



# MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

**Fausto Manuel Zamorano Esparza**  
**Diputado presidente de la Mesa Directiva**  
**del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura.**

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en el artículo 5, fracción I; 82 y 83 segundo párrafo, fracciones I y II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, muy atentamente, me permito presentar ante este Órgano legislativo, la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Sin duda, la vida y el desarrollo de la misma dentro las grandes urbes debe ofrecer a las personas opciones para desplazarse y movilizarse. Podemos destacar entonces que, el desarrollo e innovación en la movilidad de los Países Bajos ha avanzado de manera importante promoviendo el uso de la bicicleta, lo cual les ha traído como resultado ocupar la tasa más alta en el uso de estos vehículos y siendo reconocidos por su infraestructura ciclista. Es de mencionar que en todo el mundo existe un interés creciente en el uso de bicicletas.

Dicho interés respecto de la utilización de la bicicleta como medio de transporte se ha popularizado ya que asume un rol importante en materia de movilidad derivado de sus propias características de eficacia y eficiencia como modo de transporte urbano. Si bien es cierto que este medio de transporte tiene altas bondades, se debe reconocer que el uso de la bicicleta tiene también inconvenientes, tales como las condiciones climáticas, fuertes pendientes, el riesgo al robo y el peligro latente de sufrir algún tipo de accidente al interactuar con todas las



### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

personas usuarias de la vía, los cuales, representan solo algunos de los problemas principales que se encuentran las personas que deciden utilizar este medio de transporte.

Cabe mencionar que nuestra innovadora Ciudad de México no se ha quedado atrás y el uso de la bicicleta se ha incrementado de forma considerable en los últimos años. Fue desde el año 1998, fecha en que las primeras organizaciones en pro de este medio de transporte comenzaron a trabajar en el impulso de políticas públicas y de campañas para lograr sensibilizar a la gente respecto a temas de movilidad y medioambiente.

En enero del año 2004, se inauguró la primer ciclopista, cuya ruta ofrecía un recorrido de Ejército Nacional a Barranca del Muerto, la cual fue impulsada por la entonces secretaria del Medio Ambiente de la Ciudad de México y ahora Jefa de Gobierno, la Dra. Claudia Sheinbaum; ya para el año 2007 con el programa “Muévete en bici”, el cual constaba de un paseo dominical en bicicleta por Paseo de la Reforma, se abrió espacio en la agenda pública a temas relacionados con la bicicleta, promoviéndola como medio de transporte y destacando los beneficios de utilizarla.

Derivado de todas las acciones en esta materia fue que la gente en la Ciudad se familiarizó con el uso de la bicicleta y comenzó a utilizarlas por practicidad, para evitar manifestaciones, el tránsito y para recorrer distancias cortas. Sin embargo, el aumento en el uso de la bicicleta, lamentablemente trajo consigo el aumento en accidentes, en muchos de estos se han visto involucradas personas conductoras del transporte público concesionario.

En este sentido y con plena conciencia de la urgencia de accionar para cuidar la vida de las personas que deciden movilizarse por este medio, La Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México, publicó datos abiertos y el mapa interactivo de la infraestructura ciclista existente en las distintas alcaldías de la Ciudad de México, para promover el uso de la bicicleta en la



### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

capital del país, así como, un ejercicio de transparencia para contar con herramientas de análisis accesibles<sup>1</sup>.

En este marco, fue durante el año 2019 que la Semovi inició la implementación de 88.43 kilómetros de infraestructura, que ya están en uso. Lo anterior con el propósito de generar opciones para recorrer grandes distancias, crear conexiones en la red central existente y comenzar a crear redes en periferias.

Cabe mencionar que, la pandemia por la que atravesamos derivado de la propagación del virus Sars-Cov-2, que produce la enfermedad del Covid19, ha sido un impulso importante en el uso de la bicicleta como medio de transporte para frenar la severa crisis sanitaria.

Fue tal el impacto en el aumento de uso de estos vehículos, que el Gobierno de la Ciudad de México implementó diversas ciclovías emergentes<sup>2</sup> con la intención de brindar mayor seguridad a las personas y continuar motivando su uso.

Sin duda, la aplicación de dichas acciones han sido un gran acierto, ya que los beneficios de implementar ciclovías han sido mayores a cualquier argumento que se pueda esgrimir en oposición y corresponden a una agenda de sustentabilidad y derechos que merece la ciudadanía.

