



Ciudad de México, a 21 de julio de 2026

CCMX/III-L/CGPPRI/056/2026

**Asunto: Solicitud de inscripción
de asunto adicional**

MTRO. ALFONSO VEGA GONZÁLEZ
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
PRESENTE

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 82 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, así como por el numeral 22 y 24 párrafo segundo de las Reglas para el Desarrollo de las Sesiones Vía Remota para el Pleno, Mesa Directiva, Junta, Conferencia, Comisiones, Comités y la Comisión Permanente del Congreso de la Ciudad de México, le solicito de la manera más atenta tenga a bien girar sus instrucciones a quien corresponda, con la finalidad de que se inserte en el orden del día de la Sesión Ordinaria de fecha 22 de julio del año en curso, el siguiente asunto adicional del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, mismo que se relaciona a continuación y se adjunta al presente para pronta referencia.

NO.	PROMOVENTE	NOMBRE DEL INSTRUMENTO	USO DE TRIBUNA
1	DIP. TANIA NANETTE LARIOS PÉREZ	INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA CON ENFOQUE DE EQUIDAD TERRITORIAL.	SÍ

Con la seguridad de su atenta consideración y valioso apoyo, hago propicia la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

TANIA LARIOS
DIPUTADA



COORDINACIÓN DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS

000-5738



21-07-26

14:27

Asesor
elanexo

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

La suscrita, **Diputada Tania Nanette Larios Pérez**, coordinadora del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29,30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 79 fracción VI, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA CON ENFOQUE DE EQUIDAD TERRITORIAL, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye uno de los elementos esenciales para el desarrollo social, económico y urbano de las ciudades. Su adecuada planeación permite que las personas ejerzan de manera efectiva diversos derechos humanos, al facilitar el acceso a la educación, la salud, el trabajo, la cultura, el espacio público y demás servicios indispensables para una vida digna. En ese sentido, el derecho a la movilidad trasciende la posibilidad de trasladarse de un lugar a otro, pues representa una condición necesaria para el ejercicio de otros derechos y para la construcción de ciudades más incluyentes, sostenibles y equitativas.¹

La Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho a la movilidad y establece que este debe garantizarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo, dispone que las autoridades deberán desarrollar un sistema integral de movilidad que privilegie a las personas peatones, usuarias del transporte público y de medios de transporte no motorizados, con el propósito de mejorar la calidad de vida y avanzar hacia un modelo de desarrollo urbano más sostenible.²

En congruencia con este mandato constitucional, la Ciudad de México ha impulsado durante los últimos años diversas políticas públicas encaminadas a fortalecer la movilidad activa, entendida como aquella que privilegia los desplazamientos realizados mediante medios de transporte no motorizados, particularmente la bicicleta. Entre las acciones más relevantes destacan la ampliación de la infraestructura ciclista, la implementación de estrategias para fortalecer la seguridad vial y la consolidación del sistema de bicicletas compartidas Ecobici, el cual se ha convertido en un referente de movilidad sustentable en América Latina.³

¹ Congreso de la Ciudad de México. (2025). Constitución Política de la Ciudad de México. Artículo 13, apartado E. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/2a45c9c3b67fb16d7046d3ec32fe1f1418026a44.pdf>

² Congreso de la Ciudad de México, Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E, "Derecho a la Movilidad", publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 5 de febrero de 2017, última reforma publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 8 de noviembre de 2024. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/2a45c9c3b67fb16d7046d3ec32fe1f1418026a44.pdf>

³ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2024). Se consolida Ecobici como el sistema de bicicletas compartidas más importante de Latinoamérica. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-se-consolida-ecobici-como-el-sistema-de-bicicletas-compartidas-mas-importante-de-latinoamerica>

De acuerdo con información oficial de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI cuenta actualmente con 689 ciclo estaciones y más de 9 mil 300 bicicletas, distribuidas en seis alcaldías de la capital⁴. Asimismo, el Gobierno de la Ciudad ha fortalecido de manera progresiva la infraestructura destinada a la movilidad ciclista mediante la construcción y ampliación de ciclovías, ciclocarriles y otras vías preferentes para las personas usuarias de la bicicleta, favoreciendo una mayor conectividad y seguridad en los desplazamientos cotidianos.⁵

Estos avances han permitido incrementar el uso de la bicicleta como medio de transporte. El **Conteo Ciclista 2024**, elaborado por la Secretaría de Movilidad, señala que el número de viajes diarios realizados en bicicleta ha registrado un crecimiento constante durante los últimos años, reflejando una mayor aceptación de este medio de transporte como alternativa de movilidad cotidiana y contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes, la promoción de hábitos saludables y el aprovechamiento más eficiente del espacio público.⁶

No obstante, los avances alcanzados, la distribución territorial de la infraestructura y de los sistemas públicos de movilidad activa continúa presentando diferencias importantes entre las distintas alcaldías de la Ciudad de México. Mientras algunas demarcaciones concentran la mayor parte de la infraestructura ciclista y del sistema Ecobici, otras aún no cuentan con este tipo de servicios, lo que limita las opciones de movilidad disponibles para la población que habita en dichas zonas.

