

**DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción XXI, 12 fracción II, y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 2, fracción XXI, 5, fracción I, 95, fracción II, 96 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a consideración de este Honorable Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA CREAR LA LEY DE PROTECCION Y FOMENTO CICLISTA DE LA CIUDAD DE MEXICO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con el objetivo de dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

I. Encabezado o título de la propuesta;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA CREAR LA LEY DE PROTECCION Y FOMENTO CICLISTA DE LA CIUDAD DE MEXICO.

II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver;

Inventada en Prusia (actualmente Alemania) en 1817, la Bicicleta se ha convertido en la forma más eficiente de transporte personal tanto en México como en el Mundo. Cuando el mundo vio por primera vez una bicicleta, ésta no se parecía mucho a las bicicletas actuales, pero conservan esa esencia fundamental: 2 ruedas montadas sobre un cuadro que son capaces de hacer más fácil nuestra movilidad.

Actualmente, existen muchos tipos de bicicletas para diferentes propósitos, existen Bicicletas de Montaña, de Ruta, de Carreras, Urbanas y las Eléctricas que ayudan al pedaleo del usuario, además, existen para infantes, jóvenes, adultos y personas con capacidades diferentes, así como variantes adaptadas tales como los triciclos infantiles o los triciclos de trabajo con los que mucha gente se gana la vida día a día.

La Ciudad de México, según datos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, (INEGI), al año 2019, contaba con aproximadamente 2,100,000 bicicletas; es decir, una bicicleta por cada 4 habitantes aproximadamente, por lo que contar con la infraestructura adecuada para que las personas puedan moverse en bicicleta de forma segura y tranquila se vuelve una tarea fundamental del gobierno en todos sus niveles.

La movilidad y la convivencia entre los distintos medios de transporte es uno de los problemas que enfrentan casi todos los países del mundo, tanto los desarrollados como los que se encuentran en vías de desarrollo como es nuestro caso.

El derecho a circular, transitar o pasar antes que los demás se mal entiende y hacemos mal uso de este derecho. Estas acciones producen los alcances entre

vehículos, los accidentes, los atropellamientos y en general el mal uso de este derecho asociado con el estrés que se vive diariamente en las grandes ciudades acarrea estos resultados negativos que en ocasiones son mortales y cuestan además de millones de pesos en convenios o composturas, la lamentable pérdida de vidas humanas.

La Asociación de Deportistas Contra la Violencia Vial y el Irrespeto –ACONVIVIR-¹ busca fomentar una cultura de educación vial dirigida a conductores de vehículos motorizados, ciclistas y peatones para que compartan las vías públicas de manera cortés y segura.

El principio fundamental de ese programa educativo está en el reconocimiento de que los vehículos motorizados, los ciclistas y los peatones son igualmente responsables de la seguridad vial.

En nuestra cultura popular existe un paradigma, una falacia y es que se dice comúnmente que las calles son de los carros, lo cual, desde todo punto de vista, es un planteamiento erróneo.

Primero que todo, las calles no son sólo la calzada vehicular (tramo de la calle pavimentado o lastrado donde se desplazan, principalmente, vehículos motorizados y semovientes), sino que la simple palabra CALLE involucra lo que, en términos legales y técnicos, se llama DERECHO DE VIA.

Este DERECHO DE VIA está definido por el ancho total de una carretera, calle, sendero, servidumbre; esto es, la distancia entre líneas de propiedad a ambos lados de la calle e incluye la calzada, los espaldones, el cordón y caño, las franjas y aceras.

¹ <http://www.aconvivir.org/contenido/las-calles-son-de-todos/>

En países desarrollados las estadísticas establecen que cerca del 50% de los accidentes entre ciclistas y vehículos motorizados son atribuidos a las conductas inapropiadas de los ciclistas tales como la desatención a las señales de tránsito, la otra mitad está atribuida al comportamiento indebido de los automotores como lo es el irrespeto a los otros usuarios o distracción en general.

Pero el factor principal de las colisiones entre automotores y ciclistas es que ambos incumplimos el principio básico de toda convivencia vial que es el de CEDER EL PASO a los que ya están utilizando la vía.

CEDER EL PASO implica tolerancia, solidaridad y paciencia. Un poco de reflexión y cálculo numérico de cuantos segundos se pierden por CEDER EL PASO.

Finalmente hay que comprender, entonces, que los diferentes usuarios de nuestras carreteras optaran unos por viajar en un vehículo motorizado, algunos por desplazarse en bicicleta y otros utilizar única y exclusivamente sus piernas, como medio de transporte, deporte o recreación.

Es fácil olvidar que los diferentes usuarios son las mismas personas que nosotros, nada más que escogieron o se vieron en la necesidad de viajar en una forma de transporte en particular.

La Cultura Vial² es la manera en cómo los seres humanos viven, sienten piensan y actúan, desde y para el uso cotidiano de espacios de movilización y desplazamiento, contraria a las concepciones determinadas. Esto desde una perspectiva antropológica, una de las disciplinas que se encarga del estudio de la cultura en los diversos grupos humanos.