De acuerdo con un informe desarrollado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Organización de las Naciones Unidas, la Ciudad de México es la quinta metrópoli más poblada del mundo. Según el estudio Revisión 2018 de las Perspectivas de Urbanización Mundial, el número de personas que viven en esta mega urbe es de 21 millones 581,000 habitantes<sup>3</sup>. Por su parte, la Encuesta Origen-Destino elaborada por el Instituto

---

<sup>1</sup> <https://www.milenio.com/politica/comunidad/cdmx-mapa-ciclovias-16-alcaldias-publicado-semovi>

<sup>2</sup> <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/movilidad-covid-19-en-la-cdmx.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.eleconomista.com.mx/politica/La-CDMX-necesita-soluciones-urgentes-en-movilidadAndres-Lajous--20190615-0004.html>



### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) del año 2017, en la Zona Metropolitana del Valle de México se generan 34.56 millones de viajes al día. <sup>4</sup> En lo que respecta al número de vehículos que circula por la calle de la capital mexicana, según la información proporcionada por el INEGI, el total de automóviles registrados al 2017 es de 5 millones 471,904 unidades, considerando autos particulares, transporte de carga, de personas pasajeras y motocicletas.

Con tantas personas y vehículos conviviendo en un espacio delimitado no resulta extraño el nivel de dificultad que representa proveerle de movilidad segura y eficiente a la quinta mega urbe del mundo.

Lamentablemente, México ocupa el noveno lugar mundial en muertes por accidentes de tránsito, incluidos los atropellamientos a personas peatonas, de acuerdo con el Estudio Origen- Destino 2017, coordinado por el Instituto Nacional de Geografía e Informática (Inegi) en colaboración con los institutos de Ingeniería y de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM, y los gobiernos capitalino y mexiquense.<sup>5</sup>

Las alcaldías en las que se registran las tasas más altas de hechos de tránsito que involucran ciclistas son Azcapotzalco (1.88 por cada 100,000 viajes relacionados a la alcaldía), Cuauhtémoc (1.47), Miguel Hidalgo (1.28) y Benito Juárez (1.02). Las alcaldías con las tasas más bajas de hechos de tránsito con ciclistas incluyen: Tláhuac (0.21), Álvaro Obregón (0.25), Iztapalapa (0.34), La Magdalena Contreras y Xochimilco (ambas con 0.42).<sup>6</sup>

A pesar de las acciones emprendidas para proteger a las personas que se desplazan por las calles de la Ciudad de México a pie, en bicicleta o motocicleta cerca de 200 personas han

---

<sup>4</sup> <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/download/149/138/712-2?inline=1>

<sup>5</sup> <https://www.sinembargo.mx/06-04-2019/3561587>

<sup>6</sup> [https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico\\_PISVI\\_2020.pdf](https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico_PISVI_2020.pdf)



### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

perdido la vida o resultado lesionadas en lo que va del 2020, informó la Secretaría de Movilidad.

Derivado de esta necesidad por una mejora a la red de movilidad de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad en su Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, emitió una serie de medidas necesarias para este fin, entre las que se consideraba el rescate y mejora de transporte público a través de la adquisición de 100 unidades nuevas en STE, 800 unidades nuevas en RTP; mantenimiento mayor de trenes del metro; remodelación de 2 CETRAM; programa de gestión de las aglomeraciones en al menos 5 estaciones de Metrobús, e implementación y/o recuperación de carriles exclusivos para transporte público; así como la protección de las personas usuarias a través de 40 kilómetros de ciclovías.

El objetivo principal de dichas acciones buscaba principalmente agilizar la movilidad de las personas al viajar en transporte público masivo, ya que, al ser un carril exclusivo para este tipo de transporte, no existirían obstáculos que detuvieran o retrasaran su trayecto, contando con paradas específicas que permitirán hacer más eficientes los recorridos. Por su parte, respecto a las ciclovías, la finalidad de extender su presencia en la ciudad a fin de que las personas que viajan en bicicleta cuenten con infraestructura adecuada para realizar sus recorridos de forma segura y eficiente.

