

Ciudad de México, a 11 de febrero de 2025  
DSB/CCM/IIIL/0019/25

**DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
III LEGISLATURA.  
P R E S E N T E.**

**AT'N MTRO. ALFONSO VEGA GONZÁLEZ  
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

Por medio del presente solicito amablemente que se inscriba el siguiente asunto de la Asociación Parlamentaria Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente, para que se inscriba en el orden del día de la sesión ordinaria de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, del jueves 13 de febrero del año en curso,

N°	DENOMINACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS LEGISLATIVOS	PRESENTACIÓN
1	PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARIA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE EN EL AMBITO DE SUS ATRIBUCIONES REFUERZEN Y COORDINEN LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y DE CONSIDERARLO PERTINENTE REALICEN LAS MODIFICACIONES CORRESPONDIENTES PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE ESTO CON EL FIN DE REGULAR EL USO EN VIALIDADES DE MONOPATINES, BICICLETAS Y MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS.	Se presentará en Tribuna

Lo anterior, de conformidad con lo establecido en la fracción III del Artículo 5° del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

Sin otro particular, reitero a usted mi consideración distinguida.

Atentamente

  
**Dip. Diana Sánchez Barrios**  
Congreso de la Ciudad de México  
III Legislatura



COORDINACIÓN DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS

FOLIO

00001107

FECHA

11-02-2025

HORA

16:43 hrs.

RECIBIO

Arcli



**PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARIA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE EN EL AMBITO DE SUS ATRIBUCIONES REFUERCEN Y COORDINEN LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y DE CONSIDERARLO PERTINENTE REALICEN LAS MODIFICACIONES CORRESPONDIENTES PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE ESTO CON EL FIN DE REGULAR EL USO EN VIALIDADES DE MONOPATINES, BICICLETAS Y MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS.**

**DIP. MARTHA AVILA VENTURA  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
II LEGISLATURA  
P R E S E N T E**

La que suscribe, Diputada **Diana Sánchez Barrios**, integrante de la Asociación Parlamentaria Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente de la III Legislatura del H. Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29 apartado D inciso r de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción IX y XV, 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 99 fracción II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Poder Legislativo, la siguiente **PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARIA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL AMBITO DE SUS ATRIBUCIONES REFUERCEN Y COORDINEN LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y DE CONSIDERARLO PERTINENTE REALICEN LAS MODIFICACIONES CORRESPONDIENTES PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE ESTO CON EL FIN DE REGULAR EL USO EN VIALIDADES DE MONOPATINES, BICICLETAS Y MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS.**

**ANTECEDENTES**

La movilidad ha sido conocida como la forma de desplazamiento de las personas, en un espacio determinado, funcionando para facilitar la conexión social en el espacio público, siendo también reconocida como un derecho inalienable de todo ser humano.

En el caso de la Ciudad de México, la demanda de servicios y de bienes, así como la centralización de todo México han generado problemas de desplazamiento y movilidad, volviendo un dolor de cabeza esta situación para todos los habitantes de la ciudad, pero también para los visitantes.

México es uno de los primeros países de América del Norte en adoptar el uso de bicicleta, la ciudad constantemente se encuentra con tráfico vehicular, por lo cual el aumento en la compra de bicicletas eléctricas va en aumento, toda vez que es una opción sustentable y disminuye el tiempo de traslado de los usuarios, encontramos que el tamaño del mercado de bicicletas eléctricas de México se estima en 6.07 millones de USD en 2024, y se espera que alcance los 7,50 millones de dólares en 2029, creciendo a una CAGR de 4.32% durante el período de pronóstico (2024-2029).<sup>1</sup>

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el parque vehicular de la Ciudad de México en los últimos años se ha duplicado. En promedio, hay una proporción de **1.4 vehículos** por cada habitante en la capital de la República<sup>2</sup>. Esto ha supuesto que la movilidad sea un problema público que genera impactos negativos tanto en el ambiente como en la vida de los ciudadanos.

En la Ciudad de México el uso de los scooters, bicicletas y motocicletas eléctricas resulta un fenómeno social que se presenta como una alternativa para la movilidad urbana en esta gran urbe, que diariamente es azotada por la congestión vehicular de sus principales avenidas. Sin embargo, a pesar de mostrarse como una opción eficiente y sostenible, el uso indiscriminado y descontrolado de este tipo de transporte por algunos de sus vendedores y consumidores, obliga al reforzamiento de las medidas de control para la circulación vial de los mismos.

