



Ciudad de México, a 25 de septiembre de 2026

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

Quien suscribe, Dip. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura; con fundamento en los artículos 4 fracción XXXVIII y 21 párrafos segundo y tercero de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII; 5 fracción I, 99 fracción II, 101 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFATURA DE GOBIERNO, A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A QUE, EN EL AMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, COORDINEN Y PROMUEVAN LA CREACIÓN DE BICIESTACIONAMIENTOS EN LAS INMEDIACIONES DEL METRO CON SISTEMAS DE RESGUARDO, SEGURIDAD Y VIGILANCIA A EFECTO DE IMPULSAR EL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.**

Antecedentes

1. El derecho humano a la movilidad es un derecho que se encuentra reconocido en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos al señalar que Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



2. El artículo 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México establece a su vez el derecho a la movilidad, el cual se tiene que otorgar bajo condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, y determina que, conforme a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y a las personas conductoras de vehículos no motorizados.

3. El artículo 6 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales conforme a la jerarquía de movilidad, en la que las personas ciclistas ocupan el segundo lugar, sólo después de los peatones, lo cual obliga a las autoridades contemplar dicha jerarquía como referente en la elaboración de políticas públicas y programas.

4. La Ciudad de México enfrenta una crisis de congestión vehicular documentada internacionalmente, pues de acuerdo al reporte realizado por TomTom Traffic Index 2025, la capital del país ocupó el primer lugar mundial en congestión vehicular, calculando que la población perdió 184 horas en el tráfico durante ese año, equivalentes a siete días con dieciséis horas. Dichas condiciones afectan de manera grave la calidad de vida para millones de personas¹.

5. Conforme al último Conteo Ciclista a cargo de la Secretaría de Movilidad, los viajes en bicicleta aumentaron 71% en seis años, al pasar de 267 mil viajes diarios en 2018 a 456 mil viajes diarios en 2024². Este crecimiento revela una demanda social real que la infraestructura debe acompañar.

¹ Jonas López, (21 de enero de 2026), ¡Sorprendente! ¿Cuántas horas pierden habitantes de CDMX en el tráfico? Excélsior, <https://www.excelsior.com.mx/ciudad-de-mexico/cdmx-congestion-vehicular-horas-pierden-habitantes-trafico>

² Shelma Navarrete, (20 de agosto del 2026) De la Condesa a Iztapalapa: la CDMX busca consolidar el sistema de bicicletas compartidas más grande de Latinoamérica, Expanasión política, https://politica.expansion.mx/cdmx/2026/08/20/ecobici-sistema-de-bicicletas-mas-grande-de-latinoamerica?_amp=true



6. Como forma de promover el uso de la bicicleta, así como para proporcionar opciones de movilidad, sistema opera actualmente en las alcaldías Azcapotzalco, Álvaro Obregón, Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, y del cual recientemente se anunció su expansión a las alcaldías Iztapalapa, Iztacalco y Tlalpan.

7. Ahora bien, en materia de infraestructura vial ciclista, el Gobierno de la Ciudad de México presentó el Plan Ciclista 2025-2030. Dicho plan contempla construir 300 kilómetros nuevos de ciclovías que se sumarán a los 553 kilómetros ya existentes, renovar integralmente esos 553 kilómetros, construir 50 biciestacionamientos masivos y un velódromo, y ampliar ECOBICI al sur, oriente y norte de la ciudad³.

8. Que, a pesar de lo anterior, no existen datos concretos de si los biciestacionamientos vayan a ser construidos bajo criterios de multimodalidad y si se contempla su creación en las inmediaciones de estaciones de metro.

9. El uso de la bicicleta debe de ser acompañado de su integración con el transporte público masivo que ya cuenta con infraestructura instalada susceptible de fortalecerse, para fortalecer su uso multimodal.

