



## **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE VIAS CICLISTAS**

**DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS**  
**PRESIDENTA DE LA DE LA MESA DIRECTIVA DEL**  
**CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,**  
**III LEGISLATURA**  
**P R E S E N T E.**

Quien suscribe, **Dip. Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante 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, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de vías ciclistas** al tenor de la siguiente:

### **I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La movilidad urbana, en las últimas décadas ha experimentado una transformación significativa en su concepción jurídica y en el diseño de las políticas públicas. Tradicionalmente, el desarrollo normativo en materia de transporte estuvo orientado a privilegiar el tránsito de vehículos automotores particulares; sin embargo, el crecimiento acelerado de las ciudades, el incremento de los tiempos de traslado, los problemas de contaminación ambiental, el aumento de los hechos de tránsito y la necesidad de construir espacios públicos más seguros e incluyentes impulsaron un cambio de paradigma hacia un modelo de movilidad centrado en las personas.

En este contexto, la bicicleta dejó de concebirse exclusivamente como un medio recreativo para consolidarse como un medio de transporte eficiente, sostenible, saludable y accesible, capaz de contribuir a la reducción de emisiones contaminantes, a la disminución de la congestión vial y a la mejora de la calidad de vida de la población. En consecuencia, tanto organismos internacionales como los distintos órdenes de gobierno comenzaron a promover políticas encaminadas a fortalecer la infraestructura ciclista y a garantizar condiciones



adecuadas para el desplazamiento seguro de las personas usuarias de este medio de transporte.

En el ámbito internacional, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible reconoce la necesidad de desarrollar sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, promoviendo modalidades de movilidad que reduzcan los impactos ambientales y favorezcan ciudades más inclusivas y resilientes. Asimismo, diversos organismos especializados han señalado que la infraestructura ciclista constituye un elemento esencial para garantizar una movilidad urbana sustentable y para incentivar el uso de medios de transporte no motorizados.<sup>1</sup>

En el ámbito nacional, la reforma al artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, reconoció expresamente el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este reconocimiento constitucional implicó un cambio en la forma de entender la movilidad, colocando a las personas como eje central del sistema de transporte y estableciendo la obligación del Estado de diseñar infraestructura que permita el desplazamiento seguro de todos los usuarios de la vía pública.<sup>2</sup>

Como consecuencia de dicha reforma constitucional, el Congreso de la Unión expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022, la cual desarrolla los principios rectores del derecho a la movilidad y establece su jerarquía, otorgando prioridad a las personas peatonas y usuarias de medios de transporte no motorizados. Asimismo, que las autoridades de los distintos órdenes de gobierno deberán planear, diseñar, construir y conservar infraestructura vial que garantice condiciones de accesibilidad universal y seguridad vial para todas las personas.<sup>3</sup>

En la Ciudad de México, la Constitución Política local reconoce el derecho a la movilidad y dispone que toda persona tiene derecho a desplazarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión e igualdad. En congruencia con dicho mandato, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

---

<sup>1</sup> Organización de las Naciones Unidas, *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, A/RES/70/1, Objetivo de Desarrollo Sostenible 11.

<sup>2</sup> Decreto por el que se reforma el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, Diario Oficial de la Federación, 18 de diciembre de 2020.

<sup>3</sup> Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Diario Oficial de la Federación, 17 de mayo de 2022.



regula los principios, objetivos y bases del Sistema Integrado de Movilidad incorporando criterios de movilidad sustentable, seguridad vial, accesibilidad y protección de las personas usuarias más vulnerables.<sup>4</sup>

Derivado de la implementación de estas políticas públicas, la Ciudad de México ha desarrollado una red cada vez más amplia de infraestructura destinada al tránsito de bicicletas y otros vehículos no motorizados, incorporando ciclovías confinadas, carriles compartidos, vías de circulación preferente y demás elementos destinados a brindar mayor seguridad a las personas ciclistas. Paralelamente, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México incorporó una definición específica de **"vía ciclista"**, entendiéndola como el espacio físico destinado al tránsito seguro de bicicletas y otros vehículos no motorizados en las modalidades previstas por dicho ordenamiento, permitiendo así delimitar con claridad su uso, protección y regulación.<sup>5</sup>

No obstante, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México no contempla actualmente una definición expresa de "vía ciclista", a pesar de que dicho concepto constituye un elemento fundamental para la planeación de la infraestructura, la gestión de la movilidad, la aplicación de políticas públicas y la interpretación de diversas disposiciones jurídicas relacionadas con la seguridad vial y la movilidad activa.