Las diferencias en la cobertura de la movilidad activa no deben entenderse como la necesidad de replicar un mismo modelo de infraestructura en todas las alcaldías. Cada territorio presenta condiciones urbanas, demográficas, ambientales y de conectividad particulares que requieren soluciones diferenciadas.

Sin embargo, estas diferencias evidencian la necesidad de que la planeación de las políticas públicas incorpore criterios que permitan valorar las distintas realidades territoriales al momento de definir la expansión de la infraestructura ciclista y de los sistemas públicos de bicicletas compartidas

El sistema Ecobici tiene cobertura en las alcaldías Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Coyoacán, Álvaro Obregón y Azcapotzalco. En contraste con las siguientes diez alcaldías Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Cuajimalpa de Morelos, La Magdalena Contreras, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco que aún no cuentan con este sistema público de bicicletas compartidas, lo que refleja una distribución territorial diferenciada de la infraestructura destinada a la movilidad ciclista.⁷

⁴ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, "Se consolida Ecobici como el sistema de bicicletas compartidas más importante de Latinoamérica", Boletín, 13 de febrero de 2024. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-se-consolida-ecobici-como-el-sistema-de-bicicletas-compartidas-mas-importante-de-latinoamerica>

⁵ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, **Conteo Ciclista 2024**. Disponible en: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Conteo_Ciclista_2024.docx.pdf

⁶ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2024). **Conteo Ciclista 2024**. Disponible en: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Conteo_Ciclista_2024.docx.pdf

⁷ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, "Se consolida Ecobici como el sistema de bicicletas compartidas más importante de Latinoamérica", Boletín, 13 de febrero de 2024. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-se-consolida-ecobici-como-el-sistema-de-bicicletas-compartidas-mas-importante-de-latinoamerica>

Esta situación adquiere especial relevancia si se considera que alcaldías como Milpa Alta, Xochimilco, Tláhuac y Tlalpan cuentan con pueblos y barrios originarios reconocidos por la Ciudad de México, además de importantes áreas de suelo de conservación y características territoriales que requieren ser consideradas durante la planeación de la movilidad. No obstante, varias de estas demarcaciones aún no cuentan con cobertura del sistema Ecobici, lo que evidencia la necesidad de incorporar criterios de equidad territorial que permitan valorar estas condiciones al momento de planear la expansión de la infraestructura ciclista y de los sistemas públicos de bicicletas compartidas.⁸

La referencia a estas demarcaciones no sostiene que todas las alcaldías cuenten con el mismo tipo de infraestructura o con sistemas de movilidad activa idénticos. Por el contrario, busca ejemplificar la importancia de **que el marco jurídico incorpore expresamente criterios que permitan a las autoridades valorar las distintas condiciones territoriales existentes en la Ciudad de México, con el propósito de fortalecer la planeación de las políticas públicas en materia de movilidad y favorecer un desarrollo más equilibrado e incluyente.**

En ese contexto, resulta pertinente destacar que el propio marco jurídico nacional reconoce la importancia de que las políticas públicas en materia de movilidad se desarrollen bajo principios que favorezcan la igualdad, la accesibilidad, la inclusión y el desarrollo sostenible. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, además de señalar que las autoridades de los distintos órdenes de gobierno deberán orientar sus acciones hacia la consolidación de un Sistema Nacional de Movilidad que permita garantizar este derecho de manera progresiva.⁹

Asimismo, dicho ordenamiento prevé que la planeación de la movilidad debe realizarse bajo principios de accesibilidad, equidad, eficiencia, resiliencia, sostenibilidad y participación social, promoviendo la integración de políticas públicas que respondan a las características particulares de cada territorio y contribuyan a disminuir las desigualdades existentes en el acceso a los sistemas de movilidad.¹⁰

En armonía con estos principios, **la Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconoce a la movilidad como un derecho orientado a garantizar desplazamientos seguros, eficientes y accesibles; además, establece que la planeación de la movilidad constituye una responsabilidad permanente de las autoridades de la Ciudad.** Sin embargo, si bien incorpora diversos principios rectores para orientar la política pública en la materia, **no indica expresamente que la planeación y expansión de la movilidad activa deba considerar criterios de equidad territorial que permitan identificar y atender aquellas zonas que históricamente han presentado menor cobertura de infraestructura y servicios.**¹¹

⁸ Secretaría de Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes de la Ciudad de México, "Entrega SEPI constancias a pueblos originarios y comunidades indígenas residentes inscritos en el Sistema de Registro", Boletín, 9 de agosto de 2024. Disponible en: <https://www.sepi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/entrega-sepi-constancias-pueblos-originales-y-comunidades-indigenas-residentes-inscritos-en-el-sistema-de-registro>

⁹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículos 4 y 5, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

¹⁰ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículos 6, 7 y demás relativos a los principios de movilidad y planeación. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

¹¹ Congreso de la Ciudad de México, Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 14 de julio de 2014, última reforma vigente. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>

Esta ausencia normativa adquiere especial relevancia si se considera que las diferencias territoriales no obedecen únicamente a factores demográficos o urbanos. Existen comunidades con condiciones geográficas, ambientales, culturales y sociales que requieren ser valoradas de manera diferenciada durante los procesos de planeación.

