



II LEGISLATURA

DIPUTADO LOCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

**MARTÍN PADILLA**  
CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

Ciudad de México, a 1 de abril de 2022.

**Diputado Héctor Díaz Polanco  
Presidente de la Mesa Directiva del  
Congreso de la Ciudad de México  
II Legislatura  
P R E S E N T E**

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, inciso a), y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, solicito a Usted pueda integrarse a mi nombre, en el orden del día de la Sesión Ordinaria del 6 de abril de 2022 la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO AL ARTÍCULO 53 DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL Y SE MODIFICA EL ARTÍCULO 10, APARTADO XIV DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA.**

**A T E N T A M E N T E**

**DIP. JOSÉ MARTÍN PADILLA SÁNCHEZ  
VICECOORDINADOR  
ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA  
ALIANZA VERDE JUNTOS POR LA CIUDAD**





Ciudad de México, a 6 de abril de 2022.

**DIP. HECTOR DÍAZ POLANCO**  
**Presidente de la Mesa Directiva**  
**Congreso de la Ciudad de México**  
**II Legislatura**  
**P R E S E N T E**

Quien suscribe **Diputado José Martín Padilla Sánchez, Vicecoordinador de la Asociación Parlamentaria Alianza Verde Juntos por la Ciudad**, en la Segunda Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, inciso a), y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Congreso la presente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO AL ARTÍCULO 53 DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL Y SE MODIFICA EL ARTÍCULO 10, APARTADO XIV DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA.**

### **1.- OBJETO DE LA INICIATIVA**

Fomentar el uso de la bicicleta por medio de la instalación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y medios alternativos de movilidad en los edificios gubernamentales y establecimientos mercantiles mayores a 100 metros que no cuenten con estacionamiento, con el fin de fortalecer la infraestructura ciclista en la Ciudad de México para alcanzar las metas de sostenibilidad que la ciudad requiere. Para lograrlo, se propone adicionar un segundo párrafo al artículo 53 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal en materia de movilidad y modificar el artículo 10 apartado XIV de la Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México.

*Dip. JMPS*





## 2.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las personas que habitamos la Ciudad de México nos encontramos ante un gran reto en materia de movilidad, pues a lo largo del siglo XX esta urbe experimentó una serie de cambios que tuvieron un impacto en la forma de vida de la población, como es el crecimiento urbano acelerado que derivó en un desfase entre las exigencias sociales y el sistema de movilidad, y se tradujo en un excesivo consumo de recursos espaciales y materiales para el transporte individual en menoscabo del colectivo, sumado a la concentración de actividades en las zonas centrales de la ciudad y una profunda segregación socioeconómica y espacial<sup>1</sup> de los sectores de la periferia más desfavorecidos. Asimismo, lo anterior trajo como consecuencia la saturación de las vialidades y altos niveles de contaminación en diversas zonas de la capital del país, afectando la calidad de vida de la ciudadanía.

Pese a que en años recientes hemos sido testigos de un cambio de paradigma en la Ciudad de México con el tránsito gradual hacia una perspectiva integral en materia de movilidad y que se ha traducido en la búsqueda de medios de traslado más eficientes y sustentables, siguen persistiendo los problemas que generó un desarrollo urbano pensado para vehículos motorizados como son los severos problemas ambientales y la falta de equidad en el uso de la infraestructura de la ciudad, desplazando a quienes se movilizan a pie, en bicicleta e ignorando a aquellas personas que por diversas razones no pueden desplazarse.

Aquí, resulta pertinente señalar que la actual administración ha dado un fuerte impulso a distintos modos de transporte alternativos por medio de la inversión en medios de transporte eficaces y sustentables donde destacan:

- La modernización de la Línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC)
- El suministro eléctrico de las Líneas 1, 2, 3 con el proyecto Buen Tono.
- La licitación internacional para la modernización de la Línea 1 y la adquisición de 29 trenes nuevos

<sup>1</sup> Montezuma, Ricardo (2003). *Ciudad y Transporte. La movilidad urbana* en “La Ciudad Inclusiva.” Balbo, Marcelo. Jordán, Ricardo y Simioni, Daniela (compiladora.) Ed. CEPAL

Dip. JMPS





- La ampliación de 28 kilómetros nuevos en Líneas 3, 4 y 5 del Metrobús y la rehabilitación integral de la Línea 2
- La construcción de dos líneas de Cablebús en las alcaldías Iztapalapa y Gustavo A. Madero.
- La construcción de la línea de Trolebús Elevado en la Alcaldía Iztapalapa que disminuirá en 23 minutos el trayecto entre Constitución de 1917 y Casa Libertad UACM.