Esta situación genera una dispersión conceptual dentro del marco jurídico local, pues un concepto esencial para el funcionamiento del sistema de movilidad únicamente se encuentra previsto en una disposición reglamentaria. Desde la perspectiva de la técnica legislativa, resulta conveniente que los conceptos básicos que estructuran un régimen jurídico se encuentren definidos en la ley, reservando al reglamento el desarrollo de aspectos operativos y procedimentales.

En consecuencia, la presente iniciativa tiene como finalidad armonizar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, incorporando expresamente la definición de "vía ciclista" dentro del catálogo de conceptos previsto en la legislación. Con ello se fortalece la seguridad jurídica, se dota de mayor coherencia al sistema normativo y se facilita la interpretación uniforme de las disposiciones aplicables por parte de las autoridades, las personas usuarias de la vía y los operadores jurídicos.

<sup>4</sup> Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E.

<sup>5</sup> Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, artículo 4, fracción LIII, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y última reforma publicada el 6 de mayo de 2026.



## II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La movilidad no es neutra al género. Mujeres y hombres experimentan la ciudad de manera distinta debido a los diferentes patrones de desplazamiento, responsabilidades de cuidado y condiciones de seguridad que enfrentan. Las mujeres realizan con mayor frecuencia viajes encadenados para atender actividades de cuidado, trabajo remunerado y no remunerado, además de ser quienes reportan una mayor percepción de inseguridad en el espacio público y durante sus trayectos cotidianos.

En este contexto, la infraestructura ciclista constituye una herramienta para ampliar las opciones de movilidad segura, accesible y sostenible. Sin embargo, la ausencia de una definición clara y homogénea de "vía ciclista" en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México genera incertidumbre jurídica respecto de su alcance y características, lo que dificulta la planeación, diseño, implementación y evaluación de infraestructura destinada a la circulación segura de las personas usuarias de la bicicleta y otros vehículos no motorizados.

Esta omisión impacta de manera diferenciada a las mujeres, quienes suelen ser más sensibles a las condiciones de seguridad vial y personal al momento de decidir utilizar la bicicleta como medio de transporte. La evidencia internacional muestra que la existencia de infraestructura ciclista continua, protegida y claramente identificada incrementa la participación de las mujeres en el uso de la bicicleta, al reducir la percepción de riesgo y favorecer desplazamientos más seguros.

Por ello, incorporar en la Ley de Movilidad una definición expresa de "vía ciclista" fortalece el marco jurídico para el desarrollo de infraestructura con criterios de accesibilidad, seguridad vial, inclusión y perspectiva de género, contribuyendo a garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas y a reducir las brechas que actualmente limitan el acceso de las mujeres a modos de transporte activos y sostenibles.



### **III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN**

#### **I. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México presenta un vacío normativo al no definir el concepto de vía ciclista.**

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconoce a la movilidad como un derecho humano y establece principios como la seguridad vial, la accesibilidad, la sostenibilidad y la jerarquía de la movilidad. Asimismo, prevé obligaciones para las autoridades respecto de la planeación, construcción y mantenimiento de infraestructura para los distintos modos de transporte; sin embargo, no incorpora una definición jurídica del concepto de "vía ciclista", pese a tratarse de un elemento indispensable para la implementación de la política pública en materia de movilidad activa.

La ausencia de una definición legal genera incertidumbre respecto del alcance de este tipo de infraestructura y dificulta que exista uniformidad en la interpretación y aplicación de las disposiciones relacionadas con la circulación de bicicletas y demás vehículos no motorizados. Por ello, resulta jurídicamente procedente incorporar dicho concepto dentro de la Ley de Movilidad, otorgando certeza al marco normativo y fortaleciendo la seguridad jurídica de las personas usuarias y de las autoridades encargadas de su aplicación.