<sup>1</sup> <https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/mexico-e-bike-market>

<sup>2</sup> <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Cada-vez-hay-mas-autos-circulando-en-la-CDMX-un-vehiculo-de-motor-por-cada-1.4-capitalinos-20240216-0037.html>

Actualmente existe el uso de los sistemas de transporte individual sustentable, de una manera desmedida y que se comercializa de manera incorrecta engañando o motivando a evadir la regulación existente, lo cual obliga a reforzar la coordinación y la aplicación de la norma para prevenir problemas de movilidad, así como accidentes y fatalidades.

En México según la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008, más de 120 mil hogares reportaron tener un gasto en este artículo, lo que representa 0.5% del total de hogares.<sup>3</sup>

## PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El uso de los sistemas de transporte individual sustentable (sitis) se ha vuelto de lo más cotidiano en la Ciudad de México, la situación fue aumentando dada la facilidad para acceder a estas tecnologías y los reducidos costos con los que se comercializan.

Esto ha ocasionado un uso desmedido que requiere se refuerce la aplicación de los reglamentos y lineamientos que los contienen, así como los castigos por infringir la norma.

Al inicio estas tecnologías solo estaban disponibles para renta, pero con el paso del tiempo se comenzaron a comercializar por parte de diferentes marcas, vendiéndolas en muchos casos como bicicletas eléctricas, siendo que el propio reglamento de tránsito señala que si superan las velocidades de más de 25 km/hora son identificados como vehículos motorizados, lo cual obliga a respetar los espacios de tránsito, así como las medidas de protección de los usuarios así como de los mismos peatones.

Que se comercialicen como vehículos no motorizados, ha generado que con el paso del tiempo se vayan evidenciado y detectado varias problemáticas y percances en los que están involucrados los sistemas de transporte individual sustentable.

<sup>3</sup> <https://www.gob.mx/profeco/documentos/antes-de-rodar-hay-que-pensar-tipos-de-bicicleta-y-sus-elementos?state=published>

Por mencionar algunos, el domingo 3 de febrero de 2019, durante la madrugada, se reportó el deceso del usuario de un scooter eléctrico, el cual pertenecía a la empresa Lime<sup>4</sup>. Ello se debió a que un taxi atropelló a la persona que usaba el monopatín. En ese momento, el conductor fue detenido, al tiempo que los vecinos señalaron lo peligrosos que se habían vuelto este tipo de vehículos en la colonia Juárez.

Este hecho se volvió el primer caso de accidente fatal reportado después de la entrada en operación en 2018 de las diferentes opciones de transporte colectivo sin anclaje, entre los que se catalogan bicicletas y scooters.

Cabe destacar que este incidente se suscitó en un scooter propiedad de una empresa que renta este medio de movilidad ecológico, pero también es preciso señalar que los habitantes de la Ciudad de México han optado por comprar los scooters como medio eléctrico de transporte el cual es más ecológico y económico que una motocicleta ya que sus precios oscilan entre los \$8,000.00 hasta los 19,000.00 pesos mexicanos.

Por otro lado, también se están comercializado por precios de 13,000 a 30,000 las que llaman Motobici, Bicicletas o Motocicletas eléctricas<sup>5</sup>, que superan los 25 kilómetros por hora y que son catalogadas como motocicletas o vehículos motorizados como lo marca el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México<sup>6</sup>.

Esta situación se agrava pues muchos clientes o usuarios creen que por comprarlas como bicicletas estas lo son, y por lo mismo pueden ir sin protecciones, en zonas confinadas para bicicletas o incluso en sentido contrario, en las banquetas o en zonas prohibidas para el tránsito de vehículos motorizados.

El uso de este medio de transporte debe ser reforzado, principalmente en materia de seguridad de los tripulantes, como se esta regulando o discutiendo en otros países del

<sup>4</sup> <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/01/09/accidentes-lesiones-y-una-muerte-el-lado-oscuro-del-uso-de-scooters-electricos-en-la-cdmx/#:~:text=El%20domingo%203%20de%20febrero,persona%20que%20usaba%20el%20monopat%C3%ADn.>

<sup>5</sup> <https://evobike.com.mx/products/bicicleta-electrica-galaxy-plus>

<sup>6</sup> <https://honeywhale.com.mx/categoria/motobici/>

mundo. Pues no consta solo de un problema único de la ciudad, sino que se han vivido problemáticas en otras partes del mundo.

Por ejemplo, en España los accidentados van de los 16 a los 35 años, falleciendo dos menores en 2019 y seis en 2020, incrementando el 30% de los accidentes viales, a pesar del descenso en 2020 por la pandemia<sup>7</sup>.