² <https://ahorraseguros.mx/seguros-de-autos/transito/en-que-consiste-la-cultura-vial/>

Todas las sociedades y comunidades suelen tener distintas formas de vivir, sentir, pensar y actuar en diferentes contextos, de hecho, la cultura vial es la expresión de la forma en que los integrantes de una agrupación se relacionan mientras conducen.

Más allá de decir si una cultura vial es buena o mala por sí sola, es describir algo que es y existe, pues es inevitable que las relaciones entre la ciudadanía ocurran. La forma en la que la gente convive por lo regular se basa en códigos de conducta que son espontáneas.

Es muy importante que quede bien claro que como seres humanos crecemos en un territorio determinado, siempre estaremos condicionados por múltiples costumbres, ideas y creencias que surgen en el país donde vivimos. Podemos concluir entonces que lo correcto es hablar de las culturas viales, tomando en cuenta que las sociedades y comunidades son diferentes entre sí.

El concepto de cultura vial es necesario porque es el molde sobre el que se puede forjar una educación vial, en la que se puede orientar a las y los integrantes de un territorio a familiarizarse con distintas reglas y señales para el buen funcionamiento vehicular.

Estas maneras de relacionarse con y en las vías de circulación puede relacionarse con elementos de los siguientes factores:

Pedagógicos

Tecnológicos

Mediáticos

Espaciales

Políticos

Económicos

Esto porque se habla de un sistema completo en el que intervienen varios actores. Asimismo ayuda a la prevención de accidentes de tránsito y protección de la vida, o en caso contrario, también pueden fomentar, propiciar o permitir que los accidentes ocurran. Por eso los gobiernos deben contar con medidas de contención como el seguro de auto obligatorio, puesto que las diversas aseguradoras en México brindan apoyo en el caso de choques y otro tipo de siniestros. Son de tanta importancia que actualmente es un requisito según el Reglamento de tránsito del país.

En términos generales, la Cultura Vial es susceptible de modelarse y moldearse para facilitar la apropiación del territorio, circulación, los ritmos, flujos de peatones y vehículos. Así se protege la salud y la vida junto con la creación de entornos aptos para el tránsito y se minimizan los riesgos para poder disfrutar de la movilidad.

Cultura vial en México servirá para la construcción de una convivencia responsable y de respeto entre todos los que hacen uso de las vías de tránsito, ya sean aceras, rutas, caminos, ciclovías, etc., cuestiones que con el tiempo también se van modificando. De hecho, las ciclovías son un claro ejemplo de la transformación de los paisajes urbanos. Sabemos que con el tiempo todo inevitablemente cambia. Como ejemplo se encuentran la transformación paulatina de caminos importantes como la Avenida Insurgentes.

De acuerdo con su funcionamiento y desarrollo, la Cultura Vial hace referencia al hecho de comprender cuáles son los deberes y derechos en el uso de estas vías. Sobre todo porque cualquier persona, en todo momento, puede jugar un rol de conductor, ciclista, motociclista, peatón o en su caso, de peatón con capacidades diferentes.

En realidad se hace referencia a los comportamientos humanos en las vías, así como en los espacios de movilidad. No se juzga si son correctos o incorrectos, lo que importa será la manera en que las colectividades se expresan en estos espacios para identificarla y modificarla en caso de que resulte positiva o negativa.

En este sentido la Cultura Vial se relaciona con la Seguridad Vial. Ésta hace referencia a la manera en que se pueden atender los altercados en las vías, a la forma en que se enfrentarán los riesgos para prevenir accidentes o bien, que el impacto en las vidas humanas sea mínimo.

La cultura vial y el transporte cotidiano se refieren a la manera en que se comporta la gente en las distintas vías, provocando un mayor o menor número de riesgos en la interacción con los otros y estos serán mínimos o no, de acuerdo a la forma en que se muevan los involucrados. Influyen cuestiones como:

- La manera en como la gente resuelve los problemas
- El apoyo por parte de personas capacitadas
- Las herramientas que el Estado brinde para su solución
- Las estadísticas de accidentes y percances viales por entidad
- Los señalamientos en las avenidas

El control vehicular influye en el tratamiento de este tipo de problemas. Así es como la Cultura Vial aporta una serie de aspectos importantes conforme al comportamiento adecuado en las vías. Es fundamental entender que estos planteamientos van orientados a la seguridad vial, lo que quiere decir que también a la prevención de accidentes para evitar también multas de tránsito.

En México la Cultura Vial se ha determinado como pésima, dado que sus consecuencias son determinantes. Se han registrado durante el último año poco más de 370 mil accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas.

