



morena

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



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

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, Con fundamento en los artículos 122 apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 5, 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México, 4° fracción XXXVIII, 13 fracciones IX y XV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracción XXXVIII, 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de este Pleno, la siguiente: **“PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD Y A LAS 16 ALCALDIAS PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES Y CON BASE EN SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, FORTALEZCAN E IMPLEMENTEN ACCIONES, PROGRAMAS Y MECANISMOS DE REGULACIÓN, SUPERVISIÓN Y CONTROL RESPECTO DEL USO DE DISPOSITIVOS DE MOVILIDAD PERSONAL, TALES COMO SCOOTERS, PATINES ELÉCTRICOS Y BICIMOTOS, CON EL OBJETO DE PREVENIR ACCIDENTES, SALVAGUARDAR LA INTEGRIDAD DE LAS PERSONAS USUARIAS Y PEATONES, Y GARANTIZAR UN USO ORDENADO, SEGURO Y EFICIENTE DEL ESPACIO PÚBLICO.”**

Lo anterior, al tenor de los siguientes:



I. ANTECEDENTES.

En los últimos años, la movilidad urbana ha experimentado una transformación significativa derivada del crecimiento poblacional, la expansión territorial y la necesidad de implementar alternativas de transporte más eficientes, sostenibles y accesibles. En este contexto, han surgido nuevas modalidades de traslado conocidas como dispositivos de movilidad personal, entre los que destacan los scooters eléctricos, patines eléctricos y bicimotos, los cuales han ganado popularidad en diversas ciudades del mundo, incluyendo la Ciudad de México.

El auge de estos medios de transporte responde, en gran medida, a la necesidad de contar con opciones de movilidad ágil para trayectos cortos, así como a la creciente preocupación por reducir las emisiones contaminantes y descongestionar el tránsito vehicular. Asimismo, el avance tecnológico ha permitido que estos dispositivos sean cada vez más accesibles para la población, lo que ha propiciado su adopción, particularmente entre personas jóvenes y población económicamente activa.

En el ámbito internacional, diversas ciudades han incorporado estos medios dentro de sus políticas de movilidad urbana, reconociendo su potencial como alternativa de transporte sustentable. Sin embargo, este proceso también ha evidenciado la necesidad de establecer marcos regulatorios claros que permitan garantizar su uso seguro y ordenado, evitando afectaciones a otros usuarios de la vía pública, especialmente a las personas peatones, quienes constituyen el grupo más vulnerable dentro del sistema de movilidad.

En el caso de la Ciudad de México, el incremento en el uso de scooters eléctricos, patines y otros dispositivos similares ha sido notorio en los últimos años,



particularmente en zonas con alta densidad poblacional y actividad económica. No obstante, este crecimiento se ha dado de manera acelerada y, en muchos casos, sin una adecuada supervisión o regulación efectiva, lo que ha generado diversos retos en materia de seguridad vial, convivencia urbana y ordenamiento del espacio público.

En la última década, en México el parque vehicular de motocicletas a gasolina creció más de 200%, al pasar de 2.5 millones en 2012, a 6 millones en 2024.¹

¿Cuántos accidentes scooters eléctricos hay en la CDMX?²

De acuerdo con una solicitud de transparencia hecha por **Uno TV** a la Secretaría de Seguridad Ciudadana (**SSC CDMX**), en el año 2020 se registraron:

- **10** hechos de tránsito con **scooters** eléctricos
- **12** personas lesionadas

Para el **2024**, la cifra se elevó a:

- **113** accidentes
- **119** lesionados

En este sentido, se han observado diversas problemáticas asociadas al uso de estos dispositivos, tales como la circulación indebida en zonas peatonales, el estacionamiento desordenado que obstruye el libre tránsito, la falta de uso de equipo de protección, así como la ausencia de mecanismos eficaces de supervisión y sanción por parte de las autoridades competentes. Estas situaciones no solo generan conflictos entre los distintos usuarios de la vía pública, sino que también incrementan el riesgo de accidentes y lesiones, afectando la integridad física de las personas.