En consecuencia, **incorporar criterios de equidad territorial dentro de la Ley de Movilidad no implica establecer un trato preferencial entre alcaldías ni ordenar la instalación obligatoria de infraestructura específica, sino dotar a las autoridades de un parámetro jurídico que fortalezca la toma de decisiones desde una perspectiva de igualdad sustantiva y desarrollo territorial equilibrado.**

Lo anterior resulta congruente con el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México, instrumento rector de la política pública en la materia, el cual reconoce que la movilidad constituye un elemento estratégico para reducir desigualdades, mejorar la accesibilidad y favorecer una ciudad más incluyente y sostenible. De igual forma, dicho programa plantea la necesidad de fortalecer la movilidad activa mediante estrategias que respondan a las condiciones específicas de los distintos territorios de la ciudad, privilegiando soluciones integrales y una planeación de largo plazo.¹²

Desde esta perspectiva, la presente iniciativa no pretende sustituir las facultades técnicas de la Secretaría de Movilidad, ni determinar de manera anticipada dónde deben construirse nuevas ciclovías o instalarse estaciones de Ecobici. Tales decisiones continuarán correspondiendo a las autoridades competentes, con base en estudios técnicos, análisis de demanda, disponibilidad presupuestal y demás elementos previstos en la legislación aplicable.

No obstante, se propone que, dentro de ese proceso de planeación, las autoridades incorporen expresamente criterios de equidad territorial, para que en dicho análisis se consideren las condiciones de conectividad, accesibilidad y cobertura de infraestructura para la movilidad activa que presentan distintas alcaldías, particularmente aquellas que históricamente han contado con menor acceso a sistemas públicos de bicicletas compartidas e infraestructura ciclista, así como los territorios con presencia de pueblos y barrios originarios cuyas características sociales, culturales y territoriales requieren una planeación diferenciada. De esta manera, la legislación contribuirá a que las decisiones futuras no solo atiendan aspectos técnicos y presupuestales, sino también las necesidades específicas de las comunidades, favoreciendo una distribución más equilibrada de las oportunidades de movilidad y una mejor garantía del derecho reconocido por la Constitución.

Los avances recientes en materia de movilidad ciclista confirman que la Ciudad de México ha decidido consolidar a la bicicleta como un componente estratégico de su sistema de movilidad.

¹² Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Programa Integral de Movilidad 2019-2024, publicado el 18 de agosto de 2021, Eje Estratégico "Más y Mejor Movilidad", disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024.pdf>

En junio de 2025, el Gobierno de la Ciudad presentó el **Plan Ciclista 2025-2030**, mediante el cual anunció la construcción de **300 kilómetros adicionales de infraestructura ciclista**, la **rehabilitación de los 553 kilómetros existentes**, la **creación de 50 bici estacionamientos** y la **ampliación del sistema Ecobici** hacia el sur, oriente y norte de la capital.¹³ Estas acciones reflejan el compromiso institucional por fortalecer la movilidad sustentable; sin embargo, también visibilizan la importancia de que dicho proceso de expansión se encuentre acompañado por un marco jurídico que incorpore criterios de equidad territorial y permita **orientar las decisiones de planeación considerando las necesidades de las alcaldías con menor cobertura y de los territorios donde existen pueblos y barrios originarios**.

Asimismo, información de la Secretaría de Movilidad señala que el sistema Ecobici registra hasta 25 mil viajes durante las horas de mayor demanda y que cada bicicleta realiza entre nueve y diez trayectos diarios, cifras que superan el promedio observado en sistemas similares a nivel internacional.¹⁴ Estos resultados evidencian que la bicicleta constituye una alternativa de transporte cada vez más utilizada por la población y confirman la pertinencia de fortalecer las bases jurídicas que orientarán su crecimiento futuro bajo principios de equidad territorial, accesibilidad e inclusión.

En ese sentido, la presente iniciativa no busca establecer una distribución uniforme de la infraestructura ciclista ni sustituir las facultades técnicas de las autoridades competentes. Su propósito consiste en **fortalecer la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para incorporar criterios de equidad territorial que contribuyan a reducir las desigualdades en el acceso a opciones de movilidad sustentable**, procurando que la expansión de los **sistemas públicos de bicicletas compartidas y de la infraestructura ciclista considere las características, necesidades y condiciones particulares de las distintas demarcaciones territoriales de la Ciudad de México**, especialmente de aquellas que históricamente han presentado menor cobertura.