En las razones más significativas figuran cuestiones como: las colisiones de vehículos, seguido de los impactos con objeto fijo, después vienen los impactos en motos, atropellamiento y choques con ciclistas. Las causas de los accidentes y decesos en nuestro país son variadas, pero en cuestión de la Cultura Vial en México, los problemas radican en:

- Conducción con el uso de teléfonos celulares
- Imprudencias de los peatones como no usar puentes al cruzar las calles
- Distracción de los conductores al hablar por celular o al maquillarse
- Uso de dispositivos móviles por los peatones que les dificultan esquivar a los coches
- Falta de atención a la hora de salir a la calle

Quiénes intervienen en la cultura vial son:

- Peatones: Como en todo aspecto civil y legal, al considerarse como un sector de la población, se les otorgan obligaciones y derechos. Aunque también es cierto que los peatones son la mayor proporción de lesionados o muertos en las vialidades; por lo tanto es el más perjudicado porque no se respetan sus derechos, pero tampoco cumplen con sus obligaciones.
- Ciclistas: Usar bicicleta para transportarse en las zonas urbanas o rurales, resulta una gran opción, sin embargo, al igual que los peatones y conductores de motocicletas o autos, tienen que respetar ciertas normas. Principalmente tienen que acatar las señales de tránsito, circular en el sentido de la vía, llevar

a bordo sólo el número de personas que la bicicleta lo permite y circular por el área designada para ellos.

- **Motociclistas:** Estas se caracterizan por ir siempre rápido, incluso en el tráfico, por lo que son muy peligrosas y causan cientos de muertes al año. Las obligaciones de los motociclistas son: respetar las señales de tránsito y no circular entre carriles, respetar las reglas viales, contar con una licencia de conducir para moto y no rebasar por el lado incorrecto.
- **Automovilistas:** Al presentar la mayoría de usuarios en la zona vial, la mayoría conoce sus obligaciones y derechos: desde pasarse los altos, darle prioridad al peatón, circular en la velocidad adecuada dependiendo de donde se encuentre y rebasar por el lado izquierdo.

La realidad es que los automóviles representan una gran responsabilidad al conducir. Se vuelve importante que todos los actores involucrados respeten y sean precavidos para evitar accidentes.

En nuestro país, existen normas y rígidas consecuencias para todo aquel usuario que no respete el Reglamento de Tránsito, dado que las multas son altas y las estipulaciones viales son claras y justas. Pero en cualquier aspecto, en México no existe el orden ni la disciplina, así como la justicia. Por lo tanto, al no hacer de las consecuencias algo real, es como la Cultura Vial se pierde y con ello, altas cifras de incidentes viales.

En el caso de la Ciudad de México, es la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) la que se encarga de regular y hacer todo tipo de gestiones vehiculares, no obstante, aún hay bastante trabajo que hacer.

Para fomentar una Cultura Vial adecuada es importante salvaguardar a todos los actores e involucrados a la hora de manejar. De acuerdo con la Dirección de Prevención de Lesiones y Accidentes de la Secretaría de Salud³, en nuestro país cada año 16 mil personas fallecen en la vía pública a consecuencia de accidentes automovilísticos:

49% son peatones

33% ocupantes de vehículos de motor

18% motociclistas y ciclistas

Al día de hoy, los conductores de motocicleta han registrado un aumento del 34% en el número de fallecimientos, mientras que durante los últimos 20 años esto ha aumentado en un 87%. Una situación que evidentemente causa alarma.

Los jóvenes de entre 20 y 39 años, son las principales víctimas de estos accidentes, pues de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), conducir una motocicleta representa un riesgo 6 veces mayor a sufrir lesiones graves, y 3 veces más de morir en comparación a conducir un automóvil.

En términos generales el fomento de la Cultura Vial en nuestro país radica en gran medida con las normas que todos los usuarios deben seguir. No importa si son conductores, ciclistas, peatones, etc. Estas medidas se formalizan con la creación de reglamentos específicos.

Además se suman elementos obligatorios como la licencia de conducir, y la importancia de contar con todos los papeles en orden como la tarjeta de circulación. Esto porque son una garantía de que el conductor cuenta con uno de los trámites más importantes en orden.

^{3 3} <https://ahorraseguros.mx/seguros-de-autos/transito/en-que-consiste-la-cultura-vial/>

La Cultura Vial para Niños en México ha requerido de dos objetivos fundamentales: generar una profunda cultura de prevención y sensibilizarlos sobre la relevancia de algunas acciones, así como el uso del cinturón de seguridad de todos los ocupantes y de sillas especiales para infantes en los asientos traseros de los vehículos.

Se encuentra el hecho también de no distraer al conductor y siempre cruzar la calle con ayuda de un adulto. Las pequeñas generaciones son una gran puerta de oportunidad para fomentar una buena conciencia al conducir. Después de todo serán ellos los futuros conductores.

Esta es una herramienta que ayuda a contribuir y mejorar la seguridad en ciudades y carreteras de México. Según las cifras oficiales, los accidentes viales son provocados en su mayoría por el factor humano. Esto quiere decir que en las principales causas de muerte también se ve afectada la población infantil y adolescente.

Los niños son una gran puerta para el cambio positivo en diferentes ámbitos de la vida cotidiana, motivo por el cual la Cultura Vial para Niños es cada vez más importante, necesaria y prioritaria.