¹ <https://oem.com.mx/la-prensa/metropoli/cdmx-regula-motos-y-scooters-electricos-buscan-rutas-seguras-y-menos-accidentes-25293137>

² <https://www.unotv.com/estados/ciudad-de-mexico/accidentes-scooters-motos-electricas-cdmx/>



morena

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



Aunado a lo anterior, el crecimiento de empresas dedicadas a la renta de scooters eléctricos ha planteado nuevos desafíos regulatorios, ya que, si bien estas contribuyen a diversificar las opciones de movilidad, también requieren de esquemas claros de control, permisos y responsabilidad sobre el uso de sus unidades en el espacio público.

Por otra parte, el marco constitucional y legal vigente reconoce la movilidad como un derecho que debe garantizarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad e inclusión. En este sentido, la Constitución Política de la Ciudad de México establece la obligación de las autoridades de implementar políticas públicas que prioricen a las personas peatones y promuevan una movilidad segura para todos los usuarios de la vía.

II. PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El crecimiento acelerado en el uso de dispositivos de movilidad personal, tales como scooters eléctricos, patines eléctricos y bicimotos, en la Ciudad de México, ha generado una serie de retos significativos en materia de seguridad vial, ordenamiento del espacio público y convivencia entre los distintos usuarios de la vía. Si bien estos medios representan una alternativa eficiente y sustentable para la movilidad urbana, su expansión ha superado, en diversos aspectos, la capacidad de regulación, supervisión y control por parte de las autoridades competentes.

En la actualidad, uno de los principales problemas asociados a estos dispositivos es la falta de claridad y aplicación efectiva de la normativa vigente. Aunque existen disposiciones en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, estas resultan insuficientes o poco específicas frente a las dinámicas reales de uso de los dispositivos de micromovilidad, lo que genera confusión tanto en las personas usuarias como en las autoridades



encargadas de su vigilancia. Esta ambigüedad normativa se traduce en una aplicación discrecional de las reglas y, en muchos casos, en la ausencia de sanciones efectivas ante conductas que ponen en riesgo la integridad de terceros.

Uno de los aspectos más preocupantes es la circulación de estos dispositivos en espacios destinados exclusivamente al tránsito peatonal, como banquetas, andadores y zonas de alta concentración de personas. Esta práctica vulnera el derecho de las personas peatones a desplazarse de manera segura y libre de riesgos, particularmente en el caso de grupos en situación de vulnerabilidad como personas adultas mayores, niñas, niños y personas con discapacidad. La invasión del espacio peatonal no solo genera conflictos cotidianos, sino que incrementa de manera considerable la probabilidad de accidentes, muchos de los cuales pueden derivar en lesiones de gravedad.

Aunado a ello, se observa una falta generalizada en el uso de medidas básicas de seguridad por parte de las personas usuarias de estos dispositivos, tales como el uso de casco o equipo de protección, así como el respeto a las normas de tránsito.

La ausencia de una cultura de movilidad responsable, combinada con la falta de supervisión efectiva, propicia conductas de riesgo como el exceso de velocidad, la circulación en sentido contrario, el uso de dispositivos en zonas no permitidas y la conducción bajo condiciones inadecuadas.

Otro problema relevante radica en el desorden generado en el espacio público derivado del estacionamiento indebido de scooters, particularmente aquellos operados por empresas privadas bajo esquemas de renta. Es común observar estos dispositivos abandonados en banquetas, accesos a inmuebles, rampas para personas con discapacidad o incluso en la vía pública, lo que obstaculiza el libre tránsito y afecta la accesibilidad universal. Esta situación refleja la falta de



morena

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



mecanismos eficaces de regulación y control sobre la operación de dichas empresas, así como la ausencia de responsabilidades claramente definidas respecto del manejo de sus unidades.

En este contexto, resulta preocupante la inexistencia de un sistema integral de datos que permita dimensionar con precisión la magnitud de la problemática, particularmente en lo que respecta a la incidencia de accidentes, lesiones o conflictos asociados al uso de dispositivos de movilidad personal. La falta de información sistematizada limita la capacidad de las autoridades para diseñar e implementar políticas públicas basadas en evidencia, así como para evaluar la efectividad de las medidas adoptadas.

Adicionalmente, la regulación de las empresas que ofrecen servicios de renta de scooters eléctricos presenta importantes áreas de oportunidad. Si bien estas empresas han contribuido a diversificar la oferta de movilidad, su operación en el espacio público implica responsabilidades que deben ser claramente establecidas y supervisadas por la autoridad. La ausencia de criterios homogéneos en la asignación de permisos, así como la falta de mecanismos de control y rendición de cuentas, generan condiciones de desigualdad y dificultan la adecuada gestión de estos servicios.