#### **II. El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México ya reconoce el concepto de vía ciclista, por lo que es necesario armonizar ambos ordenamientos.**

El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México vigente contempla expresamente el concepto de vía ciclista dentro de su catálogo de definiciones, identificándola como el espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados y precisando que comprende diversas modalidades de infraestructura, como los carriles compartidos ciclistas, ciclocarriles, ciclovías y calles compartidas ciclistas.

No obstante, dicho concepto únicamente se encuentra previsto en una disposición reglamentaria, mientras que la Ley de Movilidad carece de una definición equivalente. Esta situación provoca una inconsistencia normativa, pues



un elemento fundamental para la regulación de la infraestructura ciclista se encuentra desarrollado únicamente en un ordenamiento subordinado.

En atención al principio de jerarquía normativa, resulta conveniente que la Ley establezca el concepto general y que el Reglamento desarrolle sus aspectos operativos y técnicos, garantizando así la congruencia entre ambos ordenamientos jurídicos.

### **III. La reforma fortalece el derecho humano a la movilidad y contribuye a la implementación del Sistema Seguro.**

El artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En concordancia con dicho mandato, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que las autoridades deben privilegiar la protección de las personas usuarias vulnerables de la vía y desarrollar infraestructura que permita desplazamientos seguros mediante los principios del Sistema Seguro.

La incorporación de la definición de vía ciclista en la legislación local fortalece el marco jurídico para el diseño y consolidación de infraestructura destinada a la movilidad activa, proporcionando un referente normativo claro para la planeación, ejecución y conservación de este tipo de espacios públicos.

### **IV. La definición legal favorece la planeación y estandarización de la infraestructura ciclista.**

La regulación de la infraestructura ciclista requiere criterios uniformes que permitan su adecuada planeación, diseño y operación. En ese sentido, la Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y Diseño para Vías Urbanas, establece criterios técnicos para determinar el tipo de vía ciclista que debe implementarse conforme a las características de cada vialidad, diferenciando entre calles compartidas, ciclocarriles y ciclovías exclusivas, entre otras modalidades.

La propia Norma Oficial retoma como referencia la experiencia desarrollada por la Ciudad de México mediante la Guía de Infraestructura Ciclista y los manuales



especializados en movilidad ciclista, lo que demuestra la importancia de contar con conceptos jurídicos claramente definidos que sirvan de base para la aplicación de dichos criterios técnicos.

En consecuencia, incorporar la definición de vía ciclista en la Ley de Movilidad permitirá que el marco jurídico local sea congruente con la regulación técnica nacional y facilitará la implementación de infraestructura segura, continua y funcional para las personas usuarias de la bicicleta.

## **V. La iniciativa fortalece los principios de seguridad jurídica y técnica legislativa.**

Uno de los principios fundamentales de la técnica legislativa consiste en que los conceptos esenciales de una materia regulada se encuentren definidos en la propia ley, permitiendo que las disposiciones reglamentarias desarrollen únicamente los aspectos administrativos y operativos.

Al incorporar la definición de vía ciclista en la Ley de Movilidad se dota de mayor certeza jurídica a las personas usuarias de la vía, a las autoridades responsables de la movilidad y a las instancias encargadas de planear, ejecutar y evaluar la infraestructura ciclista. Asimismo, se armoniza el contenido de la Ley con el Reglamento de Tránsito vigente y con la regulación técnica nacional, fortaleciendo la coherencia del sistema jurídico en materia de movilidad y seguridad vial.

## **IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD.**

La presente iniciativa encuentra fundamento en el marco constitucional, legal y convencional que reconoce el derecho humano a la movilidad y establece las facultades de las autoridades de la Ciudad de México para regular, planear y desarrollar las condiciones necesarias para garantizar su ejercicio efectivo.