10. De conformidad con la Secretaría de Movilidad, actualmente operan 10 biciestacionamientos masivos y semi masivos en Centros de Transferencia Modal ubicados en Pantitlán, La Raza, La Villa, Periférico Oriente, Buenavista, Martín Carrera, El Rosario, Tláhuac, Olivos y Escuadrón 201⁴. Dichas infraestructura si bien resultan

³ Jefatura de Gobierno, (3 de junio 2025) Clara Brugada presenta "Plan Ciclista 20025 - 2030" que contempla construir 300 kilómetros nuevos de ciclovías y transformar así a la Ciudad de México en la Capital de la Movilidad Sustentable, <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/clara-brugada-presenta-plan-ciclista-2025-2030-que-contempla-construir-300-kilometros-nuevos-de-ciclovias-y-transformar-asi-la-ciudad-de-mexico-en-la-capital-de-la-movilidad-sustentable>

⁴ Edgar Segura (22 de febrero 2024), ¡Llega en bici al Metro o Metrobús! Así puedes usar los biciestacionamientos de CDMX, Chilango, <https://www.chilango.com/ciudadania/biciestacionamientos-de-cdmx-metro-metrobus-bicicleta/amp/>



beneficiosa, es poca comparada con las 195 estaciones con las que cuenta el Sistema de Transporte Colectivo Metro, pues apenas representa apenas el 5% del total.

Planteamiento del Problema

En la Ciudad de México, la creciente necesidad de contar con sistemas de movilidad eficientes y sostenibles ha puesto en evidencia las deficiencias estructurales y la insuficiencia de la infraestructura dedicada a medios de transporte no motorizados, como la bicicleta. En este contexto, la adopción de este medio de transporte requiere cambios tanto culturales como de infraestructura, pues no se trata únicamente de que la gente tenga la posibilidad de andar en bicicleta, sino que lo pueda realizar de forma segura, tanto en su trayecto como al llegar a su destino.

A pesar de que la bicicleta ha sido promovida como una alternativa para reducir el congestionamiento vehicular y la contaminación, los ciclistas deben de tener especial cuidado ya no únicamente durante su traslado, sino que también deben de cuidar los lugares donde dejan su bicicleta, y esperar contar con la “suerte” de que esta no se les sea robada.

La adopción de este mecanismo de transporte requiere de un esfuerzo institucional, donde se ofrezcan lugares seguros donde puedan ser colocadas, al finalizar su trayecto, pues si la gente tiene medio de dejar sola su bicicleta en la calle, difícilmente aumentará su uso por ese simple hecho, lo cual vuelve a dicho medio de transporte como una opción poco atractiva para muchas personas que, a pesar de la necesidad, prefieren no utilizarla por miedo a los accidentes o el robo de estas por no contar con un lugar seguro de resguardo.

Es en este contexto que se considera que, si bien la Ciudad de México ha avanzado de manera significativa en la construcción de infraestructura ciclista lineal, sobre todo en la forma de ciclovías, se ha descuidado la creación de una infraestructura de resguardo.



La creación de biciestacionamientos como una medida de política pública, permite que se deje de ver el viaje en bicicleta como uno que necesariamente tenga características de origen-destino final, sino uno que sirva como herramienta de transporte intermedio que disminuya la saturación del transporte público, así como de las vías para automovilistas.

Nos encontramos por tanto, ante un escenario donde las persona que desea llegar en bicicleta a una estación del Metro y continuar su viaje en tren carecen, en más del noventa por ciento de la red, de un lugar seguro donde dejar su vehículo, lo cual traer como consecuencias que al no tener un lugar para resguardar su bicicleta, no la usa; y quien no la usa, se traslada en automóvil particular, en transporte concesionado, con todos los costos ambientales, viales, sanitarios y calidad de vida que trae consigo para la colectividad

Los datos oficiales acreditan que la demanda ciclista en la capital es masiva pues conforme al Censo Ciclista de la Secretaría de Movilidad, los viajes en bicicleta aumentaron 71 por ciento en seis años, al pasar de 267 mil viajes diarios en 2018 a 456 mil viajes diarios en 2024⁵; por lo tanto, se considera necesario proporcionar a los usuarios una alternativa de resguardo al llegar a destino.

