



APARTADO CON LENGUAJE CIUDADANO

05/08/2026

LEY A REFORMAR:

- Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal

OBJETIVO:

La diputada promovente considera que es necesario implementar y fortalecer nuevas medidas para el estacionamiento de motocicletas en la Capital, mediante la creación de un programa integral que evite su uso en banquetas, rampas y cruces peatonales, a fin de proteger el espacio público y garantizar la seguridad, accesibilidad y libre tránsito de las personas peatones, sin restringir el uso de este medio de transporte.

IMPACTO / ALCANCE:

Se busca que el estacionamiento de motocicletas en la Ciudad de México se realice de manera ordenada y segura, evitando su uso en banquetas, rampas y cruces peatonales, para garantizar la libre movilidad de las personas peatones y el uso adecuado del espacio público.

SÍGUEME EN REDES SOCIALES





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

La que suscribe **Diputada María del Rosario Morales Ramos**, integrante de la Asociación Parlamentaria Progresista de la Transformación de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122 apartado A, fracción I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones VIII, LXIV y CXVIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 2 fracción XXI, 5 fracciones I y II, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración la siguiente la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 208 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y ESTACIONAMIENTO DE MOTOCICLETAS**, de conformidad con lo siguiente:

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un artículo 208 Bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de movilidad y estacionamiento de motocicletas.

II. OBJETO DE LA PROPUESTA

El objetivo de la presente iniciativa con proyecto de decreto es adicionar un artículo 208 Bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a fin de establecer un Programa Integral de Ordenamiento del Estacionamiento de Motocicletas que

permita planificar, regular y habilitar espacios adecuados para su estacionamiento en la vía pública.

Por lo que la presente propuesta busca que el estacionamiento de motocicletas se realice de manera ordenada y segura, evitando su uso en banquetas, rampas de accesibilidad, cruces peatonales y demás espacios destinados al tránsito de personas, garantizando así la protección del espacio público, la seguridad vial y la accesibilidad universal.

De igual manera, la iniciativa busca fortalecer el ejercicio del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad e inclusión, asegurando la libre circulación de las personas peatones y promoviendo un uso más eficiente y equitativo del espacio público, sin restringir el uso de la motocicleta como medio de transporte.

III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER

A. Introducción

La rápida proliferación de la motocicleta en las grandes metrópolis contemporáneas responde a la necesidad apremiante de encontrar alternativas de transporte ágiles, accesibles y económicas frente a una crisis de saturación vial que parece irreversible. Su notable capacidad de maniobra, sumada a un bajo costo operativo y de adquisición, ha consolidado a este vehículo como una herramienta de trabajo absolutamente indispensable para miles de repartidores y como el medio de traslado diario de una parte significativa de la población trabajadora.

Cada vez más familias mexicanas recurren a la motocicleta no solo como medio de transporte, sino como un recurso esencial para sostener su economía. Según datos

del INEGI, en más de cuatro millones de hogares hay al menos una moto, utilizada en muchos casos para ir al trabajo, estudiar o emprender actividades productivas.

En el año 2000, el INEGI registraba aproximadamente 300 000 motocicletas en circulación en México; para 2021, esa cifra se había disparado a casi seis millones. Ocho de cada diez conductores la emplean para llegar a su empleo o desempeñar su oficio. Su eficiencia en los traslados permite ahorrar hasta 25 días laborales al año, lo que se traduce en más horas en familia, mayor productividad y, en algunos casos, una mejora en la calidad de vida.

La motocicleta también ha abierto la puerta al autoempleo. En sectores como el reparto a domicilio, se ha convertido en la herramienta que permite duplicar el salario mínimo gracias a la movilidad y flexibilidad que ofrece.¹

No obstante, este fenómeno de motorización acelerada ha transformado profundamente la dinámica de las transito vial como lo conocemos, generando un escenario de fricción constante en el espacio público que afecta de manera directa e integral al eslabón más vulnerable de todo el ecosistema de tránsito: el peatón.