Mención aparte merece la promoción del uso de la bicicleta, donde destacan las acciones realizadas por la actual administración, habilitando 180 km de infraestructura ciclista lo que representa más del 50% de toda la infraestructura que se había construido en administraciones pasadas, sumado a la construcción de 6 Biciestacionamientos y la implementación de la Ciclovía Insurgentes.

No obstante lo anterior, en la Ciudad de México se realizan a diario más de 15 millones de viajes<sup>2</sup>, de los cuales más de 4 millones se realizan en automóviles privados (autos, camionetas SUV y motocicletas) contribuyendo de manera significativa a la emisión de contaminantes prioritarios, siendo los responsables del 40% de los óxidos de nitrógeno (NOX), 16% de las partículas suspendidas gruesas (PM10) y 10% de las PM2.5<sup>3</sup>, lo que hace a este tipo de transporte el principal contribuyente para algunos de estos contaminantes donde se encuentran sustancias químicas orgánicas, polvo, hollín y metales que afectan la salud y son las responsables de la muerte de 14,700 personas cada año, a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire en nuestro país.<sup>4</sup>

Enfrentar los problemas de movilidad implica dejar de priorizar métodos de transporte de automotor, lo que se traduciría en una mejora de la calidad del

<sup>2</sup> INEGI (2018). *Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017*. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/> Fecha de consulta: 22 de febrero de 2022.

<sup>3</sup> SEDEMA (2021). *Busca Sedema reducir emisión de contaminantes en automotores*. Disponible en: <https://sedema.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/busca-sedema-reducir-emision-de-contaminantes-en-automotores> Fecha de consulta: 20 de febrero de 2022.

<sup>4</sup> ONU-Hábitat (2015). *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015*, p. 53. Disponible en: <https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Reporte-Nacional-de-Movilidad-Urbana-en-Mexico-2014-2015.pdf> Fecha de consulta: 22 de febrero de 2022.

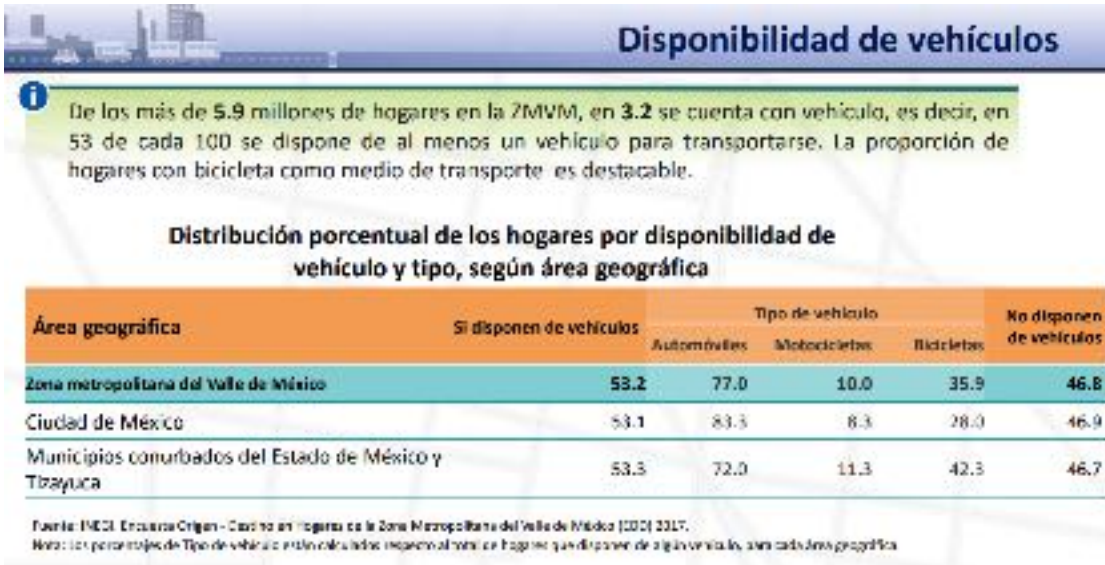
Dip. JMPS





aire y por ende, de la salud de la población y de su calidad de vida. Para lograrlo, es necesario hacer un cambio radical en las políticas de movilidad y transitar hacia otros medios de transporte más sustentables.

Es de subrayar que el 28% de los hogares de la Ciudad de México disponen de una bicicleta como medio de transporte, lo que se traduciría en aproximadamente una comunidad de 2 millones de ciclistas en la capital<sup>5</sup>, dando un amplio margen para implementar políticas que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte, permitiendo ahorro económico y de tiempo en traslados para la ciudadanía e impactando en la mejora de la calidad del aire al no emitir gases contaminantes.



Lo anterior va en concordancia con la meta de esta administración por tener una red total de 600 kilómetros de infraestructura ciclista, lo que equivale a la distancia que hay entre la Ciudad de México y Zacatecas.