En el estado de California en los Estados Unidos el estudio realizado por la Injuries Associated with Standing Electric Scooters Use, elaborado entre 2017 y 2018 por la Universidad de California, se describen las lesiones más comunes de usuarios que llegaron a dos hospitales californianos tras haber tenido un incidente relacionado con este tipo de transporte.

Resulta importante destacar que este medio de transporte eléctrico ya esta siendo señalado por nuevas leyes y reglamentos, pero sigue existiendo un margen entre lo señalado y la aplicación de la norma, por lo cual es necesario reforzar la coordinación y la aplicación para prevenir los accidentes o la pérdida de la vida de quienes utilizan estes medio, asi como de quienes transitan por la Ciudad de México.

En nuestro país el **Centro de Experimentación y Seguridad Vial México (CESVI)**, llevo a cabo las primeras pruebas de impacto en toda Latinoamérica, de **patines eléctricos**, también identificados como *e-scooters* con resultados concluyentes muy importantes en términos prevención, enfocados en buscar soluciones de movilidad que prioricen la seguridad de sus usuarios, así como de peatones, ciclistas, automovilistas y motociclistas<sup>8</sup>.

Personal especializado en pruebas de impacto de baja velocidad, ejecutaron las dinámicas con **automóviles no tripulados**, así como *dummies* a bordo de los **monopatines**, para entender estos eventos, a través de la recreación de un supuesto siniestro que involucrara a ambos usuarios de las vialidades.

<sup>7</sup> <https://elpais.com/espana/2021-02-17/los-accidentes-con-patinetes-electricos-se-incrementaron-en-mas-de-un-30-en-el-ultimo-ano.html>

<sup>8</sup> <https://www.jornada.com.mx/notas/2021/12/19/autos/en-mexico-se-lleva-a-cabo-la-primera-prueba-de-impacto-de-patinetes-electricos-en-latinoamerica/>

Se consideraron factores que juegan un papel fundamental en el uso de estos **vehículos unipersonales** por la naturaleza de su operación, como la capacidad de aceleración, que puede llegar a alcanzar hasta **35 km/h en solamente 3 segundos**, asunto que puede provocar lesiones importantes al ocupante y a otros involucrados, que podrían ser **peatones**, debido a que es muy común que estos **monopatines** circulen sobre las banquetas, porque se asume –erróneamente– que el riesgo no es realmente tan elevado en caso de accidente.

Como parte de la discusión en el diseño y rediseño de las nuevas vialidades en las grandes ciudades radica en decidir por dónde deberán circular estos vehículos. Lo que está claro es que, por la banqueta no, y por las ciclovías habrá que hacerlas más amplias para que puedan convivir ambos medios de transporte”, refiriéndose a bicicletas y scooters eléctricos.

Esta necesidad se deriva ya que principalmente los peatones son los más vulnerables en esta ecuación, a partir de cifras del INEGI revelan que, de las **defunciones por accidentes de tránsito**, el **14.6% corresponden a peatones**, mientras que el **33%, a ocupantes de los vehículos involucrados**<sup>9</sup>.

Respecto a las pruebas de impacto o *crash test* realizadas por los peritos de CESVI México, se ejecutaron en dos formatos:

#### 1) Atropello del patinador y

#### 2) Choque del scooter contra un automóvil.

En el primero se utilizó un patín eléctrico, el cual fue **impactado y arrollado por un automóvil sedán a 15.24 km/h**. Mientras que, en el segundo, se estudió otro con características similares que **alcanzó una velocidad de 19.5 km/h**.

<sup>9</sup> <https://www.jornada.com.mx/noticia/2021/12/19/autos/en-mexico-se-lleva-a-cabo-la-primera-prueba-de-impacto-de-patines-electricos-en-latinoamerica-7358>

**En ambos experimentos, la postura final del dummy sugiere lesiones graves y daños leves al automóvil.**

El uso de energía limpias y renovables es una práctica que nuestra sociedad va adoptando en sus actividades cotidianas, el uso de nuevos medios de movilidad que además de ser ecológicas y más rápidas, son también medios de transporte que pueden y causan accidentes en nuestra ciudad.