Por consiguiente, las administraciones locales se enfrentan hoy a la necesidad urgente de diseñar e implementar políticas urbanas de fondo que permitan armonizar el uso de estos vehículos motorizados con el derecho fundamental e inalienable a la movilidad peatonal. Este esfuerzo de planeación no debe entenderse bajo ninguna circunstancia como una estrategia de exclusión o una competencia de prioridades donde un modo de transporte pretenda anular al otro, sino como la aplicación rigurosa de criterios técnicos y de diseño universal que

¹ EL PAÍS (2026). La motocicleta, motor de movilidad y sustento para millones de mexicanos. Consulta: 01 de julio del 2026. Disponible en: <https://elpais.com/mexico/branded/2025-08-26/la-motocicleta-motor-de-movilidad-y-sustento-para-millones-de-mexicanos.html>.

garanticen la seguridad, el orden y la accesibilidad de todas las personas que habitan y transitan la ciudad.

B. Crecimiento del uso de motocicletas como medio de transporte y trabajo

En medio de la congestión de las principales ciudades mexicanas, la motocicleta aparece como una alternativa de movilidad que responde tanto a la necesidad de desplazamiento como a la generación de ingresos. Sin embargo, su expansión ha superado la capacidad de adaptación de la infraestructura urbana y de la cultura vial, lo que plantea un reto para autoridades, industria y usuarios.

Sergio Mendoza, presidente de la Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motocicletas (AMFIM), dice que el aumento del parque vehicular se explica porque cubre dos necesidades: movilidad y generación de ingresos.

De acuerdo con Mendoza, en la actualidad, alrededor de 8 millones de familias dependen directa o indirectamente de este medio, particularmente en actividades de reparto y servicios de última milla. Además, el sector genera más de 40,000 empleos directos en el país, con presencia industrial en estados como Estado de México, Querétaro, Chihuahua y Nuevo León.

En un contexto urbano donde los traslados pueden superar las dos horas diarias, la motocicleta ofrece ventajas operativas. Su tamaño y maniobrabilidad permiten reducir tiempos de traslado y facilitar la circulación en zonas congestionadas. Un estudio de la Universidad de Lovaina en Bélgica, estima que sustituir 10% de los automóviles por motocicletas podría reducir la congestión vehicular hasta en 40% en determinados tramos.

La motocicleta también es uno de los medios más usados para los servicios de entrega a domicilio, lo que ha disminuido el uso de vehículos más grandes para recorridos cortos, lo que a su vez puede traducirse en menores emisiones por viaje, de acuerdo con un análisis del Banco Interamericano de Desarrollo sobre movilidad urbana.

Aunque las motocicletas pueden contribuir a reducir la congestión y el consumo de combustible por trayecto, su impacto en emisiones depende de factores como la tecnología del motor y el mantenimiento. La transición hacia modelos eléctricos aparece como una alternativa, aunque enfrenta barreras tecnológicas y de infraestructura.²

C. Movilidad de motociclistas con el derecho a la movilidad peatonal

Para abordar esta problemática adecuadamente, es imperativo apelar al principio de la Jerarquía de la Movilidad Urbana, el cual sitúa al peatón en la cúspide de la prioridad vial. En teoría, el diseño de las calles y las leyes de tránsito deben estructurarse en función de proteger a los usuarios más desarmados. Sin embargo, la realidad operativa demuestra que las motocicletas suelen invadir constantemente los espacios reservados para el desplazamiento a pie. Ante la congestión vehicular en los carriles centrales, es común que los motociclistas circulen sobre las aceras y andadores peatonales para ganar tiempo. Esta conducta rompe la continuidad de las trayectorias peatonales e incrementa el riesgo de atropellamientos en zonas de resguardo que deberían ser exclusivas para la escala humana.