Para lograrlo, es necesario permitir que las personas que se transportan en bicicleta tengan las facilidades para poder realizar sus viajes de manera segura. Adicionalmente, los biciestacionamientos que se han construido en la actual administración han permitido espacios seguros para que las personas

<sup>5</sup> INEGI (2018) "Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017."

Dip. JMPS



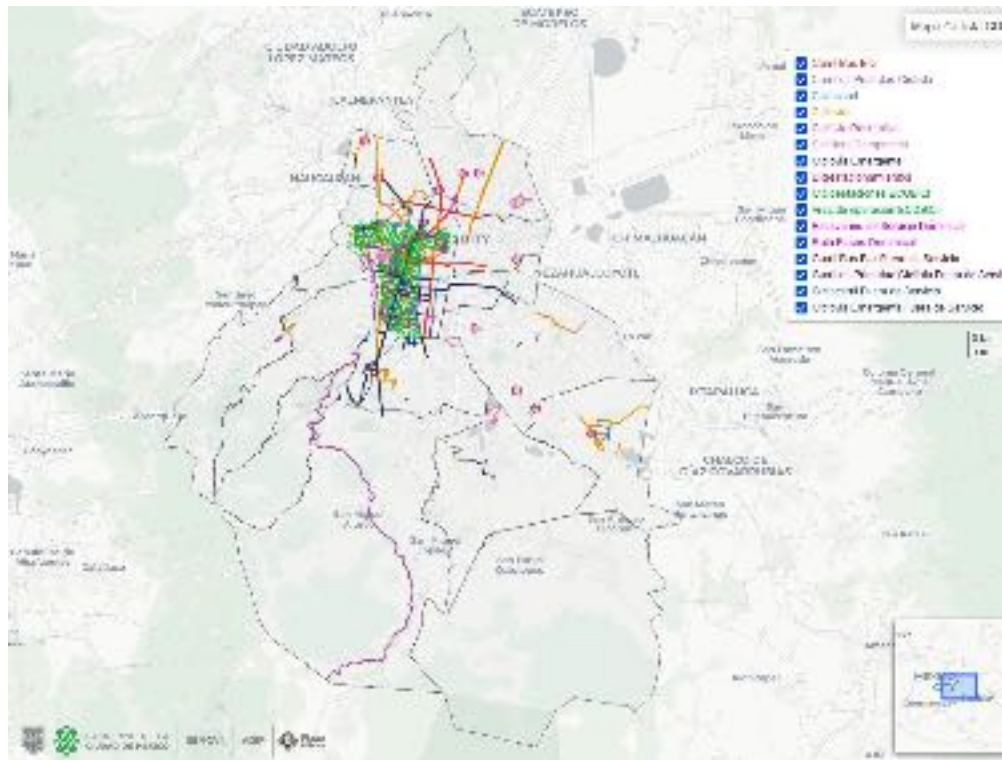


# MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

puedan resguardar sus bicicletas, sin embargo, es necesario generar condiciones para que existan más espacios gratuitos y seguros que fomenten el tránsito en este medio de transporte.

Asimismo, si bien, la inversión durante la actual administración ha sido relevante, sumado a que a raíz de la emergencia sanitaria por Coronavirus (COVID-19), se incrementó el número de personas interesadas en adoptar a la bicicleta como medio de transporte y a su vez; el gobierno implementó el programa “Biciescuela”, por medio de video tutoriales para tener la bicicleta en óptimas condiciones, adquirir habilidades para rodar y conocer el lenguaje corporal en el ciclismo; y se realizó la actualización de la Guía Ciclista de la Ciudad de México; es necesario indicar que buena parte de la infraestructura ciclista se ha construido en las alcaldías centrales, quedando pendientes las necesidades de las personas que hacen uso de la bicicleta en alcaldías periféricas, mediante la instalación de infraestructura de calidad en las zonas más alejadas del centro.



Fuente: SEMOVI. *Mapa de Infraestructura Ciclista.* Disponible en: <https://archivo.datos.cdmx.gob.mx/mapa-ciclista/>

Dip. JMPS





Aunado a lo anterior, de acuerdo con la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017 del INEGI, el uso de la bicicleta es mayor en las zonas periféricas de la zona metropolitana del Valle de México con 480 mil viajes diarios en promedio. Se estima que las causas de esta gran cantidad de traslados es que se trata de zonas menos densas y con predominio de uso de suelo habitacional, que en las zonas centrales, pues ahí son más densas y con uso de suelo mixto, sumado a que permite un ahorro económico y de tiempo.

## Viajes y modo de transporte

De los 34.56 millones de viajes un día entre semana en la ZMVM, 11.15 son exclusivamente caminando, eliminando este tipo de viajes, se tienen 23.41 millones de viajes. En el 2007 el monto de viajes, bajo esta última situación, fue de 21.9 millones.

**Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más, por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de sus tramos, según área geográfica de origen del viaje**

Modo de transporte	Millones de viajes		
	ZMVM <sup>1</sup>	Ciudad de México	Municipios Conurbados del Estado de México y Tlaxcala
Total	34.56	17.30	17.09
Transporte público	15.57	8.52	6.88
Transporte privado	7.25	4.06	3.17
Bicicleta	0.72	0.24	0.48
Exclusivamente caminando <sup>2</sup>	11.15	4.50	6.62
Otro modo de transporte <sup>3</sup>	0.04	0.02	0.02

<sup>1</sup> Los datos por área geográfica pueden ser menores que el total, debido a que se excluyen los viajes con origen en el extranjero.

<sup>2</sup> Incluye todos los viajes que se realizan caminando sin haber usado algún medio de transporte e incluye por su naturaleza de su duración. Cabe aclarar que actualizaciones de datos de los municipios de Tlaxcala y que se efectuaron en los censos de transporte, son considerados como "Transporte privado", es decir, caminando con el fin de pagar un medio de transporte a otro.

<sup>3</sup> Incluye trólcara, lancha, patinete, entre otros.

Fuente: INEGI. Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.

Permitir un aumento de la infraestructura, permitiría a más sectores poblacionales hacer un mayor aprovechamiento de la ciudad y garantizar el derecho a la movilidad para los sectores tradicionalmente marginados. De acuerdo con Sousa y Penha-Sanches, cuando un ciclista realiza un traslado, uno de los principales elementos que considera es la existencia de infraestructura ciclista<sup>6</sup>, entre ellas se consideran las zonas seguras para resguardar la bicicleta.

<sup>6</sup> Sousa, Isabel-Cristina Nunes de y Penha-Sanches, Suely (2019). Factores influyentes na escolha de rota dos ciclistas. EURE (Santiago), 45(134). [https://scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612019000100031&script=sci\\_abstract&tlng=en](https://scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612019000100031&script=sci_abstract&tlng=en)

Dip. JMPS





Acorde con una encuesta realizada a los usuarios de este medio de transporte, los beneficios que tendría el uso de la bicicleta en más zonas de la ciudad de México, se traducirían en un ahorro en los costos de transporte para las personas usuarias de dicho medio de transporte, mayor velocidad, menores tiempos de traslado y mejoras en las condiciones de salud.

**Motivos principales por los cuales prefieren usar la bicicleta**  
(respuesta múltiple)

Por economía	54,7%
Por rapidez	50,9%
Por salud	37,2%
Por comodidad	17,8%
Para evitar el tráfico	7,0%
Por seguridad	6,8%
Por ecología	6,1%
Por ejercicio físico	4,6%

Fuente: Movilidad cotidiana, intermodalidad y uso de la bicicleta en dos áreas periféricas de la Zona Metropolitana del Valle de México<sup>7</sup>

Diversos estudios, muestran que el uso de la bicicleta permite a los sectores poblacionales marginados acceder a otros mecanismos de movilidad urbana, en vista de que la bicicleta es empleada principalmente por personas de bajo ingreso que no disponen automóvil propio, ni otros medios de transporte para realizar traslados relativamente cortos, que van de los 2 hasta los 5 km<sup>8</sup>. En estudios realizados entre personas usuarias de bicicleta en la Ciudad de México y la zona conurbada, se señala que más del 80% de los viajes en bicicleta suceden en distancias menores a 5 km, evidenciando la utilidad de la bicicleta como un medio de transporte para distancias cortas al brindar mayor flexibilidad especialmente en contextos donde el transporte público no cuenta con una alta frecuencia de paso o tiene una cobertura baja con intermitencias constantes.

<sup>7</sup> Ruth Pérez López et José Manuel Landin Álvarez (2019). *Movilidad cotidiana, intermodalidad y uso de la bicicleta en dos áreas periféricas de la Zona Metropolitana del Valle de México*. Disponible en: <https://journals.openedition.org/cyberge/33554>

<sup>8</sup> Howard et. al. (2001) Martens (2004) en Manuel Suárez Lastra, Carlos Galindo-Pérez y Masanori Murata (2016). *Bicicletas para la ciudad: Una propuesta metodológica para el diagnóstico y la planeación de infraestructura ciclista*, p. 16.