Lo anterior cobra especial relevancia tratándose de los pueblos y barrios originarios de la Ciudad de México, cuya identidad, organización comunitaria y características territoriales constituyen un elemento fundamental del patrimonio histórico, cultural y social de la capital. Si bien las necesidades de movilidad de estos territorios no son homogéneas, ello hace aún más necesario que los procesos de planeación incorporen criterios que permitan valorar sus particularidades y considerar, con base en estudios técnicos, diagnósticos de movilidad y las características propias de cada territorio, la expansión de la infraestructura ciclista y de los sistemas públicos de bicicletas compartidas. De esta manera, la presente iniciativa no plantea un trato preferencial, sino garantizar que los pueblos y barrios originarios sean expresamente considerados dentro de la planeación de las políticas públicas de movilidad, evitando que las diferencias territoriales se traduzcan en barreras para acceder a futuras estrategias de movilidad sustentable.¹⁵

¹³ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, "Clara Brugada presenta Plan Ciclista 2025-2030 que contempla construir 300 kilómetros nuevos de ciclovías y transformar así la Ciudad de México en la capital de la movilidad sustentable", 3 de junio de 2025. Disponible en: <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/clara-brugada-presenta-plan-ciclista-2025-2030-que-contempla-construir-300-kilometros-nuevos-de-ciclovias-y-transformar-asi-la-ciudad-de-mexico-en-la-capital-de-la-movilidad-sustentable>

¹⁴ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, "Registra Ecobici hasta 25 mil viajes en horas pico", 7 de agosto de 2025. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-registra-ecobici-hasta-25-mil-viajes-en-horas-pico>

¹⁵ Congreso de la Ciudad de México, Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 59, "De los pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes", publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 5 de febrero de 2017, última reforma vigente. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/2a45c9c3b67fb16d7046d3ec32fe1f1418026a44.pdf>

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA CON ENFOQUE DE EQUIDAD TERRITORIAL

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER;

La planeación de la movilidad ciclista en la Ciudad de México enfrenta un problema público de carácter territorial, si bien el uso de la bicicleta se ha consolidado como una alternativa real de transporte cotidiano, la infraestructura ciclista y los sistemas públicos de bicicletas compartidas no se encuentran distribuidos de manera equilibrada en todo el territorio capitalino.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía de México (INEGI), la movilidad cotidiana constituye un insumo indispensable para la planeación de la infraestructura vial, ya que permite conocer los patrones de viaje, los modos de transporte utilizados, los horarios, los motivos de traslado y la relación entre estructura urbana y desplazamientos.¹⁶

En la Ciudad de México, la necesidad de contar con políticas públicas de movilidad sustentable se vuelve especialmente relevante si se considera que, conforme a la **Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017**, de los 8.26 millones de personas de seis años y más residentes en la capital, aproximadamente 6.93 millones realizaron al menos un viaje en un día entre semana.¹⁷

En este contexto, la bicicleta se ha convertido en una opción de traslado cotidiano. La **Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México** informó que los viajes realizados en bicicleta crecieron 71 por ciento entre 2018 y 2024, al pasar de 267 mil viajes diarios, registrados por la **Secretaría del Medio Ambiente** en 2018, a más de 456 mil viajes diarios en 2024, conforme al **Conteo Ciclista** realizado por la propia **SEMOVI**.¹⁸ Este crecimiento demuestra que la movilidad ciclista forma parte de los patrones ordinarios de desplazamiento de la población y que, por tanto, requiere ser planeada con criterios de cobertura, conectividad, seguridad vial y equidad territorial. No obstante, no ha tenido una distribución homogénea en la Ciudad.

¹⁶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017. Presentación de resultados. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>

¹⁷ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017. Presentación de resultados, pp. 15 y 20. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

¹⁸ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Incrementan en seis años 71 por ciento los viajes en bicicleta en la Ciudad de México, Boletín, 3 de junio de 2024. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-incrementan-en-seis-anos-71-por-ciento-los-viajes-en-bicicleta-en-la-ciudad-de-mexico>

El sistema ECOBICI cuenta actualmente con más de 9 mil 300 bicicletas y 689 ciclo estaciones, sin embargo, su cobertura se concentra únicamente en las alcaldías Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón y Azcapotzalco.¹⁹

En consecuencia, diez de las dieciséis alcaldías aún no cuentan con dicho sistema público de bicicletas compartidas: Cuajimalpa de Morelos, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, La Magdalena Contreras, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.

Esta situación adquiere mayor relevancia si se analiza desde una perspectiva poblacional. Conforme al Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, la Ciudad de México cuenta con 9 millones 209 mil 944 habitantes.²⁰ Las seis alcaldías que actualmente cuentan con cobertura de ECOBICI concentran aproximadamente 3 millones 200 mil 296 habitantes, mientras que las diez alcaldías sin cobertura suman alrededor de 6 millones 009 mil 648 habitantes, es decir, cerca del 65.3 por ciento de la población capitalina.²¹

Lo anterior no significa que todas las alcaldías deban recibir exactamente el mismo tipo de infraestructura o que la expansión de ECOBICI deba realizarse sin estudios técnicos de factibilidad. Por el contrario, las características urbanas, geográficas, presupuestales, ambientales y sociales de cada territorio deben ser consideradas por las autoridades competentes. Sin embargo, el dato poblacional evidencia que la mayor parte de la población de la Ciudad de México habita en demarcaciones que todavía no cuentan con acceso a este sistema público de bicicletas compartidas, lo cual obliga a fortalecer los criterios legales bajo los cuales se planea su posible expansión.

Además, la propia SEMOVI ha señalado que ECOBICI tiene un alto nivel de utilización, el sistema registra más de 25 mil usos durante las horas de mayor demanda, mantiene una disponibilidad aproximada del 94 por ciento, el 67 por ciento de las personas usuarias lo emplean para llegar al trabajo o a centros de estudio, y cada bicicleta realiza entre nueve y diez trayectos diarios.²² Estos datos reflejan que no se trata de un servicio secundario, sino de una herramienta de movilidad urbana con demanda consolidada.