En primer término, el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte. Asimismo, dispone que todas las autoridades, en ámbito de sus competencias, tiene la obligación de promover, respetar,



proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, y progresividad.<sup>6</sup>

Este mandato constitucional resulta aplicable a la materia de movilidad, en tanto que el diseño, regulación y operación de los sistemas de movilidad deben orientarse a garantizar el ejercicio efectivo de los derechos humanos de las personas usuarias de la vía, particularmente de aquellas que utilizan medios de transporte no motorizados.

En segundo término, el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce expresamente que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.<sup>7</sup> Este reconocimiento constitucional impone a las autoridades la obligación de establecer un marco jurídico que permita hacer efectivo dicho derecho y que proporcione certeza respecto de las condiciones en que deben desarrollarse los distintos modos de desplazamiento.

En este sentido, la incorporación de la definición de "vía ciclista" en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México constituye una medida legislativa compatible con el mandato constitucional, toda vez que permite precisar uno de los elementos materiales mediante los cuales se desarrolla la movilidad activa y no motorizada, contribuyendo a generar condiciones de certeza para su planeación, diseño, operación y protección.

La reforma propuesta también encuentra fundamento en la Constitución Política de la Ciudad de México, particularmente en su artículo 13, apartado E, que reconoce el derecho a la movilidad y establece que toda persona tiene derecho a desplazarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión e igualdad.<sup>8</sup>

En consecuencia, corresponde a las autoridades de la Ciudad de México desarrollar un marco jurídico coherente que permita materializar los principios constitucionales que rigen la movilidad. La incorporación de una definición legal de "vía ciclista" contribuye a dicho objetivo al establecer un referente normativo

<sup>6</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 1°. Última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de marzo de 2026.

<sup>7</sup> Ibídem, artículo 4°, párrafo relativo al derecho a la movilidad. La Constitución reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

<sup>8</sup> Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E. El Congreso de la Ciudad de México mantiene publicada la versión vigente de la Constitución local dentro de su apartado oficial de Marco Jurídico.



común para las autoridades encargadas de la planeación, regulación, construcción, operación y conservación de la infraestructura ciclista.

Por su parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece las bases y principios que deben observar las autoridades de los distintos órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial. Entre dichos principios se encuentran la accesibilidad, la seguridad vial, la inclusión, la igualdad sustantiva y la sostenibilidad.<sup>9</sup>

De manera particular, el artículo 35 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece criterios que deben observar la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, para el diseño y operación de la infraestructura vial, con el propósito de garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad. Dicho precepto incorpora, entre otros, el criterio de diseño universal y establece que la infraestructura debe considerar espacios de calidad, accesibles y seguros, así como medidas destinadas a la movilidad no motorizada y de tracción humana.<sup>10</sup>

Asimismo, el propio artículo 35 dispone que el diseño de la red vial debe considerar la protección de los grupos en situación de vulnerabilidad y evitar que factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados o la ausencia de infraestructura de calidad pongan en riesgo a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados.<sup>11</sup>

Por lo anterior, la incorporación de la definición de "vía ciclista" en la legislación local resulta congruente con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, al dotar al ordenamiento jurídico de la Ciudad de México de un concepto legal que puede servir como referencia para la planeación y desarrollo de infraestructura destinada a la movilidad ciclista.

De igual manera, la propuesta resulta compatible con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, ordenamiento que establece las bases para la planeación, regulación, gestión y operación de la movilidad en la entidad, así como los principios que deben orientar el Sistema Integrado de Movilidad.<sup>12</sup> La reforma

<sup>9</sup> Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículos 4° y 5°, Diario Oficial de la Federación, 17 de mayo de 2022, última reforma publicada el 29 de diciembre de 2023.

<sup>10</sup> *Ibidem*, artículo 35, fracción I. El precepto establece los criterios que deben observar las autoridades en el diseño y operación de la infraestructura vial y exige considerar espacios de calidad, accesibles y seguros, así como medidas destinadas a la movilidad no motorizada y de tracción humana.

<sup>11</sup> *Ibidem*, artículo 35, fracción II. El precepto establece que el diseño de la red vial debe priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad y evitar que la infraestructura de calidad insuficiente ponga en riesgo a las personas usuarias que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana.