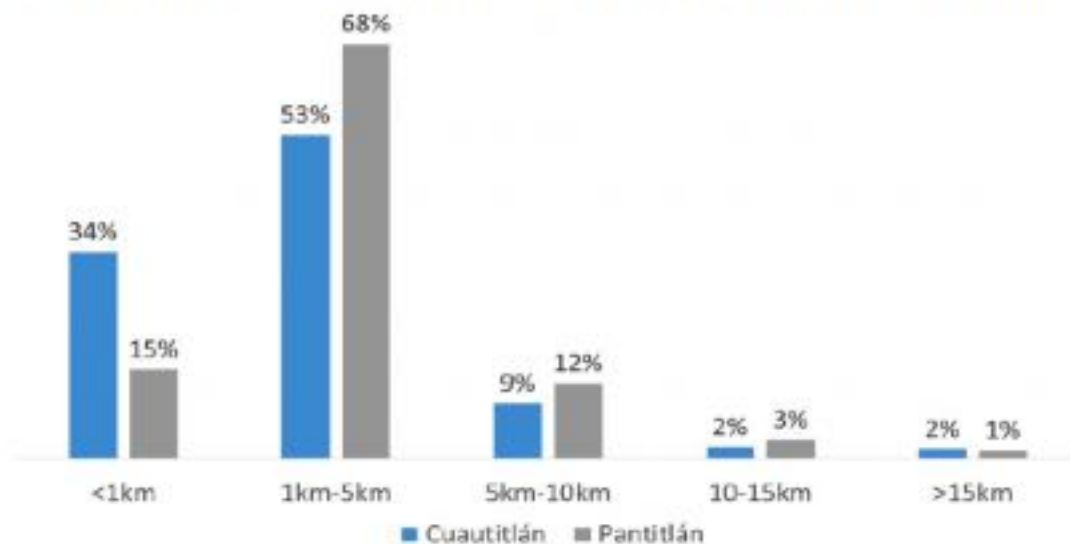
Dip. JMPS







Porcentaje de viajes según la distancia lineal promedio de la vivienda a los biciestacionamientos de Cuautitlán y Pantitlán (2012 y 2015)



Fuente: Movilidad cotidiana, intermodalidad y uso de la bicicleta en dos áreas periféricas de la Zona Metropolitana del Valle de México.<sup>9</sup>

Por ello resulta insuficiente la inversión ciclista de la ciudad realiza en las zonas céntricas con una alta disponibilidad de transporte ya que las alcaldías Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, beneficiadas por una amplia infraestructura ciclista, cuentan con una cobertura de transporte público del 73%, 66% y 50%, respectivamente.

Los datos expuestos con anterioridad nos llevan a señalar el impacto positivo y potencial que tendrían biciestacionamientos y ciclopuertos en edificios públicos gubernamentales y comercios mayores a los 100 metros, permitiendo contrarrestar las desigualdades en materia de acceso a la ciudad y atenuando las desigualdades de acceso al transporte público. Lo que permitiría vincular a diversos sectores laborales a integrarse a actividades comerciales, financieras, acceder a servicios de salud, educativos, culturales, deportivos y de esparcimiento, especialmente a grupos tradicionalmente excluidos de las políticas de movilidad.

<sup>9</sup> Ruth Pérez López et José Manuel Landin Álvarez (2019). *Movilidad cotidiana, intermodalidad y uso de la bicicleta en dos áreas periféricas de la Zona Metropolitana del Valle de México*. Disponible en: <https://journals.openedition.org/cybergeog/33554>

Dip. JMPS





### 3.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La implementación de acciones de movilidad urbana que prioricen métodos de transporte menos contaminantes y desplazamientos más seguros y sencillos permitirá la mejora en la calidad de vida de las y los habitantes de la Ciudad de México.

Transitar hacia una movilidad más sustentable requiere enfrentar diversos problemas como son la congestión vial, los altos costos de movilidad, pérdidas de tiempo en traslados, invasión de espacios públicos, accidentes, contaminación, inseguridad y rechazo al transporte público por lento y peligroso, lo que vulnera particularmente a los sectores de bajos ingresos y a las mujeres, e implica condiciones de exclusión y poca accesibilidad para personas con alguna discapacidad.

La falta de accesibilidad espacial es un factor de exclusión social que impide romper el círculo vicioso de la pobreza por ello, de modo que mejorar las condiciones de infraestructura que permitan la movilidad ciclista, tales como la **implementación de ciclopuertos en edificios públicos y establecimientos mercantiles mayores a 100 metros cuadrados de la Ciudad de México** permitirá a más población acceder a bienes y servicios, hacer uso de la ciudad, vincular a zonas desconectadas y aisladas con la vida pública y social de la ciudad, lo que se traduce directamente en mayores oportunidades sociales y económicas a sectores excluidos de los medios de movilidad tradicionales.

Sumado a lo anterior fomentar el uso de la bicicleta se traduce en un aumento en los niveles de la calidad de vida de las y los habitantes de la ciudad al reducir los niveles de contaminación y brindar estrategias de movilidad alternativa ante escenarios adversos como el de la pandemia de COVID-19.