Por ello, el problema que la iniciativa pretende resolver no consiste únicamente en la ausencia de ECOBICI en determinadas alcaldías, sino en la falta de un mandato legal que obligue a incorporar la equidad territorial como criterio de planeación de la movilidad ciclista. La consecuencia de esta omisión es que la expansión de infraestructura ciclista y de sistemas públicos de bicicletas compartidas puede continuar dependiendo principalmente de decisiones administrativas, presupuestales o de demanda inmediata, sin que la ley exija valorar la cobertura existente, la población beneficiaria, las brechas territoriales y la necesidad de conectar zonas históricamente menos atendidas.

¹⁹ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Se consolida ECOBICI como el sistema de bicicletas compartidas más importante de Latinoamérica, Boletín, 13 de febrero de 2024. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-se-consolida-ecobici-como-el-sistema-de-bicicletas-compartidas-mas-importante-de-latinoamerica>

²⁰ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Censo de Población y Vivienda 2020. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/> Asimismo, Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Cuéntame de México. Ciudad de México. Disponible en: <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/>

²¹ Cálculo propio con base en: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Censo de Población y Vivienda 2020. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020>

²² Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Registra ECOBICI hasta 25 mil viajes en horas pico, Boletín, 7 de agosto de 2025. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-registra-ecobici-hasta-25-mil-viajes-en-horas-pico>

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO;

De conformidad con la Guía para la Incorporación de la Perspectiva de Género en las Iniciativas Legislativas del Congreso de la Ciudad de México y el Protocolo para Incorporar la Perspectiva de Género en el Trabajo Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, la problemática que atiende la presente iniciativa sí tiene una dimensión de género, porque mujeres y hombres no se mueven de la misma manera en la ciudad.

Las mujeres suelen realizar traslados más diversos durante el día, no solo se desplazan al trabajo o a la escuela, sino también para realizar actividades vinculadas con los cuidados, como llevar o recoger a niñas, niños, personas adultas mayores o personas que requieren apoyo, hacer compras, acudir a servicios de salud, realizar trámites, o acompañar a otras personas integrantes del hogar. Por ello, cuando la movilidad se planea sin considerar estas diferencias, se corre el riesgo de diseñar infraestructura que no responde a las necesidades reales de una parte importante de la población.

La propia Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México ha reconocido que la perspectiva de género en la movilidad permite identificar que los viajes de las mujeres son distintos a los de los hombres y que, por tanto, los programas y proyectos deben orientarse hacia una movilidad más cómoda, segura y accesible para mujeres y niñas.²³ Esta idea es fundamental para la presente iniciativa, porque la planeación de la movilidad ciclista no solo debe responder a criterios de demanda o factibilidad técnica, sino también a las condiciones que permiten que las mujeres puedan usar la bicicleta de forma segura, cotidiana y útil.

De acuerdo con la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017, en la Ciudad de México 3.56 millones de mujeres realizaron al menos un viaje en un día entre semana, lo que representó el 51.3 por ciento de la población viajera de la capital.²⁴ Sin embargo, el uso de la bicicleta mantiene una brecha clara entre mujeres y hombres: en la Zona Metropolitana del Valle de México, solo el 1.1 por ciento de las mujeres viajeras reportó utilizar bicicleta en alguno de sus tramos de viaje, frente al 3.3 por ciento de los hombres.²⁵

Esta diferencia no debe interpretarse como falta de interés de las mujeres en la bicicleta. Más bien, refleja que existen barreras que dificultan su uso: la inseguridad en el espacio público, el acoso, la falta de infraestructura segura, la ausencia de rutas conectadas, la mala iluminación, los puntos ciegos, la poca accesibilidad y la falta de condiciones para realizar viajes vinculados con tareas de cuidado. En otras palabras, muchas mujeres podrían beneficiarse de la movilidad ciclista, pero no siempre encuentran condiciones suficientes para usarla con confianza.

²³ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Micrositio Género y Movilidad. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/movilidad-integrada/genero-y-movilidad>

²⁴ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017. Presentación de resultados, p. 20. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

²⁵ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017. Presentación de resultados, p. 22. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

La Secretaría de Movilidad ha señalado que la violencia sexual y el acoso que enfrentan mujeres y niñas al moverse por la ciudad son una de las principales problemáticas de género en la movilidad. También ha reconocido que las mujeres modifican sus trayectos para reducir riesgos: viajan acompañadas, evitan salir muy temprano o muy tarde, cambian de ruta, usan espacios exclusivos o, en algunos casos, dejan de utilizar ciertos medios de transporte.²⁶ Estas decisiones no son menores, porque limitan la libertad de las mujeres para moverse, estudiar, trabajar, participar en actividades culturales, acceder a servicios o disfrutar el espacio público.

En el caso específico de ECOBICI, los datos también muestran una brecha importante. Conforme al documento “Género y movilidad en la Ciudad de México: avances, retos y recomendaciones, al cierre de 2023” las mujeres representaban el 37 por ciento de las personas registradas en ECOBICI, pero solo realizaban el 27.6 por ciento de los viajes del sistema.²⁷ Esto confirma que la movilidad ciclista todavía no se aprovecha de manera igualitaria entre mujeres y hombres.