Además, la falta de una delimitación física clara en las banquetas propicia que estos vehículos ligeros utilicen el espacio peatonal como zona de estacionamiento

² Lara, R. (2026). Boom de motocicletas rebasa a la infraestructura y la cultura vial en México. EXPANSIÓN ESG. Consulta: 01 de julio del 2026. Disponible en: <https://esg.expansion.mx/movilidad/2026/03/25/uso-motocicletas-crece-infraestructura-cultura-vial-no>.

habitual. Como consecuencia de este desorden estático, la accesibilidad universal se ve gravemente comprometida en detrimento de la ciudadanía. Las personas de la tercera edad, la infancia y los usuarios con movilidad reducida se ven obligados a descender al arroyo vehicular para esquivar los obstáculos. Al hacerlo, quedan expuestos directamente al flujo de los automóviles, lo que evidencia una flagrante violación a su derecho a una movilidad segura. Por esta razón, la planeación urbana debe abandonar el modelo tradicional enfocado en el auto y adoptar el enfoque técnico de "calles completas".

Esto significa que la compatibilidad entre la motocicleta y el peatón se logra únicamente mediante una rigurosa separación geométrica de los flujos. Para empezar, resulta fundamental el blindaje de las aceras utilizando elementos de diseño pasivo que impidan físicamente el acceso de cualquier vehículo motorizado. A este respecto, la colocación estratégica de bolardos, la ampliación de orejas peatonales en las esquinas y la instalación de mobiliario urbano funcionan como barreras naturales eficaces. Asimismo, estas modificaciones reducen el radio de giro de los motociclistas, obligándolos a disminuir la velocidad en los cruces. De este modo, se devuelve a la banqueta su carácter de espacio seguro y libre de riesgos.

Por otra parte, es indispensable resolver la demanda de estacionamiento mediante la asignación de espacios específicos dentro del arroyo vehicular. La creación de "motocajones" antes de los pasos de cebra retira las motocicletas de las banquetas y aporta un beneficio adicional de visibilidad para todos. Al despejar las esquinas de obstáculos visuales, tanto peatones como conductores pueden anticipar sus movimientos en las intersecciones complejas. Finalmente, las zonas de alta actividad comercial deben transformarse bajo los criterios de pacificación del tránsito o "Zonas 30". El estrechamiento de carriles y la construcción de pasos

peatonales a nivel de acera obligan a los motociclistas a moderar su velocidad, aumentando el tiempo de reacción ante un imprevisto.

En conclusión, la compatibilidad entre la movilidad en motocicleta y el tránsito peatonal constituye un desafío de justicia social y ordenamiento técnico. Las soluciones efectivas no deben basarse en la criminalización de una herramienta de trabajo crucial, sino en el ordenamiento del espacio público mediante una infraestructura adecuada.

En última instancia, el éxito de estas medidas regulatorias dependerá de una estricta aplicación de la normativa vial combinada con un diseño urbano inteligente. Al proteger las aceras y dotar a las motocicletas de espacios propios de circulación y estacionamiento vehicular, las ciudades salvan vidas de manera eficiente. Solo a través de este equilibrio técnico será posible garantizar un entorno verdaderamente equitativo, accesible y seguro para toda la población.

D. Experiencias de otras ciudades con espacios exclusivos para motocicletas

El crecimiento acelerado de la mancha urbana y la necesidad de optimizar los tiempos de traslado en las metrópolis contemporáneas han consolidado a la motocicleta como uno de los medios de transporte de mayor penetración social y económica. No obstante, este fenómeno ha transformado la dinámica de la movilidad, generando tensiones en el diseño geométrico de las vialidades, pensadas originalmente para un flujo homogéneo de automóviles particulares y transporte público.

La coexistencia de vehículos de distintas masas, dimensiones y capacidades de aceleración en un mismo espacio de rodamiento ha derivado en un incremento de

la siniestralidad y en una saturación de los puntos críticos de tránsito. Ante este escenario, diversas capitales globales han optado por el diseño e implementación de políticas públicas de infraestructura enfocadas en la delimitación de espacios exclusivos para motocicletas.

