



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN PARA EXHORTAR RESPETUOSAMENTE AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SEMOVI) Y A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SOBSE) A REALIZAR UNA CONSULTA LIBRE, PREVIA, INFORMADA Y CULTURALMENTE ADECUADA A PERSONAS INTEGRANTES DE COLECTIVOS DE MOVILIDAD, PERSONAS CON DISCAPACIDAD, VECINOS, EMPRENDEDORES, PERSONAS TRABAJADORAS SEXUALES E INTEGRANTES DE PUEBLOS Y BARRIOS ORIGINARIOS Y COMUNIDADES INDÍGENAS RESIDENTES REFERENTE AL IMPACTO DE LA CICLOVÍA “LA GRAN TENOCHTITLÁN” ASÍ COMO A GARANTIZAR EL ACCESO PLENO A LA MEJORA DE SERVICIOS PÚBLICOS EN LA ZONA DE LA OBRA PRESENTADA POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La suscrita, la diputada **Patricia Urriza Arellano** integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, y 21 Ley Orgánica del



Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 56, 57, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someten a la consideración del Pleno, la siguiente someto a la consideración del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente al tenor de la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN PARA EXHORTAR RESPETUOSAMENTE AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SEMOVI) Y A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SOBSE) A REALIZAR UNA CONSULTA LIBRE, PREVIA, INFORMADA Y CULTURALMENTE ADECUADA A PERSONAS INTEGRANTES DE COLECTIVOS DE MOVILIDAD, PERSONAS CON DISCAPACIDAD, VECINOS, EMPRENDEDORES, PERSONAS TRABAJADORAS SEXUALES E INTEGRANTES DE PUEBLOS Y BARRIOS ORIGINARIOS Y COMUNIDADES INDÍGENAS RESIDENTES REFERENTE AL IMPACTO DE LA CICLOVÍA “LA GRAN TENOCHTITLÁN” ASÍ COMO A GARANTIZAR EL ACCESO PLENO A LA MEJORA DE SERVICIOS PÚBLICOS EN LA ZONA DE LA OBRA PRESENTADA POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Contexto de la movilidad en Ciudad de México

La Ciudad de México no únicamente es hogar de millones de personas, sino también es un estado de tránsito constante. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2020 en la Ciudad de México viven 9 millones 209 mil 944 personas.¹ Asimismo, según el Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México,

¹ Gobierno de la Ciudad de México (2020) *Principales Resultados del Censo de Población y Vivienda*, disponible en: <https://www.sedeco.cdmx.gob.mx/uploaded-files>



existe una población flotante de 2.3 millones de personas en la Ciudad de México.² Tal densidad poblacional implica la necesidad de que millones de personas puedan trasladarse por la ciudad de manera constante.

Ahora bien, según la publicación de la Encuesta de Origen y Destino (2017) realizada por el Gobierno de la Ciudad de México, el Gobierno del Estado de México y el INEGI señala que un día entre semana en la Ciudad de México cuenta con 34.5 millones de viajes, de éstos el 22% son por motivos laborales que es igual a 7 millones de traslados diarios lo que satura el transporte público, causa altos niveles de tránsito y facilita que haya congestionamientos viales lo que da como resultado que los trayectos tanto dentro de la Ciudad de México como los que se hacen con dirección a esta aumenten el tiempo de manera significativa.³

Según el Informe *Tom Tom Traffic Index 2024*, la Ciudad de México se encuentra en las primeras ciudades con más tráfico a nivel mundial por encima de Mumbai en la India, Lima en Perú y Bogotá en Colombia. La capital de México se perfila con un nivel de congestión vial del 52%, es decir, que los viajes en auto duran más de la mitad de lo que deberían durar sin tránsito vial.⁴

El tránsito en la Ciudad de México afecta la movilidad de todas las personas que tienen la necesidad de desplazarse, pues las unidades de transporte público se quedan detenidas en los embotellamientos, de forma que quienes viajan en transporte público también son afectados por la cantidad de tránsito.