Frente a esa demanda, la oferta institucional de resguardo es marginal, pues conforme a la propia Secretaría de Movilidad, operan 10 biciestacionamientos masivos y semi masivos en Centros de Transferencia Modal (CETRAM): Pantitlán, La Raza, La Villa, Periférico Oriente, Buenavista, Martín Carrera, El Rosario, Tláhuac, Olivos y Escuadrón 201, de los cuales seis fueron puestos en operación entre 2019 y 2021.

⁵ Shelma Navarrete, (20 de agosto del 2026) De la Condesa a Iztapalapa: la CDMX busca consolidar el sistema de bicicletas compartidas más grande de Latinoamérica, Expanasión política,
https://politica.expansion.mx/cdmx/2026/08/20/ecobici-sistema-de-bicicletas-mas-grande-de-latinoamerica?_amp=true



Conforme a lo anterior podemos observar entonces que la Ciudad de México ofrece aproximadamente 2,400 espacios institucionales⁶ de resguardo de bicicletas para atender cerca de 456 mil viajes ciclistas diarios, lo cual genera que los pocos espacios se encuentren permanentemente saturados y por tanto pierdan su utilidad.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro es el eje vertebral de la movilidad capitalina y, por tanto, el punto natural de anclaje de una estrategia intermodal, ahora bien, de acuerdo con cifras oficiales, el STC Metro cerró 2025 con una afluencia histórica de poco más de mil 241 millones de viajes, un crecimiento cercano al 6 por ciento respecto de 2024, a lo largo de las 12 líneas y 195 estaciones que integran la red⁷.

Tal y como se puede dilucidar, de las 195 estaciones que integran la red del Metro, únicamente diez cuentan con un biciestacionamiento asociado, es decir, apenas el 5.1 por ciento de la red, lo cual significa que el 94.9 por ciento restante de las estaciones, incluidas varias de las de mayor afluencia del sistema, carecen por completo de infraestructura de resguardo ciclista bajo control institucional.

Siendo esto así, nos encontramos ante la necesidad de proporcionar los servicios de resguardo que impulsen el uso de la bicicleta en nuestra ciudad, y que este se dé condiciones de que exista el personal e infraestructura que permita la custodia y videovigilancia, de las bicicletas que se den a cuidado.

Es en este contexto, que se considera necesario el exhortar a la creación de biciestacionamientos con sistemas de resguardo, seguridad y vigilancia, precisamente en las zonas donde sería más útil, que es precisamente en las inmediaciones de las estaciones de metro.

⁶ Cálculo realizado según lo señalado por: Edgar Segura (22 de febrero 2024), ¡Llega en bici al Metro o Metrobús! Así puedes usar los biciestacionamientos de CDMX, Chilango, <https://www.chilango.com/ciudadania/biciestacionamientos-de-cdmx-metro-metrobus-bicicleta/amp/>

⁷ Redacción/Quadrantin México, 16 de enero 2026, Registra Metro afluencia histórica durante 2025, Quadrantin, <https://mexico.quadrantin.com.mx/registra-metro-afluencia-historica-durante-2025/>



Un biciestacionamiento seguro en una estación del Metro no es, entonces, una cuestión superflua, sino que puede formar parte de una estrategia que fomente la movilidad en formas distintas al uso del coche y ayude desaturar el transporte público.

Por todo lo anterior, resulta necesario y urgente que este Honorable Congreso exhorte a la Jefatura de Gobierno, a la Secretaría de Movilidad y al Sistema de Transporte Colectivo Metro para que, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, coordinen y promuevan la creación de biciestacionamientos en las inmediaciones de las estaciones del Metro, dotados de sistemas de resguardo, seguridad y vigilancia, a efecto de impulsar el uso de la bicicleta en la Ciudad de México.

Considerandos

1. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en sus artículos 4 párrafo 20 y 115 fracción V, inciso a) lo siguiente:

Artículo 4o.- (...)

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

Artículo 115. Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:

(...)