III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso;

En la presente iniciativa, formalmente no se configura problemática alguna toda vez que fue aplicada la metodología que establece la unidad III incisos A), B), C) y D) de la Guía para la incorporación de perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México, así como lo estipulado en el Protocolo de la

Suprema Corte de Justicia de la Nación para Juzgar con Perspectiva de Género⁴, sirve de apoyo por analogía de razón, aplicable a la presente iniciativa.

IV. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad;

PRIMERO.- La Constitución Política de la Ciudad de México, establece en sus artículos 13 incisos C, D y E y 16 inciso H lo siguiente:

Artículo 13 Ciudad habitable

- A. Derecho a un medio ambiente sano...
- B. Protección a los animales...
- 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.

D. Derecho al espacio público

1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el

⁴ Véase en la siguiente liga, consultada el 21 de febrero de 2022 en: <https://cutt.ly/UrCxaGz>

ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.

Se entiende por espacio público al conjunto de bienes de uso común destinados a la generación y fomento de la interacción social, o bien, que permitan el desarrollo de las personas.

Son objetivos del espacio público:

- a) Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población
- b) Mejorar la calidad de vida de las personas
- c) Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación
- d) Garantizar el pleno disfrute y ejercicio del Derecho a la Ciudad
- e) Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

2. Las autoridades de la Ciudad garantizarán el carácter colectivo, comunitario y participativo de los espacios públicos y promoverán su creación y regeneración en condiciones de calidad, de igualdad, de inclusión, accesibilidad y diseño universal, así como de apertura y de seguridad que favorezcan la construcción de la ciudadanía y eviten su privatización.

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.

F. Derecho al tiempo libre...

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.

A. al G. ...

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 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.

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;

b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;

c) Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;

d) Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;

- e) Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;
- f) Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;
- g) Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;
- h) Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;
- i) Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y
- j) Los demás que establezca la ley.

V. Denominación del proyecto de ley o decreto;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA CREAR LA LEY DE PROTECCION Y FOMENTO CICLISTA DE LA CIUDAD DE MEXICO.

VI. Ordenamientos a modificar;

La presente iniciativa busca promulgar la Ley de Protección y Fomento de la Ciudad de México.

Ley de Protección y Fomento Ciclista de la Ciudad de México.	
Texto Vigente	Texto Propuesto
Sin Correlativo	<p>Capítulo I. Disposiciones Generales.</p> <p>Artículo 1. La presente Ley es garantista de los derechos a la movilidad y la salud, establecidos por la Constitución Política de la Ciudad de México, sus disposiciones son de orden público e interés general, y tiene por objeto:</p> <p>I. La protección del Ciclista en la Ciudad de México, la declaración de sus derechos y obligaciones con el fin de garantizar su seguridad para transitar por las calles de la Ciudad; y</p> <p>II. Las acciones que deberá garantizar el Gobierno de la Ciudad para generar una sociedad movilizadora por el uso de la Bicicleta.</p> <p>Artículo 2. Para efectos de la presente Ley se entiende por:</p> <p>I. Alcaldía: al Órgano Político Administrativo de cada demarcación territorial de la Ciudad de México;</p>

	<p>II. Alcaldesa o Alcalde: a la persona Titular de cada una de las Alcaldías de la Ciudad de México;</p> <p>III. Agencia Digital: a la Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México;</p> <p>IV. Bicicleta: al vehículo de 2 ruedas, no motorizado, de propulsión humana a través de pedales;</p> <p>V. Bicicleta Asistida: al vehículo eléctrico similar a la Bicicleta, pero adicionado con un motor eléctrico que asiste al Ciclista en su desplazamiento;</p> <p>VI. Bici-estacionamientos: a los espacios destinados exclusivamente para el estacionamiento y resguardo temporal de Bicicletas;</p> <p>VII. Ciclista: a la persona mayor de 12 años que utiliza una Bicicleta o Bicicleta Asistida a una velocidad menor a los veinticinco kilómetros por hora, las personas a bordo de una Bicicleta menores a los 12 años serán consideradas peatones;</p> <p>VIII. Ciclovía: a los carriles o espacios reservados para la circulación exclusiva de Bicicletas, Bicicletas Asistidas y Triciclos de trabajo, delimitadas por indicativos restrictivos para automóviles</p>
--	---

	<p>y motocicletas, generalmente paralelas a la circulación vehicular;</p> <p>IX. Cicloruta: a las calles y avenidas temporalmente destinadas para el uso recreativo de la Bicicleta con fines de esparcimiento o turismo que realice el Gobierno o las Alcaldías;</p> <p>X. Ecobici: al Sistema de Bicicletas Públicas de la Ciudad de México;</p> <p>XI. Gobierno: al Gobierno de la Ciudad de México;</p> <p>XII. Instituto: al Instituto del Deporte de la Ciudad de México;</p> <p>XIII. Jefatura de Gobierno: a la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México;</p> <p>XIV. Ley: a la presente Ley de Protección y Fomento Ciclista en la Ciudad de México;</p> <p>XV. Secretaría: A la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;</p> <p>XVI. Secretaría del Medio Ambiente: a la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México;</p> <p>XVII. Viraje: A las vueltas a la izquierda o derecha que realiza un vehículo automotor; y</p>
--	---