Finalmente, se contribuye a alcanzar compromisos internacionales suscritos en la Agenda 2030, donde el punto 11 tiene como objetivo lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

*Dip. JMPS*





## 4.- PERSPECTIVA DE GÉNERO.

Uno de los principales factores que ofrece experiencias de viajes diferenciadas entre la población es el género. Diversos estudios señalan que las mujeres son quienes realizan “más desplazamientos a pie y en transporte público, mientras que los hombres suelen desplazarse más en vehículo particular, y cuando en una familia hay un solo vehículo, es el hombre quien más accede a éste”.<sup>10</sup> Lo que hace necesario que se deban considerar los requerimientos de cada grupo de personas en el desarrollo de políticas de movilidad, al existir diferencias sustanciales entre los patrones de movilidad de hombres y mujeres.

De acuerdo con datos de la Encuesta Origen Destino, el porcentaje de mujeres que hacen uso de la bicicleta como forma de transporte es de 1.1%, frente al 3.3% de la población masculina, lo que representa que las mujeres se transportan menos de la mitad de las ocasiones en bicicleta con respecto de los varones, esta diferencia obedece a que las mujeres enfrentan mayores barreras individuales, ambientales y sociales en el uso de los medios de transporte no motorizados.<sup>11</sup>

**Población viajera por tipo y modos de transporte**

**Población de 6 años y más que realizó viajes en un día entre semana, por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de los tramos de su(s) viaje(s) según sexo**

Tipo y modo de transporte	Total		Sexo	
	Miliones de personas <sup>1</sup>	%	Mujeres	Hombres
<b>Todos los modos de transporte</b>	<b>15.02</b>		<b>7.91</b>	<b>7.12</b>
Transporte público <sup>2</sup>	7.96	53.0	4.36	3.60
Caminata	6.19	41.2	3.44	2.75
Taxi (público, privado o aplicación) <sup>3</sup>	1.07	7.1	0.69	0.38
Motocicla	2.29	15.2	1.11	1.18
Motorcicla (motocicla)	0.67	4.4	0.30	0.37
Uso de transporte público	1.20	7.9	0.59	0.61
Transporte particular <sup>4</sup>	6.88	45.8	3.40	3.48
Automóvil	5.15	34.3	2.32	2.83
Motocicla	0.10	0.7	0.04	0.06
Transporte mixto	0.16	1.0	0.08	0.08
Transporte personal	0.02	0.1	0.01	0.01
<b>Conducir sin licencia</b>	<b>16.30</b>		<b>8.65</b>	<b>7.65</b>
Bicicleta <sup>5</sup>	0.02	0.1	0.01	0.01
Otro <sup>6</sup>	0.02	0.1	0.01	0.01

1. La cifra por modo de transporte incluye viajes realizados en un mismo trayecto o en trayectos sucesivos en un mismo día. No incluye viajes realizados en un mismo día pero en días sucesivos.  
2. El porcentaje de viajes que se realizan en transporte público incluye viajes realizados en transporte público.  
3. Incluye viajes realizados en taxi público, privado o aplicación.  
4. Incluye viajes realizados en vehículo particular, pero no incluye viajes realizados en transporte público.  
5. Incluye viajes realizados en bicicleta.  
6. Incluye viajes realizados en otros modos de transporte no especificados.

<sup>10</sup> Criado (2020), Zucchini (2015), Palacios (2012) y el de Umaña-Barrios y San Gil (2017) citados en Jenny Andrea Romero González, (2021) pp. 146. “Barreras que afectan la movilidad en bicicleta de mujeres” disponible en: [https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2021/12/10-Articulos-individuales\\_Tramas-y-redes\\_N1.pdf](https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2021/12/10-Articulos-individuales_Tramas-y-redes_N1.pdf) consultado el 05/03/2022.

<sup>11</sup> Jenny Andrea Romero González, (2021) “Barreras que afectan la movilidad en bicicleta de mujeres” disponible en: [https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2021/12/10-Articulos-individuales\\_Tramas-y-redes\\_N1.pdf](https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2021/12/10-Articulos-individuales_Tramas-y-redes_N1.pdf) consultado el 05/03/2022.

Dip. JMPS





Al respecto, el Plan Estratégico de Movilidad 2019 de la Ciudad de México enfatiza la manera diferenciada en que se vive la movilidad en la ciudad, señalando la existencia de ciertas problemáticas que afectan específicamente a las mujeres y reducen sus posibilidades de moverse con libertad, seguridad y dignidad a través de la ciudad:

*“Se identifican tres problemáticas principales que enfrentan las mujeres:*

*a) Necesidades de movilidad derivadas de patrones de viajes específicos, que históricamente no han sido reconocidas y que las han excluido del uso y disfrute pleno del espacio público;*

*b) Múltiples situaciones de violencia sexual y agresiones que vulneran sus derechos, tales como el acoso y el abuso sexual en el espacio público y en el transporte; y,*