<sup>12</sup> Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, así como sus reformas vigentes. El Congreso de la Ciudad de México mantiene el ordenamiento dentro de su marco jurídico.



propuesta no modifica las competencias de las autoridades administrativas ni crea obligaciones incompatibles con el régimen jurídico vigente. Su objeto se limita a incorporar dentro del catálogo de definiciones de la Ley un concepto que actualmente se encuentra desarrollado en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, con la finalidad de dotarlo de reconocimiento legal y generar mayor congruencia entre ambos ordenamientos.

En este punto resulta relevante el principio de jerarquía normativa. La Ley de Movilidad constituye el ordenamiento legislativo que establece las bases, principios, derechos, obligaciones y atribuciones generales en materia de movilidad, mientras que el Reglamento de Tránsito desarrolla disposiciones necesarias para su aplicación y operación. Por ello, resulta jurídicamente conveniente que un concepto general que incide en la interpretación y aplicación de disposiciones relativas a la infraestructura ciclista tenga reconocimiento expreso en la ley.

Actualmente, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México contempla expresamente el concepto de "vía ciclista" en su artículo 4, fracción LIII, definiéndola como el espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados, que puede formar parte de la superficie de rodadura de las vías o contar con un trazo independiente, además de establecer las modalidades que comprende dicho concepto.

La propuesta legislativa, por tanto, no pretende sustituir la regulación técnica o administrativa contenida en las disposiciones reglamentarias, sino establecer en la Ley el concepto general de "vía ciclista", permitiendo que el Reglamento y demás instrumentos técnicos desarrollen sus modalidades, características y condiciones de operación conforme a las necesidades de movilidad de la Ciudad de México.

#### IV. 1. Constitucionalidad de la propuesta.

La reforma propuesta es constitucionalmente procedente, toda vez que no restringe ni condiciona el ejercicio de derecho humano alguno. Por el contrario, fortalece el derecho a la movilidad reconocido por los artículos 1° y 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por la Constitución Política de la Ciudad de México.<sup>13</sup>

La incorporación de la definición legal de "**vía ciclista**" tampoco establece una regulación contraria a los principios de igualdad, no discriminación, accesibilidad

---

<sup>13</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 1° y 4°; Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E.



o seguridad vial. Por el contrario, proporciona un parámetro jurídico que favorece la protección de las personas que utilizan medios de transporte no motorizados y permite una interpretación más uniforme de las disposiciones relacionadas con la infraestructura destinada a su circulación.

Asimismo, la medida observa el principio de progresividad previsto en el artículo 1° constitucional, en virtud de que contribuye a fortalecer el marco jurídico existente y no implica una disminución del nivel de protección alcanzado en materia de movilidad y seguridad vial.<sup>14</sup>

La iniciativa también respeta el principio de legalidad y certeza jurídica, puesto que la modificación propuesta se limita a incorporar dentro de la legislación local un concepto que ya forma parte del ordenamiento reglamentario vigente, sin alterar las competencias constitucionales de las autoridades ni introducir restricciones adicionales al ejercicio de los derechos de las personas usuarias de la vía.

#### **IV. 2. Convencionalidad de la propuesta.**

La iniciativa es igualmente compatible con las obligaciones internacionales asumidas por el Estado mexicano en materia de derechos humanos.

El artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos reconoce el derecho de toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado a circular libremente por él.<sup>15</sup> Este derecho debe interpretarse conjuntamente con los principios de igualdad y no discriminación establecidos en el propio instrumento internacional.

Por su parte, la Convención Americana sobre Derechos Humanos reconoce en su artículo 22 el derecho de circulación y residencia y establece, en sus artículos 1.1 y 2, las obligaciones de los Estados de respetar y garantizar los derechos reconocidos en la Convención y de adoptar las medidas legislativas o de otro carácter que fueren necesarias para hacer efectivos dichos derechos.<sup>16</sup>

Asimismo, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece obligaciones relacionadas con la accesibilidad al entorno físico, al transporte y a otros servicios e instalaciones abiertos al público, principios que

<sup>14</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 1°, párrafo tercero, relativo a las obligaciones de todas las autoridades en materia de derechos humanos y al principio de progresividad.