Desde una perspectiva de derechos, la problemática adquiere mayor relevancia al considerar que el derecho a la movilidad debe garantizarse en condiciones de seguridad, accesibilidad e inclusión, tal como lo establece la Constitución Política de la Ciudad de México. En este sentido, la falta de regulación efectiva de los dispositivos de movilidad personal no solo representa un desafío operativo, sino también una posible vulneración a los derechos de las personas, particularmente de quienes transitan a pie.



morena

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



En consecuencia, la situación actual evidencia la necesidad urgente de fortalecer las acciones institucionales orientadas a regular, supervisar y ordenar el uso de los dispositivos de movilidad personal en la Ciudad de México. Resulta indispensable avanzar hacia un modelo de gestión que priorice la seguridad vial, promueva la convivencia armónica entre los distintos usuarios de la vía y garantice el uso adecuado del espacio público.

En virtud de lo anterior, resulta indispensable que las autoridades competentes, particularmente la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y las alcaldías, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, adopten medidas orientadas a fortalecer la regulación, supervisión y control de los dispositivos de movilidad personal, a fin de prevenir riesgos, reducir la incidencia de accidentes y garantizar un uso ordenado del espacio público.

III.- CONSIDERANDOS.

PRIMERO.- Los artículos 1º y 3º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce los derechos humanos y garantiza la dignidad humana conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, así como el derecho a la movilidad, al tenor de los 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



morena

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



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.

Los esclavos del extranjero que entren al territorio nacional alcanzarán, por este solo hecho, su libertad y la protección de las leyes. Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

Artículo 4o.-

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

PRIMERO. - La Constitución Política de la Ciudad de México, establece en sus artículos 12 y 13 apartados C y E, lo siguiente:

ARTÍCULO 12 DERECHO A LA CIUDAD

1. La Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.

2. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía

ARTÍCULO 13 CIUDAD HABITABLE

C. Derecho a la vía pública



Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

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

SEGUNDO. - La Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, establece en su artículo 20 atribuciones de las alcaldías, lo que a la letra dice:

Artículo 20. Son finalidades de las Alcaldías:

I. Ser representantes de los intereses de la población en su ámbito territorial;

II. Promover una relación de proximidad y cercanía del Gobierno con la población;

III. Promover la convivencia, la economía, la seguridad y el desarrollo de la comunidad que habita en la demarcación;

IV. Facilitar la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones y en el control de los asuntos públicos;

V. Garantizar la igualdad sustantiva y la paridad entre mujeres y hombres en los altos mandos de la Alcaldía;

VI. Impulsar en las políticas públicas y los programas, la transversalidad de género para erradicar la desigualdad, discriminación y violencia contra las mujeres; encaminada a promover su



autonomía y privilegiando las acciones que contribuyan a fortalecer su desarrollo y empoderamiento;

VII. Propiciar la democracia directa y consolidar la cultura democrática participativa;

VIII. Promover la participación efectiva de niñas, niños y personas jóvenes, así como de las personas con discapacidad y las personas mayores en la vida social, política y cultural de las demarcaciones;

IX. Promover la participación de los pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes en los asuntos públicos de la demarcación territorial, reconociendo así los derechos político-culturales otorgados por la Constitución Local;

X. Garantizar la gobernabilidad, la seguridad ciudadana, la planeación, la convivencia y la civilidad en el ámbito local;

XI. Garantizar la equidad, eficacia y transparencia de los programas y acciones de gobierno;

XII. Mejorar el acceso y calidad de los servicios públicos;

XIII. Implementar medidas para que progresivamente se erradiquen las desigualdades y la pobreza y se promueva el desarrollo sustentable, que permita alcanzar una justa distribución de la riqueza y el ingreso, en los términos previstos en la Constitución Local;

XIV. Instrumentar acciones encaminadas a promover el desarrollo económico y la generación de empleo, que permita la inclusión laboral de las personas jóvenes en su ámbito de competencia.

XV. Preservar el patrimonio, las culturas, identidades, festividades y la representación democrática de los pueblos, comunidades, barrios y colonias asentadas en las demarcaciones; así como el respeto y promoción de los derechos de los pueblos y barrios originarios y de las comunidades indígenas residentes en la demarcación territorial.