Asimismo, es prudente agregar que la cultura vial en la capital del país necesita mejorar urgentemente. *“Los siniestros viales fatales prácticamente se duplicaron entre*

² Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México. (2024). FÓRMULA Y METODOLOGÍA PARA LA DISTRIBUCIÓN DE LAS PARTICIPACIONES FEDERALES A LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA EL EJERCICIO FISCAL 2025. Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México. Recuperado de: https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/metodologia_distribucion_participaciones/docs/2025/DISTRIBUCION_PARTICIPACIONES2025.pdf >

³ Baruch, J. (2018) Origen y Destino de los trabajadores de la CDMX, en Nexos, disponible en: <https://labrujula.nexos.com.mx/origen-y-destino-de-los-trabajadores-en-la-ciudad-de-mexico/>

⁴ Guzmán, E. (2025) CDMX entre las ciudades con más tráfico en el mundo en 2024, según TomTom, disponible en: <https://www.milenio.com/comunidad/cdmx-entre-las-ciudades-con-mas-trafico-del-mundo-en-2024-tomtom>



2020 y 2023, lo que evidencia una problemática en torno a la falta de conducción responsable, cultura vial y respeto a las normas de tránsito”⁵

La información presentada concuerda con datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, la cual reportó que de 2019 a 2023 se registraron 2 mil 486 personas fallecidas por hechos de tránsito.⁶ Cuyas principales causas de muerte fueron choques y atropellamientos. De la misma manera en el mencionado periodo se registraron 378 mil 269 incidentes viales, de los cuales en 115 mil 182 existieron personas lesionadas y/o fallecidas.⁷

México es el tercer lugar en Latinoamérica y el séptimo lugar a nivel mundial de siniestros viales, de acuerdo con la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad. Además de que estos son la principal causa de fallecimiento de las personas jóvenes en el país.⁸

La conducción en condiciones inconvenientes tales como en estado de ebriedad o bajo el consumo de estupefacientes, genera el riesgo de que se ignoren las señaléticas de tránsito como los semáforos, señales de pare, topes, reductores de velocidad, sentidos de las calles, cruces peatonales e incluso ciclovías. Asimismo, la falta de cultura vial en la Ciudad de México es una de las principales causas de los hechos viales en la capital del país, lo cual no únicamente impacta en la movilidad peatonal sino también en la movilidad de las y los ciclistas.

II. El proyecto de la ciclovía La Gran Tenochtitlán

Con el motivo del próximo mundial de fútbol en el que la Ciudad de México será sede, el Gobierno de la Ciudad de México en conjunto con la Secretaría de Movilidad de la

⁵ Congreso de la Ciudad de México (2025) *Solicitan a SEMOVI y alcaldías reforzar campañas de cultura vial*, disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/comsoc-solicitan-semovi-y-alcaldias-reforzar-campanas-cultura-vial-6501-1.html>

⁶ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2024). *Reporte sexenal de Seguridad vial 2019-2024*. Disponible en: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Seguridad_Vial/Reporte_anual%20oct.pdf

⁷ *Ídem*

⁸ Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (2023) México, tercer lugar en muertes viales en América Latina y séptimo a nivel mundial. Disponible en: <https://amtm.org.mx/sin-categoria/mexico-tercer-lugar-en-muertes-por-accidentes-viales-en-al-y-septimo-a-nivel-mundial-amtm/>



Ciudad de México (SEMOVI) y la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (SOBSE) realizaron el proyecto de la ciclovía llamada “La Gran Tenochtitlán”. Esta ciclovía contará con 79 kilómetros, del total 34 km se ubicarán sobre las calles de Renato Leduc y Tlaxcoaque, por otra parte, 45.4 km se extenderán sobre Calzada de Tlalpan.⁹

Esta obra está planeada para que pase por avenidas principales como Calzada de Tlalpan, Fray Servando Teresa de Mier, Eje 6 Sur, Río Churubusco, Tasqueña y División del Norte, donde conectará con centros habitacionales, zonas comerciales y espacios culturales permitiendo transitar la ciudad de forma directa con bicicleta. Además, busca incorporar dos biciestacionamientos masivos en dos puntos estratégicos de la Ciudad: Metro Universidad y Metro Tasqueña, ambas estaciones al sur de la ciudad.