No obstante, cuando existen condiciones adecuadas, la bicicleta pública puede ser una alternativa valiosa para las mujeres. En el estudio “Experiencia en movilidad y seguridad de las usuarias del Sistema ECOBICI”, el 74 por ciento de las mujeres encuestadas señaló que utilizaba ECOBICI como uno de sus principales modos de transporte; además, muchas lo combinaban con caminar y con el Metro.²⁸ Esto demuestra que la bicicleta pública puede integrarse a los trayectos cotidianos de las mujeres, especialmente cuando se conecta con otros sistemas de movilidad.

El mismo estudio identificó que las usuarias de ECOBICI reportan menores niveles de ciertos tipos de acoso en comparación con otros modos de transporte.

Por ejemplo, el 94.2 por ciento de las encuestadas dijo no haber experimentado tocamientos al utilizar ECOBICI, mientras que en otros modos de transporte ese porcentaje se redujo a 45 por ciento. Asimismo, las usuarias reportaron menor frecuencia de acercamientos inadecuados, persecución y otros actos invasivos al usar la bicicleta pública.²⁹ Este dato es relevante porque muestra que la movilidad ciclista, si se planea adecuadamente, puede contribuir a ampliar las opciones de traslado seguro para las mujeres.

²⁶ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y Banco Mundial, Género y movilidad en la Ciudad de México: avances, retos y recomendaciones, pp. 5 y 6. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Genero-y-Movilidad-en-la-Ciudad-de-Mexico.pdf>

²⁷ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y Banco Mundial, Género y movilidad en la Ciudad de México: avances, retos y recomendaciones, p. 28. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Genero-y-Movilidad-en-la-Ciudad-de-Mexico.pdf>

²⁸ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Experiencia en movilidad y seguridad de las usuarias del Sistema de Bicicletas Públicas de la Ciudad de México ECOBICI, pp. 12 y 13. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Genero%20y%20movilidad/Experiencias-en-movilidad-y-seguridad-de-las-usuarias-del-Sistema-ECOBICI.pdf>

²⁹ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Experiencia en movilidad y seguridad de las usuarias del Sistema de Bicicletas Públicas de la Ciudad de México ECOBICI, pp. 15 a 21. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Genero%20y%20movilidad/Experiencias-en-movilidad-y-seguridad-de-las-usuarias-del-Sistema-ECOBICI.pdf>

Sin embargo, estos beneficios no llegan de la misma manera a toda la ciudad. Actualmente, ECOBICI se concentra en seis alcaldías, mientras que diez demarcaciones aún no cuentan con este sistema. Esta falta de cobertura también tiene impacto de género, porque deja fuera a mujeres que viven en zonas con menor infraestructura ciclista y que podrían beneficiarse de una alternativa de movilidad más flexible, económica y sustentable, especialmente en alcaldías con pueblos y barrios originarios, zonas de conservación, trayectos locales y necesidades particulares de conectividad.

Por ello, la presente iniciativa no plantea la expansión de la movilidad ciclista como una medida neutra. Al contrario, reconoce que incorporar un enfoque de equidad territorial también permite avanzar hacia una movilidad con perspectiva de género. Esto implica que, al planear infraestructura ciclista y sistemas públicos de bicicletas compartidas, las autoridades consideren no solo dónde existe mayor demanda actual, sino también dónde hay brechas de acceso, qué zonas han sido menos atendidas, qué condiciones de seguridad se requieren y cómo se mueven las mujeres en su vida diaria.

En ese sentido, la reforma propuesta contribuye a que la planeación de la movilidad ciclista sea más justa, más incluyente y más cercana a las necesidades reales de la población. Para que más mujeres puedan elegir la bicicleta como medio de transporte es necesario garantizar rutas seguras, conectadas, iluminadas, accesibles y pensadas para los trayectos cotidianos que realizan las mujeres, incluidas aquellas que viven fuera de las zonas centrales de la Ciudad de México.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

- La presente iniciativa se sustenta en la necesidad de fortalecer la planeación de la movilidad ciclista en la Ciudad de México, a fin de que ésta incorpore expresamente un enfoque de equidad territorial, estableciendo un criterio legal que permita orientar las decisiones públicas con base en diagnósticos técnicos, cobertura existente, conectividad, seguridad, accesibilidad y necesidades diferenciadas de la población.
- La Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. Asimismo, establece que las autoridades deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar este derecho mediante el uso equitativo del espacio vial y el impulso de sistemas de transporte de bajas emisiones contaminantes.³⁰
- La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la movilidad debe garantizarse bajo principios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.³¹ Esto implica que las políticas públicas en la materia deben considerar también a las zonas con menor cobertura, menor conectividad y mayores necesidades de acceso a alternativas de movilidad.