*c) Una participación tradicionalmente inequitativa en el sector movilidad, que inicia desde el ambiente escolar y trasciende hasta el laboral, la cual profundiza la ausencia de perspectiva de género en planes y proyectos de movilidad urbana.*

*Estas tres problemáticas son aún mayores para mujeres que enfrentan múltiples situaciones de vulnerabilidad que se intersectan, tales como su edad, su situación socioeconómica, si cuentan con alguna discapacidad, su modo de transporte, entre otras.”<sup>12</sup>*

Debemos subrayar que durante la emergencia sanitaria por COVID-19, las mujeres trabajadoras han señalado que los niveles de acoso sexual en el transporte público han aumentado, producto de la disminución de la reducción de personas usuarias en el transporte público<sup>13</sup>, por lo que han optado por cambiar los modos de desplazamiento, apostando por un mayor uso de la bicicleta.

<sup>12</sup> Plan Estratégico de Género y Movilidad (2019) Secretaria de Movilidad. Gobierno de la Ciudad de México.

<sup>13</sup> “Pandemia, movilidad y mujeres” (2021) IDTP. Disponible en <https://mexico.itdp.org/noticias/internationalwomensday2021-pandemia-movilidad-y-mujeres/> consultado el 07/03/2022.

Dip. JMPS





Al mismo tiempo, en los últimos años ha existido un aumento del uso de la bicicleta entre las mujeres, cubriendo al menos a 33 mil mujeres ciclistas en la Ciudad de México<sup>14</sup>. De lo anterior, se infiere que es urgente crear políticas públicas de movilidad con enfoque de género y en este sentido, al mejorar la infraestructura ciclista se podrá incrementar la equidad en el uso de dicho medio de transporte y se podrá brindar una mayor accesibilidad a las mujeres al derecho a la movilidad.

## 5.- FUNDAMENTO JURÍDICO

**Primero.** La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 4º, párrafo decimooctavo, que:

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

**Segundo.** La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en su Artículo 70 establece que:

*Para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; las políticas de Movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población. Las políticas y programas para la Movilidad será parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos.*

**Tercero.** Esa misma Ley, en su Artículo 71 y en el Capítulo Octavo, Artículo 74, párrafo segundo, se señala que:

Artículo 71

*Las políticas y programas de Movilidad deberán:*

<sup>14</sup> Leonardo Frías (2019) "Aumentó el número de mujeres ciclistas en México" en Gaceta, UNAM disponible en <https://www.gaceta.unam.mx/aumento-el-numero-de-mujeres-ciclistas-en-mexico/> consultado el 07/03/2022.

Dip. JMPS





- I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;*  
*II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;*  
*III. – XI. ...”*

Título Octavo, artículo 74, párrafo segundo  
*Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.*

**Cuarto.** La Constitución Política de la Ciudad de México establece en su Artículo 13, apartado E, numeral 1, lo siguiente:

*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.*

**Quinto.** La misma Ley en su Artículo 16, apartado H, numeral 1. Señala que:

*Ordenamiento territorial*  
(...)

*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.*

*Dip. JMPS*





**Sexto.** Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en su Artículo 203, que:

**Artículo 203.-** *Los estacionamientos públicos y privados, deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad o vehículos con placa de matrícula verde, así como de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas. Las autoridades de las Alcaldías, podrán examinar en todo tiempo, que las instalaciones y la construcción reúnan las condiciones señaladas en los párrafos que anteceden y que tengan a su servicio personal capacitado.*

**Séptimo.** Que la misma Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su artículo 208 señala:

**Artículo 208.-** *La Secretaría determinará y autorizará los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores, para el servicio de automóviles compartidos, vehículos con placa de matrícula verde y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamiento para delimitar estos espacios se establecerán en los manuales correspondientes.*

**Octavo.** Que la Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México, establece en su Título III, Artículo 10, Apartado XIV que:

**Son obligaciones y prohibiciones de los titulares (...)**

*XIV. Contar con los cajones de estacionamiento que instruyen para cada uso los Programas Delegacionales o Parciales de Desarrollo Urbano, el Reglamento de Construcciones y las normas técnicas*

*Dip. JMPS*





*complementarias para el proyecto arquitectónico del Reglamento de Construcciones.*

*Cuando en el establecimiento mercantil existan las condiciones, habilitarán un espacio destinado únicamente para el resguardo de bicicletas.*