El análisis de estas experiencias internacionales demuestra que la segregación espacial, lejos de atomizar el derecho a la movilidad, opera como un mecanismo de ordenamiento técnico que prioriza la seguridad vial, optimiza la eficiencia del flujo vehicular y protege la vulnerabilidad del espacio peatonal.

Una de las principales estrategias para mitigar los conflictos de tránsito en vialidades primarias consiste en separar físicamente los flujos de circulación. El referente metodológico más robusto en esta materia se localiza en la ciudad de Taipéi (Taiwán), una urbe que enfrenta una de las mayores densidades de ciclomotores a nivel mundial. La administración local optó por el diseño de los denominados Exclusive Motorcycle Lanes, carriles confinados en la extrema derecha de avenidas principales y pasos a desnivel (Department of Transportation, Taipei City Government).

Por otro lado, la experiencia de Londres (Reino Unido) ofrece una alternativa de integración controlada mediante el uso de carriles compartidos. A través de Transport for London (TfL), la capital británica autorizó el acceso permanente de motocicletas a los carriles exclusivos para autobuses (Bus Lanes). Los estudios de

monitoreo vial e impacto de siniestralidad concluyeron que esta medida redujo los tiempos de viaje de los usuarios de dos ruedas y, fundamentalmente, disminuyó las tasas de accidentes graves (Transport for London). Al otorgar un espacio de circulación predecible y continuo, se desincentivó el fenómeno del zigzagado entre

los carriles de velocidad destinados a los vehículos particulares, ordenando la capacidad vial general sin necesidad de modificar el ancho de la sección de la calle.

Las intersecciones semaforizadas representan las zonas de mayor vulnerabilidad y fricción en la trama urbana. Ciudades españolas como Madrid y Barcelona abordaron esta problemática mediante la masificación de la señalización horizontal conocida como "Avanza Motos". Este espacio exclusivo consiste en una cuadrícula delimitada en el pavimento que se posiciona entre la línea de detención de los automóviles y el cruce peatonal (Ayuntamiento de Madrid; Ayuntamiento de Barcelona). La Dirección General de Tráfico (DGT) de España ha documentado que esta reserva de espacio otorga una prioridad de salida lógica a los vehículos ligeros cuando el semáforo cambia a verde, reduciendo las colisiones por alcance trasero y evitando que las motocicletas inicien la marcha atrapadas entre vehículos de carga o transporte colectivo.

Bajo una premisa similar, la Compañía de Ingeniería de Tránsito (CET) de São Paulo (Brasil) implementó el proyecto "Frente Azul" en avenidas de alta saturación como la Avenida Paulista (Secretaría Municipal de Mobilidade e Trânsito, São Paulo). El impacto de esta delimitación no solo se reflejó en la disminución de la siniestralidad entre vehículos, sino también en una notable protección al eslabón más vulnerable de la vía: el peatón. Al proveer un área de resguardo específica para los motociclistas al frente de la fila de espera, se erradicó la práctica común de invadir las cebras peatonales, garantizando la continuidad y seguridad de los cruces a pie.

La gestión de la motocicleta no se limita a su periodo de circulación, sino que abarca su estancia en el espacio público estático. La proliferación de motocicletas mal estacionadas en las aceras suele comprometer la accesibilidad universal y deteriorar el mobiliario urbano. Para revertir esta tendencia, la alcaldía de París

(Francia) transformó su política de estacionamiento mediante la prohibición estricta del resguardo de motocicletas sobre las banquetas, reconvirtiendo miles de antiguos cajones en cordón destinados a automóviles en estacionamientos exclusivos para vehículos motorizados de dos ruedas (Mairie de Paris). Esta delimitación, acompañada de un esquema de cobro preferencial y sanciones severas plasmadas en el Code de la Route, demostró que trasladar el estacionamiento de motocicletas al arroyo vehicular recupera la funcionalidad peatonal de las aceras y genera un entorno urbano visualmente ordenado y accesible para personas con movilidad reducida.