Para efectos de evitar futuros accidentes debido al incremento del uso de estos medios de transporte, las personas usuarias deberían:

- ✓ Usar aditamentos luminosos, bandas fluorescentes o reflejantes en horario nocturno o circunstancias de poca visibilidad.
- ✓ Sujetar firmemente con ambas manos el control de dirección
- ✓ Circular en el sentido del arroyo vehicular.
- ✓ No circular sobre las aceras
- ✓ Hacer uso de las ciclovías como carril de circulación y en caso de no existir podrían circular solo en carriles de extrema derecha.
- ✓ Respetar el reglamento del STC Metro para el ingreso de bicicletas y monopatines eléctricos a sus instalaciones.
- ✓ Viajar una sola persona
- ✓ Respetar las señalizaciones de tránsito.
- ✓ Establecer como la mayoría de edad requisito para poder hacer uso de estos como medio de transporte en vías primarias y ejes viales.

Esto nos indica la urgencia para que el Reglamento de tránsito de la Ciudad de México se haga cumplir y se apliquen las acciones necesarias para que las personas que usan estos medios de transporte respeten las vialidades y así disminuir accidentes ocasionados por estos vehículos no motorizados, de igual manera se solicita que de considerarlo pertinente se analicen los cambios necesarios para las nuevas exigencias de los ciudadanos. Pues existen evidencias de los posibles peligros y vulnerabilidad que existe por los huecos u

omisiones en el mencionado Reglamento, lo que obliga a trabajar en conjunto en beneficio de una mejor movilidad de toda la Ciudad de México.

## CONSIDERANDOS

**PRIMERO.** Que el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala que "toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad"

**SEGUNDO.** Que el artículo 122 apartado A, fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establecen que el ejercicio del Poder Legislativo se deposita en la Legislatura de la Ciudad de México.

**TERCERO.** Que el artículo 1 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

**CUARTO.** Que el artículo 13 apartado "E" numerales 1 y 2 de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece el derecho la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

**QUINTO.** Que el artículo 29 de la Constitución Política de esta Ciudad, señala que la función legislativa se deposita en el Congreso de la Ciudad de México, en las materias que expresamente le confiere a la misma.

**SEXTO.** Que el artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, señala que a la Secretaría de Movilidad le corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la

movilidad, así como establecer la normativa, programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial.

**SEPTIMO.** Que el Artículo 12, fracciones I, VI y XLI, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, señala que la Secretaría de Movilidad tiene las atribuciones como fomentar, impulsar y estimular, entre otras, el desarrollo de los proyectos y herramientas que permitan el ejercicio pleno del derecho a la movilidad de la ciudad, éste será su referente y fin último en la elaboración de políticas públicas.

Además, esta dependencia podrá realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros sean eficientes y eficaces.

**OCTAVO.** Que el artículo 99 en sus fracciones I y II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México establece que el pleno conocerá de proposiciones expuestas por los legisladores buscando el consenso de sus integrantes, por medio de diferentes instrumentos.

**NOVENO.** Que el artículo 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México en sus fracciones I, II y III señala el objetivo, requisitos de las proposiciones de puntos de acuerdo.

**DECIMO.** Que el artículo 4 fracciones XLVIII y XLIX del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, señala que los vehículos motorizados son vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que su tracción depende de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad a más de 25 km/hora.

**DECIMO PRIMERO.** Que los medios de transporte eléctricos son un medio de transporte sustentable y eficaz para los capitalinos, el cual se debe no solo garantizar por ser una movilidad limpia y rápida, sino que también la seguridad física de quienes los usan.

**DECIMO SEGUNDO.** Que los vehículos eléctricos de un solo tripulante son medios personales de transporte que su uso ha ido en incremento.

**DECIMO TERCERO.** Que México es uno de los 193 países participantes de los 17 objetivos de Desarrollo Sostenibles establecidos en la agenda 2030, en el cual el objetivo número 7 señala la **Energía Asequible y No Contaminante.**

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, la siguiente proposición con Punto de Acuerdo, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 fracción II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México al tenor siguiente:

**RESOLUTIVOS**

**UNICO: PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARIA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE EN EL AMBITO DE SUS ATRIBUCIONES REFUERZEN Y COORDINEN LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y DE CONSIDERARLO PERTINENTE REALICEN LAS MODIFICACIONES CORRESPONDIENTES PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE ESTO CON EL FIN DE REGULAR EL USO EN VIALIDADES DE MONOPATINES, BICICLETAS Y MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS.**

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede oficial del H. Congreso de la Ciudad de México, a los 13 días del mes de febrero de 2025.

**ATENTAMENTE**

**Dip. Diana Sanchez Barrios**  
**Congreso de la Ciudad de México**  
**III Legislatura**