Asimismo, *“a diciembre de 2025, se tiene proyectado instalar dos ciclovías transversales a la Calzada de Tlalpan: Ciclovía Acoxta con 7 km y Ciclovía División del Norte de 15 km y 3 biciestacionamientos.”*¹⁰

La ciclovía Gran Tenochtitlán impactará la Calzada de Tlalpan con la reducción de tres a dos carriles por sentido, dejando un carril exclusivo para ciclistas, mismo que contará con guarniciones, jardineras y macetones para garantizar su confinamiento. Por otro lado, se contempla la rehabilitación urbana de la zona con reemplazo e instalación de luminarias, mantenimiento de bajo puentes vehiculares y peatonales, mejoras en banquetas y señalización vial.

En fechas recientes, se habilitó la prueba piloto de esta ciclovía en un tramo de 1.5 kilómetros, desde la calle Lucas Alamán cerca de Pino Suárez hasta el metro Chabacano sobre San Antonio Abad en dirección al sur. Esto ha implicado que los usuarios de transporte público tengan que abordar los autobuses en el segundo carril y está confinado a través de vallas de plástico de color naranja.

A partir de esta prueba piloto surgieron diversos planteamientos por parte de vecinas y vecinos de la alcaldía Benito Juárez, así como de comerciantes, colectivos urbanos y

⁹ Brugada, C. (2025) *Primer Informe de Gobierno de la Ciudad de México*, p. 303, disponible en: https://www.iefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/storage/app/media/010925%20PRIMER_INFORME_DE_GOBIERNO.pdf

¹⁰ *Ídem*



de la población flotante que transita por la Calzada de Tlalpan. Entre las principales inquietudes se encuentran el reacomodo de los comercios establecidos y ambulantes, dudas respecto a la planeación de la ciclovía, así como la preocupación expresada por trabajadoras sexuales que señalan haber visto reducida su actividad laboral desde el inicio de las obras.

III. Problemática

El proyecto de la Ciclovía Gran Tenochtitlán representa una propuesta que intenta apostar por el uso de otras alternativas más sustentables de movilidad. Sin embargo, esta decisión unilateral presenta una serie de desafíos importantes. Por ejemplo, al contemplar el tramo sobre la Calzada de Tlalpan, una de las vías más saturadas de la ciudad, se pasa por alto que esta avenida concentra no sólo un elevado tránsito de vehículos particulares, sino también múltiples rutas concesionadas de transporte público, usuarios del sistema colectivo del Metro de la Ciudad de México, además de la afluencia constante de vecinas, vecinos y población flotante a lo largo de los aproximadamente 34 km que se pretende abarcar con la ciclovía.

Según el *Manual Integral de Movilidad Ciclista para Ciudades Mexicanas*, al momento de adecuar espacio público para la creación de ciclovías es necesario realizar intervenciones para que la infraestructura en su conjunto sea amigable para todos los usuarios de movilidad:

Antes de construir infraestructura ciclista segregada, una política pública para el fomento de la bicicleta debe priorizar las intervenciones que generen una infraestructura ciclo-incluyente en el espacio vial. A este proceso se le llama jerarquía de soluciones.

Para llevar a cabo esta jerarquía se deben seguir las siguientes técnicas de ingeniería vial: reducir el volumen de los vehículos motorizados, disminuir la velocidad vehicular, adecuar las intersecciones problemáticas, redistribuir el espacio de la vía para proporcionar más espacio a los modos no motorizados y, por último, implementar infraestructura ciclista segregada.¹¹

En cuestión de seguridad, dicho manual menciona que los ciclistas son vulnerables frente a vehículos motorizados en tanto que hay una diferencia considerable entre las velocidades con las que transitan y la masa de cada uno de los vehículos. Para prevenir accidentes entre usuarios de transporte, es necesario crear zonas de tránsito

¹¹Ciclo Ciudades (2011) *Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. Tomo IV Infraestructura*. Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo, México. Disponible en: <https://ciclociudades.itdp.org/wp-content/uploads/2015/10/Manual-Tomo-IV.pdf>



calmado y reducir la velocidad de los automóviles en lugares de posible conflicto, además de contemplar que en lluvia o en oscuridad los ciclistas pueden ser imperceptibles.¹²