	<p>XVIII. Zona de espera: Al espacio reservado para Ciclistas antes de los cruces viales.</p> <p>Artículo 3. El Gobierno a través de la Secretaría y el Instituto, así como las Alcaldías, en el ámbito de sus respectivas funciones y atribuciones, serán responsables de la aplicación y el cumplimiento de la presente Ley.</p> <p>Capítulo II. De las Autoridades y sus atribuciones.</p> <p>Artículo 4. El Gobierno será responsable de generar las políticas públicas que garanticen el cumplimiento de esta Ley, así como programar en el proyecto de presupuesto de egresos del año en turno, la suficiencia presupuestal necesaria para tal fin.</p> <p>Artículo 5. La Secretaría, será responsable de crear el padrón a que se refiere la presente Ley a través de los mecanismos con que cuenta previo a la entrada en vigor de la presente Ley y no podrán ser solicitadas ampliaciones presupuestales para tal efecto.</p>
--	---

	<p>Artículo 6. La Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México, será responsable de crear y mantener en funcionamiento la utilidad digital de la Aplicación CDMX que se requiere para la operación de lo estipulado en la presente Ley.</p> <p>Artículo 7. La Secretaría del Medio Ambiente coadyuvará con la Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México para el funcionamiento de la utilidad digital a que se refiere el artículo 6 de la presente Ley.</p> <p>Artículo 8. Las Alcaldías en el marco de sus facultades, serán responsables de garantizar la operación de las Ciclorutas a las que se refiere la presente Ley, las cuales deberán ser planificadas en coordinación con el Instituto.</p> <p>Artículo 9. El Gobierno de la Ciudad promoverá con los habitantes de la Ciudad de México y los gobiernos que conforman la Megalópolis de la Zona Metropolitana del Valle de México, y con</p>
--	--

	<p>el Gobierno Federal en caso de ser necesario, dentro del marco del Plan de Desarrollo Metropolitano, la creación de Ciclovías para el uso de Ciclistas interestatales de conformidad con lo establecido por el Artículo 41 fracción III, inciso C de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.</p> <p>Capítulo III. De la Protección al Ciclista.</p> <p>Artículo 10. Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:</p> <p>I. Que sea respetada la integridad física del Ciclista al hacer uso de la Bicicleta en todos los espacios, ya sean públicos o privados dentro de la Ciudad de México;</p> <p>II. Contar con una zona de espera dentro de los carriles ordinarios de tránsito que salvaguarde su integridad física en todas las vías de circulación primaria, secundaria;</p> <p>III. Que los vehículos automotores guarden respecto al Ciclista, una distancia mínima de 1.50 metros al rebasarle dentro de las vías de circulación que no cuenten con Ciclovía;</p>
--	---

	<p>IV. Hacer uso de los Biciestacionamientos, Ciclovías, Ciclorutas, Zonas de espera o cualquier otra infraestructura vial que al efecto realice el Gobierno o las Alcaldías;</p> <p>V. Acceder a los programas de estímulo al uso de la Bicicleta que promuevan e implementen el Gobierno a través del Instituto o las Alcaldías, en los términos de la presente Ley y los requisitos que se señalen; y</p> <p>VI. Los Ciclistas tendrán derecho de preferencia de paso sobre los demás vehículos cuando:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Una vez señalado por un semáforo que pueden continuar la circulación no alcancen a cruzar la vía;b. Otros vehículos intenten girar a la derecha para entrar a otra vía, y se encuentren ciclistas cruzando ésta; yc. Los demás vehículos deban circular o cruzar una Ciclovía y en ésta haya Ciclistas circulando. <p>Artículo 11. Los ciclistas tendrán las siguientes obligaciones:</p> <ul style="list-style-type: none">I. Observar las leyes y reglamentos de tránsito y las indicaciones del personal
--	---

	<p>de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México en la materia;</p> <p>II. En vialidades donde no exista Ciclovía, Los Ciclistas deberán circular en el sentido de la circulación vehicular;</p> <p>III. Transportar en la Bicicleta únicamente el número de personas para las que exista asiento disponible;</p> <p>IV. Todo Ciclista que lleve como pasajero a un menor de seis años deberá transportarlo en un asiento especial para dicho fin;</p> <p>V. Circular únicamente por un solo carril y en el extremo derecho permitiendo la circulación a contraflujo de otros ciclistas cuando este permitida;</p> <p>VI. Respetar los espacios públicos reservados a peatones y personas con discapacidad;</p> <p>VII. Evitar en todo momento sujetarse bajo ningún medio a un vehículo automotor, cuando esté en circulación;</p> <p>VIII. Abstenerse de circular y/o conducir en estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes ni de manera imprudente;</p>
--	--