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:



- a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;
2. Que la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda la promoción de medios de transporte activos, como la bicicleta, para mejorar la salud pública. Las ciudades que invierten en infraestructura ciclista suelen ver una disminución en los niveles de contaminación y una mejora en la salud general de sus ciudadanos.
3. Que la promoción del uso de la bicicleta y la construcción de ciclovías están alineadas con los objetivos de desarrollo sostenible establecidos por la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.
4. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, establece el derecho a la buena administración, a la información, así como a la obligación de las autoridades de utilizar tecnología que facilite la movilidad y los lugares de estacionamiento, lo anterior en relación con los artículos 7 apartado A numeral 1, 16 apartado H, fracción 3, inciso a) respectivamente, en los siguientes términos:

Artículo 7 Ciudad democrática

A. Derecho a la buena administración pública

1. Toda persona tiene derecho a una buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

(...)

Artículo 16 Ordenamiento territorial



Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos.

(...)

H. Movilidad y accesibilidad

(...)

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

5. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que es responsabilidad del gobierno promover y garantizar el derecho a una movilidad segura, eficiente, sustentable e incluyente para todas las personas. Este marco legal subraya la importancia de proporcionar infraestructuras que faciliten el uso de medios de transporte no motorizados, como la bicicleta, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y reducir la dependencia del automóvil. Que su artículo 5 establece que se debe de priorizar la protección de grupos vulnerables y el 37 VIII que se debe de priorizar la movilidad no motorizada.

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 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.

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

VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;

6. Que el Programa Integral de Movilidad 2019-2024 de la Ciudad de México destaca la promoción de la movilidad no motorizada como una de sus prioridades. Este programa se centra en la ampliación y mejora de la infraestructura ciclista en toda la ciudad, con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo y sustentable.

7. Que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, establece en su artículo 30 fracción XIX lo siguiente:

Artículo 30.- Se prohíbe estacionar cualquier vehículo:

XIX. En vías ciclistas, como ciclovías y ciclocarriles, con excepción de los vehículos no motorizados para los cuales están destinados estos espacios;

Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 15, 17 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir.



DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



Por lo anteriormente expuesto y fundado, se propone ante el pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

RESOLUTIVO

ÚNICO. PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFATURA DE GOBIERNO, A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A QUE EN EL AMBITO DE SUS ATRIBUCIONES COORDINEN Y PROMUEVAN LA CREACIÓN DE BICIESTACIONAMIENTOS EN LAS INMEDIACIONES DEL METRO CON SISTEMAS DE RESGUARDO, SEGURIDAD Y VIGILANCIA A EFECTO DE IMPULSAR EL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

Palacio Legislativo de Donceles, a los 25 días del mes de septiembre de 2026.

Suscribe

OLIVIA
GARZA DE LOS SANTOS
6AB6AEBEFB585F744035E189

DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Certificado de firma		25/09/2026 11:26
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado	
Identificador: 6AB6AD7746C3EA185F1DA7C3	Nombre: Olivia Garza De Los Santos	
Nombre y extensión: Punto de acuerdo biciestacionamientos.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 11	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 189.240.246.59	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
c8d3d9ce3b625a67fad80a6a527f180db002fdf450e3470ec9bddcd8a98da300	25/09/2026 11:20	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
470fa7d47885f13c1115da5ca33f0b3545c38fc4105f0bc6468d1a184b75ce4d		

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):
25/09/2026 17:26:28 UTC (25/09/2026 11:26:28 Hora local de la Ciudad de México)	PSC World S.A. de C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2026-02-10
217c0121-182f-41d8-bd2c-bff8ea1c323c.cons	Certificado PSC válido hasta: 2031-02-10
Huella digital contenida en la constancia:	
470fa7d47885f13c1115da5ca33f0b3545c38fc4105f0bc6468d1a184b75ce4d	

Firmantes		
Firmante 1. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6AB6AEBEFB585F744035E189	Enviado: 25/09/2026
Derecho	IP: 189.240.246.59	11:21:41
Compañía:		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 25/09/2026
Correo: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx		11:23:29
Teléfono:		Visto: 25/09/2026 11:26:22
Emisor de la firma electrónica:		Confirmado:
Dibujada en dispositivo		25/09/2026 11:26:22.543
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		Firmado:
		25/09/2026 11:26:22.59

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:
<https://app.con-certeza.mx/constancia/217c0121-182f-41d8-bd2c-bff8ea1c323c>