El proyecto de ciclovía de la Gran Tenochtitlán, no contempla medidas como la disminución de la velocidad de automóviles en la Calzada de Tlalpan. Esta vía está catalogada en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México como vía primaria, por lo que la velocidad máxima contemplada para automóviles y/o vehículos motorizados es de 50 km/h. En contraste, dependiendo de elementos como la inclinación y la longitud del trayecto, la velocidad de una bicicleta puede variar entre 30 a 50 km/h.

Esta diferencia de velocidades puede generar condiciones en las que las y los ciclistas queden expuestos a accidentes, si el carril confinado no cuenta con el espacio suficiente para que puedan realizar maniobras en caso de perder el control por la velocidad. Asimismo, el proyecto debería garantizar que exista una distancia de al menos 1.05 metros entre ciclistas y automóviles para evitar que los primeros pierdan estabilidad al manejar.

Por otro lado, la creación de la ciclovía Gran Tenochtitlán debería ir acompañada de un plan integral de movilidad que contemple rutas alternas para vehículos motorizados, a efecto de evitar la saturación de las vías principales que verán reducciones en sus carriles. De esta manera, se garantiza una circulación más ordenada y segura, tanto para ciclistas como para peatones. Asimismo, es importante considerar que esta ruta coexistirá con rutas concesionadas de transporte público, por lo que el diseño de esta ciclovía debe asegurar el respeto al peatón como el elemento prioritario en la pirámide de movilidad.

Cabe señalar que el proyecto apunta a la creación de bahías para el ascenso y descenso de usuarios de transporte público, lo cual implica la necesidad de reacomodar accesos a edificios y el reacomodo de negocios y mobiliario urbano. Estos ajustes deben contemplar accesibilidad universal y seguridad vial, evitando afectar la movilidad peatonal y el desarrollo de las distintas actividades comerciales que caracterizan la zona. El rediseño debe integrar las interacciones cotidianas entre

¹²Ibidem



transporte, comercio y peatones para crear armonía en el entorno urbano, pensando siempre en los habitantes como los principales beneficiarios de estos cambios.

Otra de las problemáticas alrededor este proyecto contempla la instalación de jardineras, guarniciones y macetones a lo largo de la ciclovía, lo que puede representar un obstáculo en situaciones de emergencia al limitar el paso de ambulancias, patrullas o unidades del cuerpo de bomberos. Si bien, estos elementos contribuyen al ordenamiento visual y a la recuperación del espacio público, es necesario considerar la implementación de puntos estratégicos que permitan la atención oportuna ante cualquier incidente.

Finalmente, el plan de la ciclovía no parece contemplar los problemas de inundación recurrentes que se presentan en los bajopuentes de Calzada de Tlalpan durante la temporada de lluvias. Estas omisiones podrían poner en riesgo la seguridad de las personas usuarias de la ciclovía y comprometer la efectividad de su implementación, por lo que debe de ir acompañada de acciones de drenaje pluvial y mantenimiento preventivo para evitar percances derivados de las condiciones climatológicas.

Asimismo, el proyecto podría generar mayores dificultades de acceso al transporte público para las personas con discapacidad ya que alejaría el acceso a los camiones de la banqueta.

IV. Estudio comparado

Canadá

En Canadá existen diversas ciudades que se han destacado por desarrollar sistemas ciclistas completos para locales y visitantes, tales como Ontario, Victoria o Saskatoon. Esta última ciudad se ha comprometido a desarrollar una red completa e interconectada de instalaciones para caminar y hacer uso de la bicicleta. Ejemplo de ello fueron las acciones realizadas por esta Ciudad para que a partir del 31 de agosto del 2025 una avenida completa, la Avenida Munroe, se designara como ciclovía vecinal, esta es un tipo de infraestructura ciclista que permite el uso de bicicletas en tráfico mixto para calles con bajo volumen y velocidad vehicular.¹³