	<p>IX. Rebasar sólo por el carril izquierdo anunciando anticipadamente dicho rebase;</p> <p>X. Utilizar, en todo momento de la conducción de la bicicleta, casco de protección, así como aditamentos o bandas reflejantes, notoriamente visibles;</p> <p>XI. Portar en todo momento cualquier elemento que permita su identificación y localización;</p> <p>XII. Evitar el uso de aparatos de comunicación o de audio que impidan el uso de ambas manos para maniobrar la bicicleta, así como de otros aparatos electrónicos a un volumen alto que le impidan escuchar claramente;</p> <p>XIII. Al circular por la noche, portar una luz blanca en la parte delantera y una luz o reflector rojo en la parte trasera; y</p> <p>XIV. Generar una convivencia responsable con los demás conductores de otros vehículos cuando exista la necesidad de compartir los carriles de extrema derecha.</p> <p>Artículo 12. El Instituto señalara en el reglamento correspondiente, las</p>
--	---

	<p>sanciones a que se harán acreedores los Ciclistas que incumplan sus obligaciones y las correspondientes sanciones de quienes no respeten los derechos de los Ciclistas, así como los medios de impugnación ordinarios procedentes para tales efectos.</p> <p>Artículo 13. Quienes conduzcan un vehículo de motor por la vía pública están obligados a cumplir las siguientes obligaciones en relación a los ciclistas:</p> <p>I. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de Peatones y Ciclistas, dándoles prelación el derecho del uso de la vía;</p> <p>II. Todo conductor está obligado a ceder el derecho de paso a cualquier Ciclista que estuviere cruzando la zona de rodaje en un punto donde no haya semáforos instalados o éstos estén fuera de servicio;</p> <p>III. Todo conductor de un vehículo automotor está obligado a dejar un espacio de un metro y medio entre el lado derecho de su vehículo y el</p>
--	---

	<p>Ciclista, ya sea que éste se encuentre en movimiento o detenido;</p> <p>IV. Todo conductor de un vehículo automotor que pretenda rebasar a un ciclista por su derecha, tiene que verificar que existan tres metros entre la parte posterior de su vehículo y el ciclista antes de retomar el carril. Siempre debe asumir que el ciclista continuara transitando en línea recta, a menos que éste, presente señales de lo contrario. Cuando vaya a realizar un viraje a la izquierda, todo conductor de vehículo tiene que ceder el paso al ciclista que esté en tránsito, al igual que lo haría con otros vehículos; y</p> <p>V. Todo conductor de vehículo de motor deberá tomar las precauciones necesarias para no arrollar o causar accidentes a los Ciclistas, debiendo tomar precauciones especiales cuando las condiciones del tiempo no sean favorables. Además, deberá ser paciente con los Ciclistas y permitirles el espacio necesario para transitar, al igual que lo haría con otros vehículos.</p> <p>Capítulo IV. Del fomento al Ciclismo.</p>
--	--

	<p>Artículo 14. De conformidad con el artículo 79 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, articularan un plan complementario para conectar el Sistema Ecobici en todas las Alcaldías de la Ciudad.</p> <p>Artículo 15. Adicionalmente a lo mencionado en el artículo anterior, la Secretaría en coordinación con el Instituto, promoverá a través del reglamento correspondiente, que todas las unidades de transporte público cuenten con parrillas especiales para el traslado de bicicletas.</p> <p>Artículo 16. Con la finalidad de brindar protección a los Ciclistas de la Ciudad, el Instituto en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente elaboraran un plan para crear un registro a los automovilistas que combinen su movilidad diaria con el uso de la Bicicleta.</p> <p>Artículo 17. Con el fin de incentivar la actividad descrita en el artículo anterior,</p>
--	---

	<p>el Gobierno a través de la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, promoverá descuentos especiales a quienes cumplan los requisitos que al efecto se señalen.</p> <p>Artículo 18. Conjuntamente al registro mencionado en el artículo anterior, la Secretaría en coordinación con la Agencia Digital, crearán un padrón de Ciclistas habituales de la Ciudad con la finalidad de protegerlos en sus traslados con una utilidad digital de la aplicación “App CDMX” y facilitar sus denuncias sobre acciones riesgosas ocasionadas por automovilistas.</p>
--	--

VII. Texto normativo propuesto;

Ley de Protección y Fomento Ciclista de la Ciudad de México

Capítulo I. Disposiciones Generales.

Artículo 1. La presente Ley es garantista de los derechos a la movilidad y la salud, establecidos por la Constitución Política de la Ciudad de México, sus disposiciones son de orden público e interés general, y tiene por objeto:

I. La protección del Ciclista en la Ciudad de México, la declaración de sus derechos y obligaciones con el fin de garantizar su seguridad para transitar por las calles de la Ciudad; y

II. Las acciones que deberá garantizar el Gobierno de la Ciudad para generar una sociedad movilizadora por el uso de la Bicicleta.