**5.- ORDENAMIENTOS A MODIFICAR**

<b>LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL</b>	
<b>TEXTO VIGENTE</b>	<b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b>
<p><b>CAPÍTULO TERCERO. DE LAS CONSTRUCCIONES Y DEL EQUIPAMIENTO URBANO.</b></p> <p><b>Artículo 53.</b> La regulación del equipamiento urbano se referirá al conjunto de inmuebles, así como de las instalaciones, construcciones y mobiliario, utilizados para prestar a la población los servicios urbanos y desarrollar las actividades económicas y sociales.</p>	<p><b>CAPÍTULO TERCERO. DE LAS CONSTRUCCIONES Y DEL EQUIPAMIENTO URBANO.</b></p> <p><b>Artículo 53.</b> La regulación del equipamiento urbano se referirá al conjunto de inmuebles, así como de las instalaciones, construcciones y mobiliario, utilizados para prestar a la población los servicios urbanos y desarrollar las actividades económicas y sociales.</p>
<p><b>Sin correlativo.</b></p>	<p><b>El Gobierno de la Ciudad de México, las alcaldías y los órganos desconcentrados procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.</b></p>

*Dip. JMPS*







LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<p><b>TITULO III</b> <b>DE LAS OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES DE LOS TITULARES</b> <b>Artículo 10 (...)</b> <b>Apartado XIV</b> Contar con los cajones de estacionamiento que instruyen para cada uso los Programas Delegacionales o Parciales de Desarrollo Urbano, el Reglamento de Construcciones y las normas técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico del Reglamento de Construcciones.</p> <p>Quando en el establecimiento mercantil existan las condiciones, habilitarán un espacio destinado únicamente para el resguardo de bicicletas.</p> <p>Quedan exentos de las obligaciones señaladas en el párrafo primero de esta fracción, los establecimientos mercantiles que:</p> <p>a) Tengan una superficie menor a 100 metros cuadrados; b) Se encuentren en inmuebles catalogados por el Instituto Nacional de Antropología Historia y/o el Instituto Nacional de Bellas Artes; c) Se localicen en calles peatonales;</p>	<p><b>TITULO III</b> <b>DE LAS OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES DE LOS TITULARES</b> <b>Artículo 10 (...)</b> <b>Apartado XIV</b> Contar con los cajones de estacionamiento que instruyen para cada uso los Programas Delegacionales o Parciales de Desarrollo Urbano, el Reglamento de Construcciones y las normas técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico del Reglamento de Construcciones.</p> <p><b>El establecimiento mercantil procurará la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en el edificio que ocupa.</b></p> <p><b>Quedan exentos de las obligaciones señaladas en el párrafo segundo de esta fracción los establecimientos mercantiles cuando:</b></p> <p><b>a) Cumplan con lo establecido en el artículo 48 de la presente ley referente a los espacios para estacionar bicicletas;</b> <b>b) Tengan una superficie menor a 100 metros cuadrados;</b></p>

*Dip. JMPS*





d) Cuando por virtud de certificado de uso de suelo por derechos adquiridos no estén obligados a contar con estos cajones; y e) Los establecimientos mercantiles a los que se refiere la fracción V del artículo 35 de la presente Ley.	<b>c) Se encuentren en inmuebles catalogados por el Instituto Nacional de Antropología Historia y/o el Instituto Nacional de Bellas Artes.</b> <b>d) Los establecimientos mercantiles de bajo impacto a los que se refiere el artículo 35 de la presente Ley.</b>
--	--

En mérito de lo anteriormente expuesto, quien suscribe somete a consideración de esta Soberanía, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO AL ARTÍCULO 53 DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL Y SE MODIFICA EL ARTÍCULO 10, APARTADO XIV DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA**, para quedar de la siguiente manera:

**Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.  
Artículo 53.**

El Gobierno de la Ciudad de México, las alcaldías y los órganos desconcentrados procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.

**Ley de Establecimiento Mercantiles de la Ciudad de México.  
Artículo 10.  
Apartado XIV.**

El establecimiento mercantil procurará la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en el edificio que ocupa.

*Dip. JMPS*

Quedan exentos de las obligaciones señaladas en el párrafo segundo de esta fracción los establecimientos mercantiles cuando:





- a) Cumplan con lo establecido en el artículo 48 de la presente ley referente a los espacios para estacionar bicicletas;
- b) Tengan una superficie menor a 100 metros cuadrados;
- c) Se encuentren en inmuebles catalogados por el Instituto Nacional de Antropología Historia y/o el Instituto Nacional de Bellas Artes.
- d) Los establecimientos mercantiles de bajo impacto a los que se refiere el artículo 35 de la presente Ley.

### ARTÍCULOS TRANSITORIOS

**ÚNICO:** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

Dado en el Recinto Legislativo de la Ciudad de México de Donceles y Allende a los seis días del mes de abril de dos mil veintidós.

ATENTAMENTE

**DIP. JOSÉ MARTÍN PADILLA SÁNCHEZ**  
**VICECOORDINADOR DE LA ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA**  
**ALIANZA VERDE JUNTOS POR LA CIUDAD**