¹³ City of Saskatoon, (s.f.) *Cycling Plans and Projects*. Obtenido de: <https://www.saskatoon.ca/moving-around/cycling/cycling-plans-and-projects>



Estos avances fueron posibles en esta ciudad gracias a la creación de un Plan de Desarrollo de la Ciudad que se implementó desde 2002, con objetivos y políticas específicas para el ciclismo los cuales incluyeron:

- Preparación para incorporar un Plan Integral Ciclista que reconozca la importancia de la bicicleta como forma de recreación pero también de transporte.
- Promoción de iniciativas para diseñar una ciudad segura para el ciclismo; incluyendo rutas adecuadas, bien diseñadas, estrategias para disminuir el tránsito, mantenimiento de caminos, iluminación adecuada, biciestacionamientos, señalamientos adecuados, paisajismo y separación de vehículos en carreteras más transitadas.
- Reconocimiento de la bicicleta como alternativa de transporte en crecimiento.¹⁴

De forma que para implementar la infraestructura ciclista (la cual está enfocada en calles de bajo volumen) fue necesario un plan integral que reconozca las distintas formas de transporte, así como el diseño de una ciudad segura.

Estados Unidos

En Estados Unidos, las ciclovías o bikeways son un elemento importante de la movilidad. De acuerdo con la National Association of City Transportation Officials (NACTO), para la construcción de una ciclovía es necesario tomar en cuenta la afluencia vehicular de la calle, las velocidades aproximadas de la misma, el diseño de la vía, su objetivo principal y la cantidad de tránsito en ella. De esta manera, aunque es permitido que existan ciclovías en calles principales, la primera opción siempre es que los bikeways se implementen en calles paralelas. Esto con la finalidad de salvaguardar la seguridad de las y los ciclistas.¹⁵

Asimismo, es importante señalar que para la implementación en calles principales es necesario contar con medidas de seguridad como que los vehículos médicos puedan

¹⁴ Ciudad de Saskatoon, (2002), *Comprehensive bicycle plan*. Obtenido de: https://bicycleinfrastructuremanuals.com/wp-content/uploads/2019/02/BikePlan2002_Canada-SK-Saskatoon.pdf

¹⁵ NACTO (2025) *Design Control for Bicycle Facilities*, disponible en: <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/designing-bikeways-for-all-ages-and-abilities/design-controls-for-bicycle-facilities/>



pasar sin problemas, que existan barreras especiales para la protección de ciclistas, así como que no se genere congestión en las vías mencionadas.¹⁶

Países Bajos

En el caso particular de Ámsterdam, la capital de Holanda, es conocida por la cantidad de personas que usan la bicicleta como medio de transporte principal. De hecho, más de la mitad de las personas en esta ciudad se transportan en bicicleta, además de tener cientos de kilómetros de ciclovías, alrededor de la ciudad, por lo tanto, es conocida como la ciudad mundial del ciclismo.

No obstante, es importante señalar que en Ámsterdam hay prioridad a las ciclovías que son colocadas en calles secundarias, esto porque su construcción es más sencilla y el tránsito a través de estas es más seguro. La finalidad principal de construir ciclovías en las calles secundarias es evitar el tránsito de las avenidas principales así como brindar una alternativa más segura y eficiente.¹⁷

Por lo tanto, antes de la implementación en las avenidas principales se busca intervenir calles secundarias, para las que de igual manera se realiza un estudio de seguridad y de ser necesario instalar reductores de velocidad y reforzar la cultura vial en materia de estacionamientos y prioridad según la pirámide de movilidad en los cruces con avenidas principales.