³⁰ Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/archivo-93cf3168e207e17907f614ce1b2de3126662d40c.pdf>

³¹ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículos 1 y 9. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

- La Ley de Movilidad de la Ciudad de México ya reconoce la importancia de la planeación como una herramienta para ordenar de manera racional y sistemática las acciones públicas en materia de movilidad. Sin embargo, aunque la ley contempla principios generales, **resulta necesario precisar que la planeación de la movilidad ciclista debe considerar criterios de equidad territorial, especialmente cuando se trate de infraestructura ciclista y sistemas públicos de bicicletas compartidas.**³²
- La reforma es oportuna porque **la Ciudad de México se encuentra en una etapa de expansión de la movilidad ciclista.** El Gobierno capitalino presentó el Plan Ciclista 2025-2030, mediante el cual se prevé construir 300 kilómetros nuevos de ciclovías, renovar 553 kilómetros existentes, construir 50 bici estacionamientos, ampliar el sistema Ecobici hacia el sur, oriente y norte de la ciudad, e invertir recursos públicos en infraestructura ciclista.³³ Precisamente por la magnitud de estas acciones, **resulta necesario que la ley establezca criterios claros para orientar dicha expansión.**
- Los datos disponibles muestran que la bicicleta ya es una alternativa real de transporte cotidiano. La Secretaría de Movilidad informó que los viajes en bicicleta crecieron 71 por ciento entre 2018 y 2024, al pasar de 267 mil viajes diarios a más de 456 mil viajes diarios.³⁴ Además, ECOBICI registra altos niveles de uso, con más de 9 mil 300 bicicletas, 689 ciclo estaciones y hasta 25 mil usos en horas de mayor demanda.³⁵ Lo anterior demuestra que, **la movilidad ciclista no es una política secundaria, sino una herramienta cada vez más relevante para los traslados diarios de la población.**
- Actualmente ECOBICI tiene cobertura en seis alcaldías, mientras que diez demarcaciones aún no cuentan con este sistema. Esta diferencia debe resolverse a través de una planeación que permita analizar la viabilidad técnica, presupuestal, ambiental y social de cada territorio. La reforma contribuirá a que **la expansión futura se decida con criterios objetivos y con una visión más equilibrada de la ciudad.**
- La propuesta también fortalece la perspectiva de género en la movilidad. La Secretaría de Movilidad ha reconocido que mujeres y hombres tienen patrones de viaje distintos.³⁶ **Incorporar la equidad territorial en la movilidad ciclista permite abrir la puerta a proyectos que tomen en cuenta seguridad, iluminación, accesibilidad, conectividad, viajes de cuidado y condiciones reales de uso para mujeres en distintas zonas de la ciudad.**

³² Ley de Movilidad de la Ciudad de México, artículos 35 y 36. Disponible en: <https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/leyes/leyes/930-ley-de-movilidad-de-la-ciudad-de-mexico>

³³ Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, Clara Brugada presenta Plan Ciclista 2025-2030 que contempla construir 300 kilómetros nuevos de ciclovías y transformar así a la Ciudad de México en la Capital de la Movilidad Sustentable, 3 de junio de 2025. Disponible en: <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/clara-brugada-presenta-plan-ciclista-2025-2030-que-contempla-construir-300-kilometros-nuevos-de-ciclovias-y-transformar-asi-la-ciudad-de-mexico-en-la-capital-de-la-movilidad-sustentable>

³⁴ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Incrementan en seis años 71 por ciento los viajes en bicicleta en la Ciudad de México, Boletín, 3 de junio de 2024. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-incrementan-en-seis-anos-71-por-ciento-los-viajes-en-bicicleta-en-la-ciudad-de-mexico>

³⁵ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Registra ECOBICI hasta 25 mil viajes en horas pico, Boletín, 7 de agosto de 2025. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-registra-ecobici-hasta-25-mil-viajes-en-horas-pico>

³⁶ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Micrositio Género y Movilidad. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/movilidad-integrada/genero-y-movilidad>

- La reforma no invade las facultades técnicas de las autoridades competentes ni sustituye los estudios que deben realizarse para cada proyecto. Por el contrario, fortalece el marco jurídico para que la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Obras y Servicios, la Secretaría del Medio Ambiente y demás autoridades involucradas cuenten con un criterio común, es decir, planear la movilidad ciclista considerando no solo la demanda actual, sino también las brechas territoriales, la sustentabilidad, la seguridad vial y el acceso equitativo a opciones de movilidad.
- La presente iniciativa resulta necesaria, viable y congruente con el marco constitucional, legal y programático de la Ciudad de México, pues busca que la movilidad ciclista se consolide como una alternativa sustentable, segura e incluyente, sin dejar fuera a las zonas que históricamente han tenido menor acceso a infraestructura y servicios de movilidad.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y, EN SU CASO, SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD;

PRIMERO. Que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, particularmente el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, establece el compromiso de lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, así como proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas.³⁷

SEGUNDO. Que la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer obliga a los Estados parte a adoptar medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra las mujeres en todas sus formas y garantizar su desarrollo y adelanto en condiciones de igualdad.³⁸

TERCERO. Que la Convención de Belém do Pará reconoce el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, tanto en el ámbito público como en el privado, así como el deber de los Estados de adoptar medidas orientadas a prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres.³⁹

CUARTO. Que el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, imponiendo a todas las autoridades la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar dichos derechos. Asimismo, el artículo 4° reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.⁴⁰