E. Conclusiones

En síntesis, la compatibilidad entre la movilidad en motocicleta y el tránsito peatonal constituye un eje fundamental de la ingeniería de tránsito y el ordenamiento jurídico de las ciudades modernas. La viabilidad de estas intervenciones de diseño geométrico es prioritaria, ya que se sustenta en la optimización del espacio público estático y dinámico, permitiendo una distribución equitativa de la infraestructura con base en principios de física vial y segregación por masa. Al otorgar predictibilidad a los flujos vehiculares a través de delimitaciones técnicas, se reduce la fricción en las intersecciones, lo que disminuye las tasas de siniestralidad general y mejora la capacidad operativa de la red vial sin comprometer las actividades económicas que dependen de este medio de transporte.

Es así que debemos tener en cuenta que la viabilidad de estas políticas radica en la aplicación de soluciones de diseño pasivo y pacificación del tránsito que han probado su eficiencia global en la reducción de puntos de conflicto. En última instancia, estructurar la vía pública bajo criterios técnicos de coexistencia es un paso metodológico necesario para consolidar una infraestructura resiliente, garantizando

la continuidad de los desplazamientos a pie y la seguridad operativa de los vehículos motorizados ligeros.

IV. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO

No aplica de manera particular

V. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

En ese sentido, derivado de lo anteriormente expuesto, resulta necesario fortalecer las acciones de planeación y gestión de la movilidad en la Ciudad de México mediante la implementación de mecanismos que permitan ordenar el estacionamiento de motocicletas en la vía pública. Si bien la legislación vigente contempla disposiciones para regular la circulación y el estacionamiento de los vehículos, actualmente no existe la obligación expresa de contar con un programa integral que establezca criterios técnicos para la ubicación, distribución y habilitación de espacios exclusivos destinados al estacionamiento de motocicletas. Esta situación propicia la ocupación indebida de banquetas, rampas de accesibilidad, cruces peatonales y demás espacios destinados al tránsito de las personas, afectando la seguridad vial, la accesibilidad universal y el uso ordenado del espacio público.

La presente iniciativa encuentra sustento en la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, cuyo **artículo 5**, establece que la movilidad es un derecho de todas las personas que debe ejercerse en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión, igualdad y sustentabilidad, lo cual implica la obligación de las autoridades de generar condiciones que permitan un uso ordenado y seguro del espacio público.

Por su parte, el **artículo 6, fracciones I y II**, de la misma ley dispone que se dará prioridad en el uso del espacio vial a las personas peatones, en especial a aquellas con discapacidad y movilidad limitada, así como a las personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, lo que refuerza la necesidad de proteger los espacios destinados al tránsito peatonal frente a la ocupación indebida de vehículos motorizados.

El **artículo 7** de la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** establece que la política de movilidad deberá garantizar el uso adecuado del espacio público, la seguridad vial y la accesibilidad universal, por lo que resulta necesario implementar mecanismos de planeación que permitan ordenar el estacionamiento de vehículos en la vía pública.

Asimismo, el **artículo 9** de dicho ordenamiento señala que la Secretaría de Movilidad es la autoridad encargada de diseñar, coordinar y evaluar la política de movilidad en la Ciudad de México, así como de implementar acciones para mejorar la seguridad vial y el ordenamiento del tránsito.

De igual forma, el **artículo 12** establece que la Secretaría de Movilidad cuenta con atribuciones para formular, conducir, coordinar y evaluar programas en materia de movilidad y seguridad vial, lo que permite sustentar la creación de un programa específico para el ordenamiento del estacionamiento de motocicletas.

En cuanto a la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, su **artículo 4** establece que la movilidad y la seguridad vial se rigen por los principios de accesibilidad, eficiencia, igualdad, inclusión, seguridad vial, sustentabilidad y calidad, los cuales deben orientar toda política pública en la materia.