Turquía

Por otra parte, en Turquía recientemente se aprobó el llamado Bicycle Road Regulations por el Ministry of Environment and Urbanization. Esto a raíz de que la bicicleta ha cobrado importancia como un medio de transporte de personas y mercancías en el país de Turquía, lo que a su vez abre la necesidad de construir tanto ciclovías como estacionamientos de bicicletas. De manera que en el 2019 se presentaron las regulaciones mencionadas.¹⁸

¹⁶ *Ídem*

¹⁷ Vervoerregio Amsterdam (2021) Plusnet Bicycle: an essential tool for a safe cycling city, disponible en: <https://bikecity.amsterdam.nl/en/plusnet-bicycle-an-essential-tool-for-a-safe-cycling-city/>

¹⁸ Raily News (2019) *New regulations for Bicycle paths*, disponible en: <https://en.rayhaber.com/2019/12/new-regulation-for-bicycle-paths/>



Entre estas regulaciones en sus artículos 5 y 6 establecen claramente que las ciclovías no podrán ser construidas en carreteras estatales o aquellas vías que son atribución de General Directorate of Highways, independientemente del límite de velocidad. Esto con la finalidad de liberar las vías que se encuentran saturadas, como las carreteras generales pero también de ver por la seguridad de las y los ciclistas.¹⁹

V. Fundamento legal y constitucional

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

La **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** en su artículo 1ro, párrafo primero, segundo y tercero reconoce que el principio de igualdad ante la ley y la inequívoca obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de las personas de manera progresiva. Dicho precepto constitucional señala lo siguiente:

Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.²⁰

Por su parte, el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su párrafo 17 que todas las personas tienen derecho a acceder a una movilidad segura, accesible, eficiente, sostenible y en condiciones de igualdad:

¹⁹ *Ídem*

²⁰ Cámara de Diputados (1917) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>



“Artículo 4.

(...)

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

(...)”²¹

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

El artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce que la movilidad es el derecho de cada individuo a desplazarse y contar con un sistema de transporte completo, accesible y de calidad. En su fracción II este artículo establece que se deberá garantizar la accesibilidad de todas las personas en igualdad de condiciones priorizando a los grupos más vulnerables. Además, en la fracción VI de este mismo artículo se indica que el derecho a la movilidad tendrá entre sus finalidades la de eliminar factores de exclusión al usar los sistemas de movilidad. Finalmente en la fracción IX del multicitado artículo también se destaca como finalidad, la de promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados. A la letra, el artículo 9 de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial indica lo siguiente:

“Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades.”²²

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;

II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;

²¹ Ídem

²² Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, (2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



V. *La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;*

V. *La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;*

VI. *Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;*

VII. *La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;*

VIII. *Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;*

IX. *Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y*

X. *Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.”*

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El artículo 11, apartado G de la Constitución Política de la Ciudad de México aborda sobre los Derechos de las personas con discapacidad, en este apartado se reconocen los derechos de las personas con discapacidad y se establece que las autoridades deberán promover y adoptar medidas para garantizar el ejercicio de sus derechos bajo los principios de inclusión y accesibilidad:

Artículo 11 Ciudad incluyente

(...)

G. *Derechos de personas con discapacidad*

Esta Constitución reconoce los derechos de las personas con discapacidad. Se promoverá la asistencia personal, humana o animal, para su desarrollo en comunidad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para salvaguardar integralmente el ejercicio de sus derechos y respetar su voluntad, garantizando en todo momento los principios de inclusión y accesibilidad, considerando el diseño universal y los ajustes razonables.

(...)”²³

²³ Congreso de la Ciudad de México, (2017), Constitución Política de la Ciudad de México, disponible en: https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION_POLITICA_DE_LA_CDMX_14.pdf



Asimismo, el artículo 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México se reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad, segura, accesible y eficiente. Asimismo se reconoce el deber de las autoridades para adoptar medidas necesarias para garantizar este derecho de manera equitativa:

“Artículo 13 Ciudad habitable

(...)

E. Derecho a la movilidad

1. 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.
2. 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.”²⁴

Además, el artículo 16, apartado H, Movilidad y accesibilidad, de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que la Ciudad deberá garantizar la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, donde se priorizará a los peatones y en especial a las personas con discapacidad o movilidad limitada:

“Artículo 16

(...)