<sup>15</sup> Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, artículo 12.

<sup>16</sup> Convención Americana sobre Derechos Humanos, artículos 1, párrafo I, 2 y 22.



resultan compatibles con el desarrollo de sistemas de movilidad accesibles, incluyentes y seguros.<sup>17</sup>

En este contexto, la incorporación de una definición legal de "vía ciclista" resulta compatible con el parámetro de regularidad constitucional y convencional, al constituir una medida legislativa encaminada a fortalecer las condiciones normativas para el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad, particularmente bajo los principios de accesibilidad, inclusión, igualdad y seguridad.

Finalmente, la propuesta se encuentra dentro de las facultades legislativas del Congreso de la Ciudad de México, al versar sobre una materia respecto de la cual la legislación local cuenta con atribuciones para regular y desarrollar el marco jurídico aplicable a la movilidad en el ámbito de su competencia.<sup>18</sup>

Por todo lo anterior, se considera que la iniciativa cumple con los principios de constitucionalidad, convencionalidad, legalidad y seguridad jurídica, y resulta jurídicamente procedente al tener como finalidad armonizar y fortalecer el marco normativo local en materia de movilidad ciclista, sin contravenir disposiciones de jerarquía superior ni afectar derechos previamente reconocidos.

## V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción CIV Bis al artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

## VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

| TEXTO VIGENTE                                                                               | TEXTO NORMATIVO PROPUESTO                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ley de Movilidad de la Ciudad de México</b>                                              | <b>Ley de Movilidad de la Ciudad de México</b>                                              |
| 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 CIV. ...                                                                               | I. a CIV. ...                                                                               |

<sup>17</sup> Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, artículo 9, relativo a la accesibilidad.

<sup>18</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 122, apartado A, fracción I; Constitución Política de la Ciudad de México, disposiciones relativas a las facultades del Congreso local y al derecho a la movilidad.



|                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Sin correlativo</b></p> <p>CV. a CVI. ...</p> | <p><b>CIV Bis. Vía ciclista: espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados la que puede ser parte de la superficie de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; ésta incluye:</b></p> <p>a) Carril compartido ciclista, carril ubicado en la extrema derecha del área de circulación vehicular, con un ancho adecuado para permitir que ciclistas y conductores de vehículos motorizados compartan el espacio de forma segura; estos carriles deben contar con dispositivos para regular la velocidad;</p> <p>b) Ciclocarril, carril delimitado con marcas en el pavimento destinado exclusivamente para la circulación ciclista;</p> <p>c) Ciclovía, carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor; y</p> <p>d) Calle compartida ciclista, vía destinada a la circulación prioritaria de bicicletas, que cuenta con dispositivos que permiten orientar y regular el tránsito de todos los vehículos que circulen en ella, con la finalidad de compartir el espacio vial de forma segura y en estricto apego a la prioridad de uso del espacio indicada en el presente Reglamento.</p> <p>e) Carril de transporte público</p> |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>compartido con vehículos no motorizados, carril destinado para la circulación compartida segura y exclusiva para transporte público y vehículos no motorizados; dichos carriles deberán contar con dispositivos para regular la velocidad, y preferentemente estar confinados.</p> <p>CV. a CVI. ...</p> |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Por otra parte, derivado de los argumentos vertidos en apartados anteriores, se propone el Decreto por el que se adiciona la fracción CIV Bis al artículo 9, para incorporar la definición vía ciclista en los siguientes términos:

### DECRETO

**ÚNICO.-** Se adiciona la fracción CIV Bis al artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

### LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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

I. a CIV. ...

**CIV Bis. Vía ciclista:** espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados la que puede ser parte de la superficie de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; ésta incluye:

a) Carril compartido ciclista, carril ubicado en la extrema derecha del área de circulación vehicular, con un ancho adecuado para permitir que ciclistas y conductores de vehículos motorizados compartan el espacio de forma segura; estos carriles deben contar con dispositivos para regular la velocidad;

b) Ciclocarril, carril delimitado con marcas en el pavimento destinado



exclusivamente para la circulación ciclista;

c) Ciclovía, carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor; y

d) Calle compartida ciclista, vía destinada a la circulación prioritaria de bicicletas, que cuenta con dispositivos que permiten orientar y regular el tránsito de todos los vehículos que circulen en ella, con la finalidad de compartir el espacio vial de forma segura y en estricto apego a la prioridad de uso del espacio indicada en el presente Reglamento.

e) Carril de transporte público compartido con vehículos no motorizados, carril destinado para la circulación compartida segura y exclusiva para transporte público y vehículos no motorizados; dichos carriles deberán contar con dispositivos para regular la velocidad, y preferentemente estar confinados.