³⁷ Organización de las Naciones Unidas, Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, Objetivo de Desarrollo Sostenible 11. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities>

³⁸ Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, artículos 2 y 3. Disponible en: <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-elimination-all-forms-discrimination-against-women>

³⁹ Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer, "Convención de Belém do Pará", artículos 3, 4 y 7. Disponible en: <https://www.oas.org/es/cidh/mandato/Basicos/belemdopara.asp>

⁴⁰ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 1° y 4°. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

QUINTO. Que el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la facultad para expedir leyes que determinen la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial.⁴¹

SEXTO. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, colocando a las personas en el centro del diseño de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.⁴²

SÉPTIMO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho a la ciudad, fundado en principios de justicia social, igualdad, sustentabilidad, inclusión social y distribución equitativa de bienes públicos. Asimismo, su artículo 13 reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, y establece el deber de las autoridades de garantizar el uso equitativo del espacio vial y fomentar una cultura de movilidad sustentable.⁴³

OCTAVO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que la planeación de la movilidad debe tener como objetivo garantizar la movilidad de las personas, mediante la ordenación racional y sistemática de acciones públicas. En ese sentido, la presente iniciativa fortalece dicho marco legal al proponer que la planeación de la movilidad ciclista incorpore criterios de equidad territorial.⁴⁴

⁴¹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 73, fracción XXIX-C. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

⁴² Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículos 1 y 9. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

⁴³ Constitución Política de la Ciudad de México, artículos 12 y 13, apartado E. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/archivo-93cf3168e207e17907f614ce1b2de3126662d40c.pdf>

⁴⁴ Ley de Movilidad de la Ciudad de México, artículos 35 y 36. Disponible en: <https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/leyes/leyes/930-ley-de-movilidad-de-la-ciudad-de-mexico>

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA CON ENFOQUE DE EQUIDAD TERRITORIAL.

VII. ORDENAMIENTOS PARA MODIFICAR

Para mayor claridad, se presenta el siguiente cuadro comparativo entre el texto vigente y la propuesta de modificación:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
(...)	(...)
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:
I. a XXXI. (...)	I. a XXXI. (...)
SIN CORRELATIVO	XXXI Bis. Equidad territorial en la movilidad ciclista: Criterio de planeación que orienta el desarrollo de la infraestructura ciclista y de los sistemas públicos de bicicletas compartidas, considerando las características territoriales, sociales, ambientales y culturales de las distintas demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, incluida la presencia de pueblos y barrios originarios, con el propósito de reducir las brechas territoriales en el acceso a la movilidad ciclista.
XXXII. a CVI. (...)	XXXII. a CVI. (...)

(...) Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. a XX. (...) XXI. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado; XXII. a LXV. (...)	(...) Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. a XX. (...) XXI. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles para personas con discapacidad, y vías ciclistas, con base en los estudios técnicos correspondientes, considerando criterios de seguridad vial, conectividad, accesibilidad y el criterio de equidad territorial, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado; XXII. a LXV. (...)
(...) Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios: I. a XII. (...) SIN CORRELATIVO	(...) Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios: I. a XII. (...) XIII. Incorporar el criterio de equidad territorial en la planeación de la movilidad ciclista, orientando el desarrollo de la infraestructura ciclista y de los sistemas públicos de bicicletas compartidas para reducir las brechas territoriales en el acceso a la movilidad ciclista, considerando la cobertura existente, la conectividad, la seguridad vial, la accesibilidad, así como las características territoriales, sociales, ambientales y culturales de las distintas demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, incluida la presencia de pueblos y barrios originarios.

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta H. Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. Se **ADICIONA** una fracción XXXI Bis al artículo 9; se **REFORMA** la fracción XXI del artículo 12; y se **ADICIONA** una fracción XIII al artículo 37, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

(...)

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

I. a XXXI. (...)

XXXI Bis. Equidad territorial en la movilidad ciclista: Criterio de planeación que orienta el desarrollo de la infraestructura ciclista y de los sistemas públicos de bicicletas compartidas, considerando las características territoriales, sociales, ambientales y culturales de las distintas demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, incluida la presencia de pueblos y barrios originarios, con el propósito de reducir las brechas territoriales en el acceso a la movilidad ciclista.

XXXII. a CVI. (...)

(...)

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a XX. (...)

XXI. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles para personas con discapacidad, y vías ciclistas, **con base en los estudios técnicos correspondientes, considerando criterios de seguridad vial, conectividad, accesibilidad y el criterio de equidad territorial**, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado;

XXII. a LXV. (...)

(...)

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

I. a XII. (...)

XIII. Incorporar el criterio de equidad territorial en la planeación de la movilidad ciclista, orientando el desarrollo de la infraestructura ciclista y de los sistemas públicos de bicicletas compartidas para reducir las brechas territoriales en el acceso a la movilidad ciclista, considerando la cobertura existente, la conectividad, la seguridad vial, la accesibilidad, así como las características territoriales, sociales, ambientales y culturales de las distintas demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, incluida la presencia de pueblos y barrios originarios.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase 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.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles a los veintidós días del mes de julio del año dos mil veintiséis.

ATENTAMENTE



TANIA LARIOS
DIPUTADA LOCAL