H. Movilidad y accesibilidad

1. *La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.*
2. *En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, **en especial personas con discapacidad o movilidad limitada**; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos*

²⁴ Íbidem



privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.”²⁵

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El artículo 1 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México dispone que se deberá garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad:

“Artículo 1.-

Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes. Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.”²⁶

Por su parte, el artículo 5 de la misma Ley menciona que la movilidad es un derecho para toda persona, destacando como grupos prioritarios aquellos en situación de vulnerabilidad y riesgo y se proveerá la protección de su integridad física:

“Artículo 5.-

La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona. Los grupos de atención

²⁵Ibidem

²⁶Asamblea Legislativa del Distrito Federal, (2014), Ley de Movilidad de la Ciudad de México, obtenido de:

<https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY_DE_MOVILIDAD_DE_LA_CDMX_3.2.pdf>



prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.”

En adición a lo anterior, el artículo 7 en sus fracciones II y IV indica que la accesibilidad y la igualdad son principios fundamentales para el diseño e implementación de políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad:

“Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

(...)

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

(...)

IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a amovilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

(...)”

En el artículo 41, fracción III, inciso e) se señala que el programa integral de movilidad deberá de contener subprogramas, líneas programáticas y acciones enfocadas al Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad:

“Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

I. El diagnóstico;

II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:

(...)

e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;”

En el artículo 188 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México se estipula que las áreas de transferencia del transporte público se deberá garantizar Condiciones de diseño universal y accesibles:

“Artículo 188.- Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:



III LEGISLATURA

- I. **Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad;**
- II. **Niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;**
- III. **Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;**
- IV. **Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;**
- V. **Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;**
- VI. **Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y**
- VII. **Tiempos de transferencia mínimos.**²⁷

VI. Propuesta legislativa

La presente propuesta legislativa tiene por objetivo que se realice una consulta pública libre, previa, informada y culturalmente adecuada a las personas cuyas actividades cotidianas serán directamente impactadas por la ciclovía, incluyendo colectivos de movilidad, personas con discapacidad, vecinos, emprendedores y pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes. Esto con el fin de conocer su perspectiva y advertir de qué manera este proyecto de movilidad les afecta o les beneficia y, en su caso, realizar las adecuaciones necesarias para asegurar la movilidad universal y accesible, sin impactar negativamente a la economía local.

Por lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Soberanía el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. El Congreso de la Ciudad de México, exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México para que a través de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) a realizar una consulta pública libre, previa, informada y culturalmente adecuada para colectivos de movilidad, personas con discapacidad, vecinos, emprendedores, personas trabajadoras sexuales y pueblos y barrios

²⁷ ibidem



originarios y comunidades indígenas residentes con la finalidad de conocer el impacto social, de movilidad y económico de la ciclovía la Gran Tenochtitlán y, de ser necesario, implementar los ajustes necesarios para garantizar la accesibilidad universal, economía local y movilidad segura.

SEGUNDO. El Congreso de la Ciudad de México, exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México para que a través de Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (SOBSE) a realizar una consulta pública libre, previa, informada y culturalmente adecuada para colectivos de movilidad, personas con discapacidad, vecinos, emprendedores, personas trabajadoras sexuales y pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes con la finalidad de conocer el impacto social, de movilidad y económico de la ciclovía la Gran Tenochtitlán y, de ser necesario, implementar los ajustes necesarios para garantizar la accesibilidad universal, economía local y movilidad segura.

TERCERO. El Congreso de la Ciudad de México, exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México para que, en el marco de la obra de la ciclovía la Gran Tenochtitlán garantice la mejora en los servicios públicos de la zona considerando, de manera enunciativa más no limitativa, al drenaje y alcantarillado, agua, alumbrado público, recolección de basura y seguridad en las inmediaciones de dicha obra.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 23 de octubre de 2025.

ATENTAMENTE,

Patricia Urriza Arellano

DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO
Congreso de la Ciudad de México
III Legislatura
Octubre de 2025



ANEXO DE FÁCIL LECTURA

El gobierno de la Ciudad de México está realizando la ciclovía llamada “La Gran Tenochtitlán”, pero no se tomaron en cuenta la opinión de emprendedores, vecinos y diferentes grupos de activistas. La ciclovía de Tlalpan no está bien planeada, por lo tanto, es riesgosa para ciclistas, peatones y personas que usen el transporte público. Por lo tanto, proponemos que se haga una consulta para conocer todos los puntos de vista y si se requieren ajustes necesarios realizarlos.