CV. a CVI. ...

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** Remítase el presente Decreto a la Jefatura de Gobierno para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

**TERCERO.** Las autoridades competentes deberán adecuar sus reglamentos, normativas en un plazo no mayor a 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor de este decreto, para garantizar su correcta aplicación.

Dado en el Recinto Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a los 8 días del mes de septiembre de 2026.

SUSCRIBE

*Miguel Ángel Macedo Escartín*

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

| Certificado de firma                                             |                                                           | 02/09/2026 12:56 |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------|
| Documento electrónico                                            | Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral |                  |
| Identificador: 6A9871108DEC970C2D5FD4AD                          | Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín                      |                  |
| Nombre y extensión: INICIATIVA vias ciclistas .pdf               | Compañía: SR LUZ SA DE CV                                 |                  |
| Descripción:                                                     | Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx     |                  |
| Cantidad de páginas: 15                                          | Teléfono:                                                 |                  |
| Estado: Firmado                                                  | Dirección IP: 2806:2a0:122c:8c0b:659d:a5b1:bfcda40b       |                  |
| Firmantes: 1                                                     | Fecha y hora de emisión                                   |                  |
| Huella digital del contenido del documento original:             | (America/Mexico_City):                                    |                  |
| ad3fc41b65e103fcecfc5b1a2a5ec0c84ec12db18f9c46db94a46feaf334daeb | 02/09/2026 12:55                                          |                  |
| Huella digital del contenido del documento firmado:              |                                                           |                  |
| ef880f4e86cfbd7da5dbd788f95a7daaadfdc6cba7760f9a4965cf10afbce71e |                                                           |                  |

| Constancia de conservación del documento firmado                                |                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Información de la constancia NOM-151                                            | Información del emisor de la constancia NOM-151 |
| Fecha de emisión:                                                               | Prestador de Servicios de Certificación (PSC):  |
| 02/09/2026 18:56:27 UTC (02/09/2026 12:56:27 Hora local de la Ciudad de México) | PSC WORLD S.A. DE C.V.                          |
| Nombre y extensión:                                                             | Certificado PSC válido desde: 2017-07-19        |
| 62f963a5-edf1-477f-94c6-52e1d211d167.cons                                       | Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19        |
| Huella digital contenida en la constancia:                                      |                                                 |
| ef880f4e86cfbd7da5dbd788f95a7daaadfdc6cba7760f9a4965cf10afbce71e                |                                                 |

| Firmantes                                |                                           |                            |
|------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín |                                           |                            |
| Atributos                                | Firma                                     | Fecha                      |
| Tipo de actuación: Por su Propio         | ID: 6A987155950F8E0F2D228818              | Enviado: 02/09/2026        |
| Derecho                                  | IP: 2806:2a0:122c:8c0b:659d:a5b1:bfcda40b | 12:55:17                   |
| Compañía: SR LUZ SA DE CV                |                                           | Aceptó Aviso de            |
| Método de notificación: Correo           |                                           | Privacidad: 02/09/2026     |
| Correo:                                  |                                           | 12:56:21                   |
| miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx        |                                           | Visto: 02/09/2026 12:56:21 |
| Teléfono:                                |                                           | Confirmado:                |
| Emisor de la firma electrónica:          |                                           | 02/09/2026 12:56:21.763    |
| Dibujada en dispositivo                  |                                           | Firmado:                   |
| Plataforma: https://app.con-certeza.mx   |                                           | 02/09/2026 12:56:21.78     |

Firma con texto

Miguel Angel Macedo Escartín

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