Artículo 2. Para efectos de la presente Ley se entiende por:

- a. Alcaldía: al Órgano Político Administrativo de cada demarcación territorial de la Ciudad de México;
- b. Alcaldesa o Alcalde: a la persona Titular de cada una de las Alcaldías de la Ciudad de México;
- c. Agencia Digital: a la Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México;
- d. Bicicleta: al vehículo de 2 ruedas, no motorizado, de propulsión humana a través de pedales;
- e. Bicicleta Asistida: al vehículo eléctrico similar a la Bicicleta, pero adicionado con un motor eléctrico que asiste al Ciclista en su desplazamiento;
- f. Biciestacionamientos: a los espacios destinados exclusivamente para el estacionamiento y resguardo temporal de Bicicletas;
- g. Ciclista: a la persona mayor de 12 años que utiliza una Bicicleta o Bicicleta Asistida a una velocidad menor a los veinticinco kilómetros por hora, las personas a bordo de una Bicicleta menores a los 12 años serán consideradas peatones;

- h. Ciclovía: a los carriles o espacios reservados para la circulación exclusiva de Bicicletas, Bicicletas Asistidas y Triciclos de trabajo, delimitadas por indicativos restrictivos para automóviles y motocicletas, generalmente paralelas a la circulación vehicular;
- i. Cicloruta: a las calles y avenidas temporalmente destinadas para el uso recreativo de la Bicicleta con fines de esparcimiento o turismo que realice el Gobierno o las Alcaldías;
- j. Ecobici: al Sistema de Bicicletas Públicas de la Ciudad de México;
- k. Gobierno: al Gobierno de la Ciudad de México;
- l. Instituto: al Instituto del Deporte de la Ciudad de México;
- m. Jefatura de Gobierno: a la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México;
- n. Ley: a la presente Ley de Protección y Fomento Ciclista en la Ciudad de México;
- o. Secretaría: A la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;
- p. Secretaría del Medio Ambiente: a la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México;
- q. Viraje: A las vueltas a la izquierda o derecha que realiza un vehículo automotor; y
- r. Zona de espera: Al espacio reservado para Ciclistas antes de los cruces viales.

Artículo 3. El Gobierno a través de la Secretaría y el Instituto, así como las Alcaldías, en el ámbito de sus respectivas funciones y atribuciones, serán responsables de la aplicación y el cumplimiento de la presente Ley.

Capítulo II. De las Autoridades y sus atribuciones.

Artículo 4. El Gobierno será responsable de generar las políticas públicas que garanticen el cumplimiento de esta Ley, así como programar en el proyecto de presupuesto de egresos del año en turno, la suficiencia presupuestal necesaria para tal fin.

Artículo 5. La Secretaría, será responsable de crear el padrón a que se refiere la presente Ley a través de los mecanismos con que cuenta previo a la entrada en vigor de la presente Ley y no podrán ser solicitadas ampliaciones presupuestales para tal efecto.

Artículo 6. La Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México, será responsable de crear y mantener en funcionamiento la utilidad digital de la Aplicación CDMX que se requiere para la operación de lo estipulado en la presente Ley.

Artículo 7. La Secretaría del Medio Ambiente coadyuvará con la Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México para el funcionamiento de la utilidad digital a que se refiere el artículo 6 de la presente Ley.

Artículo 8. Las Alcaldías en el marco de sus facultades, serán responsables de garantizar la operación de las Ciclorutas a las que se refiere la presente Ley, las cuales deberán ser planificadas en coordinación con el Instituto.

Artículo 9. El Gobierno de la Ciudad promoverá con los habitantes de la Ciudad de México y los gobiernos que conforman la Megalópolis de la Zona Metropolitana del Valle de México, y con el Gobierno Federal en caso de ser necesario, dentro del marco del Plan de Desarrollo Metropolitano, la creación de Ciclovías para el uso de Ciclistas interestatales de conformidad con lo establecido por el Artículo 41 fracción III, inciso C de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Capítulo III. De la Protección al Ciclista.

Artículo 10. Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

- a. Que sea respetada la integridad física del Ciclista al hacer uso de la Bicicleta en todos los espacios, ya sean públicos o privados dentro de la Ciudad de México;
- b. Contar con una zona de espera dentro de los carriles ordinarios de tránsito que salvaguarde su integridad física en todas las vías de circulación primaria, secundaria;
- c. Que los vehículos automotores guarden respecto al Ciclista, una distancia mínima de 1.50 metros al rebasarle dentro de las vías de circulación que no cuenten con Ciclovía;
- d. Hacer uso de los Biciestacionamientos, Ciclovías, Ciclorutas, Zonas de espera o cualquier otra infraestructura vial que al efecto realice el Gobierno o las Alcaldías;
- e. Acceder a los programas de estímulo al uso de la Bicicleta que promuevan e implementen el Gobierno a través del Instituto o las Alcaldías, en los términos de la presente Ley y los requisitos que se señalen; y
- f. Los Ciclistas tendrán derecho de preferencia de paso sobre los demás vehículos cuando:
- g. Una vez señalado por un semáforo que pueden continuar la circulación no alcancen a cruzar la vía;
- h. Otros vehículos intenten girar a la derecha para entrar a otra vía, y se encuentren ciclistas cruzando ésta; y
- i. Los demás vehículos deban circular o cruzar una Ciclovía y en ésta haya Ciclistas circulando.