XVI. Tratándose de la representación democrática, las Alcaldías reconocerán a las autoridades y representantes tradicionales elegidos en los pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes, de conformidad con sus sistemas normativos y se garantizará su independencia y legitimidad, de acuerdo con la Constitución Política Local y la legislación en la materia;

XVII. Conservar, en coordinación con las autoridades competentes, las zonas patrimonio de la humanidad mediante acciones de gobierno, desarrollo económico, cultural, social, urbano y rural, conforme a las disposiciones que se establezcan;

XVIII. Garantizar el acceso de la población a los espacios públicos y a la infraestructura social, deportiva, recreativa y cultural dentro de su territorio, los cuales no podrán enajenarse ni concesionarse de forma alguna;



morena

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



XIX. Promover la creación, ampliación, cuidado, mejoramiento, uso, goce, recuperación, mantenimiento y defensa del espacio público;

SEGUNDO. - La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en su artículo 12 de las atribuciones de la secretaria, lo que a la letra dice:

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;
- II. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en la Ciudad, desconformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- III. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, con base en los estudios correspondientes, las tarifas de los estacionamientos públicos y del servicio público de transporte de pasajeros;
- IV. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público, impulsando el transporte de cero o bajas emisiones contaminantes;
- V. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;

IV.PUNTOS RESOLUTIVOS

Por lo antes expuesto, fundado y motivado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, el siguiente Punto de Acuerdo.



morena

**DIPUTADA. ADRIANA MARIA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCIA.**



UNICO.—“PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD Y A LAS 16 ALCALDIAS PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES Y CON BASE EN SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, FORTALEZCAN E IMPLEMENTEN ACCIONES, PROGRAMAS Y MECANISMOS DE REGULACIÓN, SUPERVISIÓN Y CONTROL RESPECTO DEL USO DE DISPOSITIVOS DE MOVILIDAD PERSONAL, TALES COMO SCOOTERS, PATINES ELÉCTRICOS Y BICIMOTOS, CON EL OBJETO DE PREVENIR ACCIDENTES, SALVAGUARDAR LA INTEGRIDAD DE LAS PERSONAS USUARIAS Y PEATONES, Y GARANTIZAR UN USO ORDENADO, SEGURO Y EFICIENTE DEL ESPACIO PÚBLICO.”

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles en la Ciudad de México, a los 06 días del mes de octubre de 2026.

ATENTAMENTE

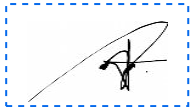
ADRIANA
ESPINOSA
6ABDCABA3CAAFFD0C4B0068FC

**DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCÍA.**

AMGEMG/LTG/AJNM

Certificado de firma		30/09/2026 20:51
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado	
Identificador: 6ABDCA2CF13F0418B34126E1	Nombre: Adriana Maria Guadalupe Espinosa De Los Monteros Garcia	
Nombre y extensión: P.A movilidad motores electricos 3.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 12	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:2a0:42e:8d11:8413:ae46:da06:8936	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
82777286d4d4a3efd482f64820ae716955e02fcd324a3cfb62e0ce7a3a99e1e	30/09/2026 20:49	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
280d90acec56f66e26d5badbfc9983098c04f943db1a0285b02cf299b8866ddc		

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):
01/10/2026 02:51:46 UTC (30/09/2026 20:51:46 Hora local de la Ciudad de México)	PSC World S.A. de C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2026-02-10
acb521ce-6bd1-4b89-9c69-56eadad6f00f.cons	Certificado PSC válido hasta: 2031-02-10
Huella digital contenida en la constancia:	
280d90acec56f66e26d5badbfc9983098c04f943db1a0285b02cf299b8866ddc	

Firmantes		
Firmante 1. ADRIANA ESPINOSA		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6ABDCABA3CAAFD0C4B0068FC	Enviado: 30/09/2026
Derecho	IP: 2806:2a0:42e:8d11:8413:ae46:da06:8936	20:50:47
Compañía:		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 30/09/2026
Correo:		20:51:32
adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx		Visto: 30/09/2026 20:51:38
Teléfono:		Confirmado:
Emisor de la firma electrónica:		30/09/2026 20:51:38.865
Dibujada en dispositivo		Firmado:
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		30/09/2026 20:51:38.925

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