El **artículo 5** de la misma ley reconoce la jerarquía de la movilidad, estableciendo en primer lugar a las personas peatones, seguidas de las personas ciclistas, usuarias del transporte público, prestadoras de servicios de transporte y, finalmente, las personas usuarias de vehículos motorizados particulares, dentro de los cuales se encuentran las motocicletas.

Por su parte, el **artículo 6**, dispone que las autoridades deberán garantizar condiciones de movilidad segura, accesible e incluyente, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, lo que implica la protección efectiva del espacio peatonal.

Finalmente, el **artículo 44**, establece que las autoridades deberán implementar infraestructura, políticas y acciones que garanticen la seguridad vial y la movilidad segura de todas las personas usuarias de la vía.

En el **Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México**, el artículo 30 establece que el estacionamiento en la vía pública deberá realizarse sin obstruir la circulación peatonal o vehicular ni poner en riesgo la seguridad de las personas usuarias de la vía.

Asimismo, el artículo 31 dispone que se prohíbe estacionarse en banquetas, rampas, cruces peatonales y demás espacios destinados al tránsito peatonal o de personas con discapacidad.

De lo anterior se desprende que la legislación vigente reconoce el derecho a una movilidad segura, accesible e incluyente, así como la obligación de las autoridades de planificar y administrar adecuadamente el espacio público. En ese contexto, la incorporación de un Programa Integral de Ordenamiento del Estacionamiento de Motocicletas permitirá establecer criterios técnicos para la ubicación de espacios

exclusivos destinados a estos vehículos, contribuyendo a proteger el espacio peatonal, garantizar la accesibilidad universal, fortalecer la seguridad vial y promover una convivencia más armónica entre todas las personas usuarias de la vía pública.

VI. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

Este Congreso tiene facultades para conocer, discutir y, en su caso, aprobar la presente iniciativa, de acuerdo con lo dispuesto en el **artículo 122, apartado A, fracción I y II** de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; **29 y 30** de la Constitución Política de la Ciudad de México; **12, fracción II y 13, fracciones VIII, LXIV y CXVIII** de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y **2, fracción XXI, 5, fracciones I y II, 95, fracción II y 96** del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

El control de constitucionalidad puede entenderse de manera general como un mecanismo que consiste en verificar si las leyes contradicen a la Constitución por el fondo o por la forma, el mismo se divide en 3 vertientes, el control difuso y el control concentrado y algunos autores mencionan el Mixto.

En ese sentido, derivado de lo anteriormente expuesto, la presente iniciativa encuentra sustento constitucional en el **artículo 4, párrafo décimo séptimo**, advierte que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En tanto el **artículo 115, fracción , inciso d**, refiere que los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su

organización política y administrativa, el municipio libre, los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales;

Por su parte, el **artículo 13, inciso E, numeral 1** de la **Constitución Política de la Ciudad de México**, define que 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.

Por su parte, el **numeral 2**, refiere que 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.

Una vez analizado el marco constitucional aplicable al caso en concreto, se establece de manera clara la obligación del Estado de garantizar condiciones que permitan no solo el acceso al espacio público, sino también su comprensión y uso efectivo por parte de todas las personas.

En cuanto al control de convencionalidad, este principio consiste en asegurar que las normas nacionales se ajusten a los tratados y convenios internacionales ratificados por México, particularmente aquellos relacionados con los derechos humanos.

De igual forma, la presente iniciativa encuentra sustento convencional en el **artículo 1, numeral 1, de la Convención Americana sobre Derechos Humanos**. menciona que los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

Por su parte, el **artículo 26**, advierte que los *Estados Partes se comprometen a adoptar providencias, tanto a nivel interno como mediante la cooperación internacional, especialmente económica y técnica, para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales y sobre educación, ciencia y cultura, contenidas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, reformada por el Protocolo de Buenos Aires, en la medida de los recursos disponibles, por vía legislativa u otros medios apropiados.*

Por lo anteriormente expuesto, y una vez señalado el marco convencional aplicable al caso en concreto, se observa que la presente iniciativa es congruente con las obligaciones internacionales asumidas por el Estado mexicano, al proponer una medida legislativa orientada a garantizar el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad, la accesibilidad y la seguridad vial.

