01/05/2026 12:15:29.38

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-certeza.mx/constancia/3b79adfe-f3ee-4205-9490-cc084b58775f>