Artículo 11. Los ciclistas tendrán las siguientes obligaciones:

- a. Observar las leyes y reglamentos de tránsito y las indicaciones del personal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México en la materia;
- b. En vialidades donde no exista Ciclovía, Los Ciclistas deberán circular en el sentido de la circulación vehicular;
- c. Transportar en la Bicicleta únicamente el número de personas para las que exista asiento disponible;
- d. Todo Ciclista que lleve como pasajero a un menor de seis años deberá transportarlo en un asiento especial para dicho fin;
- e. Circular únicamente por un solo carril y en el extremo derecho permitiendo la circulación a contraflujo de otros ciclistas cuando este permitida;
- f. Respetar los espacios públicos reservados a peatones y personas con discapacidad;
- g. Evitar en todo momento sujetarse bajo ningún medio a un vehículo automotor, cuando esté en circulación;
- h. Abstenerse de circular y/o conducir en estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes ni de manera imprudente;
- i. Rebasar sólo por el carril izquierdo anunciando anticipadamente dicho rebase;
- j. Utilizar, en todo momento de la conducción de la bicicleta, casco de protección, así como aditamentos o bandas reflejantes, notoriamente visibles;
- k. Portar en todo momento cualquier elemento que permita su identificación y localización;

- l. Evitar el uso de aparatos de comunicación o de audio que impidan el uso de ambas manos para maniobrar la bicicleta, así como de otros aparatos electrónicos a un volumen alto que le impidan escuchar claramente;
- m. Al circular por la noche, portar una luz blanca en la parte delantera y una luz o reflector rojo en la parte trasera; y
- n. Generar una convivencia responsable con los demás conductores de otros vehículos cuando exista la necesidad de compartir los carriles de extrema derecha.

Artículo 12. El Instituto señalara en el reglamento correspondiente, las sanciones a que se harán acreedores los Ciclistas que incumplan sus obligaciones y las correspondientes sanciones de quienes no respeten los derechos de los Ciclistas, así como los medios de impugnación ordinarios procedentes para tales efectos.

Artículo 13. Quienes conduzcan un vehículo de motor por la vía pública están obligados a cumplir las siguientes obligaciones en relación a los ciclistas:

- a. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de Peatones y Ciclistas, dándoles prelación el derecho del uso de la vía;
- b. Todo conductor está obligado a ceder el derecho de paso a cualquier Ciclista que estuviere cruzando la zona de rodaje en un punto donde no haya semáforos instalados o éstos estén fuera de servicio;
- c. Todo conductor de un vehículo automotor está obligado a dejar un espacio de un metro y medio entre el lado derecho de su vehículo y el Ciclista, ya sea que éste se encuentre en movimiento o detenido;

- d. Todo conductor de un vehículo automotor que pretenda rebasar a un ciclista por su derecha, tiene que verificar que existan tres metros entre la parte posterior de su vehículo y el ciclista antes de retomar el carril. Siempre debe asumir que el ciclista continuara transitando en línea recta, a menos que éste, presente señales de lo contrario. Cuando vaya a realizar un viraje a la izquierda, todo conductor de vehículo tiene que ceder el paso al ciclista que esté en tránsito, al igual que lo haría con otros vehículos; y
- e. Todo conductor de vehículo de motor deberá tomar las precauciones necesarias para no arrollar o causar accidentes a los Ciclistas, debiendo tomar precauciones especiales cuando las condiciones del tiempo no sean favorables. Además, deberá ser paciente con los Ciclistas y permitirles el espacio necesario para transitar, al igual que lo haría con otros vehículos.

Capitulo IV. Del fomento al Ciclismo.

Artículo 14. De conformidad con el artículo 79 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, articularan un plan complementario para conectar el Sistema Ecobici en todas las Alcaldías de la Ciudad.

Artículo 15. Adicionalmente a lo mencionado en el artículo anterior, la Secretaría en coordinación con el Instituto, promoverá a través del reglamento correspondiente, que todas las unidades de transporte público cuenten con parrillas especiales para el traslado de bicicletas.

Artículo 16. Con la finalidad de brindar protección a los Ciclistas de la Ciudad, el Instituto en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente elaboraran un plan

para crear un registro a los automovilistas que combinen su movilidad diaria con el uso de la Bicicleta.

Artículo 17. Con el fin de incentivar la actividad descrita en el artículo anterior, el Gobierno a través de la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, promoverá descuentos especiales a quienes cumplan los requisitos que al efecto se señalen.

Artículo 18. Conjuntamente al registro mencionado en el artículo anterior, la Secretaría en coordinación con la Agencia Digital, crearán un padrón de Ciclistas habituales de la Ciudad con la finalidad de protegerlos en sus traslados con una utilidad digital de la aplicación “App CDMX” y facilitar sus denuncias sobre acciones riesgosas ocasionadas por automovilistas.

Artículos Transitorios

Primero. La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Segundo. Túrnese a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Tercero. El Instituto del Deporte de la Ciudad de México, contará con 120 días posteriores a la publicación de la presente Ley para expedir el reglamento correspondiente en colaboración con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles en la Ciudad de México, a los 10 días
del mes de noviembre de 2022.

ATENTAMENTE



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