En consecuencia, la iniciativa se adecúa al marco constitucional y convencional aplicable, y resulta congruente los principios de progresividad, accesibilidad, igualdad y seguridad vial que rigen el derecho humano a la movilidad, al establecer un mecanismo de planeación y ordenamiento del estacionamiento de

motocicletas que contribuye a la protección del espacio peatonal y al uso eficiente, seguro y equitativo de la vía pública.

VII. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 208 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y ESTACIONAMIENTO DE MOTOCICLETAS.

VIII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

Por lo anteriormente expuesto, a continuación, se presenta la reforma propuesta:

Ley de Movilidad de la Ciudad de México	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
SIN CORRELATIVO	“[...]” Artículo 208 Bis. La Secretaría elaborará e implementará el Programa Integral de Ordenamiento del Estacionamiento de Motocicletas, el cual tendrá por objeto establecer criterios para la ubicación, distribución, habilitación y señalización de espacios exclusivos destinados al estacionamiento de motocicletas en la vía pública, priorizando la protección del espacio peatonal, la accesibilidad universal, la seguridad vial y el uso

	ordenado del espacio público. El Programa deberá considerar, al menos: I. La identificación de zonas con alta demanda de estacionamiento para motocicletas; II. Los criterios técnicos para la ubicación y distribución de espacios exclusivos; III. La coordinación con las alcaldías o de las dependencias conducentes para su implementación; IV. Acciones para prevenir la ocupación de banquetas, cruces peatonales, camellones y demás espacios destinados al tránsito peatonal; y V. Los mecanismos de evaluación y actualización periódica del Programa. [...]"
--	---

IX. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Conforme a lo anteriormente expuesto, fundado y motivado se somete a consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la propuesta

del texto normativo propuesto de **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 208 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y ESTACIONAMIENTO DE MOTOCICLETAS**, en los términos siguientes:

ÚNICO. – Se adiciona el **artículo 93** de la **Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal**, para quedar como sigue:

LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL

“[...]

Artículo 208 Bis. La Secretaría elaborará e implementará el Programa Integral de Ordenamiento del Estacionamiento de Motocicletas, el cual tendrá por objeto establecer criterios para la ubicación, distribución, habilitación y señalización de espacios exclusivos destinados al estacionamiento de motocicletas en la vía pública, priorizando la protección del espacio peatonal, la accesibilidad universal, la seguridad vial y el uso ordenado del espacio público.

El Programa deberá considerar, al menos:

- I. La identificación de zonas con alta demanda de estacionamiento para motocicletas;**
- II. Los criterios técnicos para la ubicación y distribución de espacios exclusivos;**
- III. La coordinación con las alcaldías o de las dependencias conducentes para su implementación;**

IV. Acciones para prevenir la ocupación de banquetas, cruces peatonales, camellones y demás espacios destinados al tránsito peatonal; y

V. Los mecanismos de evaluación y actualización periódica del Programa.

[...]” sic.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México elaborará y emitirá el Programa Integral de Ordenamiento del Estacionamiento de Motocicletas en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

TERCERO. La implementación del Programa Integral de Ordenamiento del Estacionamiento de Motocicletas se realizará de manera gradual, en coordinación con las alcaldías, conforme a la disponibilidad presupuestal y a las disposiciones jurídicas aplicables.

CUARTO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Dado en el palacio de la Ciudad de México, a los 05 días de agosto del año dos mil veintiséis.

Rosario Morales

DIP. MARÍA DEL ROSARIO ROSALES RAMOS