Ahora bien, en este sentido es de importancia considerar que el criterio de gestión de la movilidad que ha sido utilizado a lo largo de la construcción y planificación de las ciudades, prioriza el uso de la vialidad para transporte público, y junto con el criterio de accesibilidad prioriza la movilidad peatonal y ciclista. Debemos continuar trabajando por garantizar un óptimo nivel de servicio para todos los modos de transporte: peatonal, ciclista, transporte público y vehículos. La implementación de carriles confinados en tramos de alta congestión favorece la movilidad de personas del corredor y atrae usuarios del transporte público, reducir



### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

el uso del automóvil en viajes cortos y para hacer más atractivo el uso de medios no motorizados.

En la Ciudad de México, la implementación de estos carriles confinados ha aportado de forma considerable en el uso equitativo de la pública; ya que en su mayoría, además de ser exclusivos para el transporte público, sirven para los recorridos de personas que viajan en bicicleta de forma segura; entre los carriles con esta función más sobresalientes podemos considerar el proyecto Trolebici, en el que se adecuaron 15.5 kilómetros de Eje Central para uso compartido de bicicleta y trolebuses, así como las ciclovías emergentes de Avenida Insurgentes y Eje 4 Sur

Lamentablemente y pese la intención de confinar carriles para personas ciclistas, para por un lado, mejorar la calidad de los recorridos en transporte público masivo y por otro ofrecer mayores condiciones de seguridad a las personas que han decidido utilizar medios de transporte no motorizados, algunas personas conductoras de vehículos motorizados, atraviesan por estas vialidades al verse atrapadas por el tráfico vehicular que puede presentarse en algunas zonas y en algunas ocasiones se estacionan en estas, además de que se han presentado casos en que en esta nueva normalidad, restaurantes y/o tianguis han colocado mesas para personas comensales, afectado de forma severa la movilidad de las personas e incluso, poniendo en riesgo la vida de las personas que utilizan estos carriles confinados para movilizarse, así como a las que se encuentran alrededor

Fomentar la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta se considera una forma de resolver los problemas de accesibilidad, hacer una contribución sustancial a los objetivos de sostenibilidad y ofrecer un medio de transporte saludable y fiable.

La infraestructura vial ciclista es la combinación de vías para la circulación exclusiva o preferente de personas ciclistas: las cuales cuentan con intersecciones diseñadas apropiadamente, puentes, túneles y otros elementos de infraestructura vial, y dispositivos para



### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

el control del tránsito que permitan que las personas usuarias se desplacen de forma segura, eficiente y cómoda creando una red. Las vías para la circulación ciclista pueden ser urbanas, interurbanas, bidireccionales o unidireccionales, según las condiciones imperantes en cada uno de los espacios urbanos<sup>7</sup>. Si bien, debemos reconocer el importante avance que se ha tenido en la implementación de infraestructura ciclista en la ciudad, debemos también reconocer que esto ha generado una problemática importante, ya que se han comenzado a obstaculizar dichos carriles “por algunos momentos”; estacionándose de manera momentánea, colocando objetos, carteles de promoción de locales comerciales, botes de basura, etc.

Con estas se debe garantizar la seguridad de las personas sin poner en riesgo la integridad propia o las personas que se encuentran alrededor.

Debemos considerar como tema de suma relevancia que mientras los recorridos en automóvil se realizan con una velocidad promedio de 15.0 Km/hr, por lo anterior, **es necesario repensar el diseño de las vías a las características específicas de circulación y segregar los flujos ciclistas de los automotores cuando las circunstancias no son seguras ni cómodas, lo cual ayudará de forma importante a salvaguardar la vida e integridad de las personas.**

El respeto al uso de las vialidades es fundamental para transitar a una sociedad desarrollada, en donde tanto las personas conductoras de cualquier tipo de vehículo, así como personas peatonas y comerciantes, generen condiciones de seguridad para sí mismas y para el resto, en la vía pública. Considerando que 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

---

<sup>7</sup> <http://ciclociudades.mx/wp-content/uploads/2015/10/Manual-Tomo-IV.pdf>



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

cultural, a la naturaleza y al medio ambiente, es de suma importancia continuar trabajando a fin de promover acciones que permitan a todas las personas desarrollarse con seguridad

Las ciudades cambian, se encuentran en constante modificación y desarrollo. Debemos adaptarnos a esos cambios, buscando la forma de resolver necesidades que se presentan al realizar actividades cotidianas como movilizarse, y buscar en todo momento ofrecer seguridad a las personas.

Derivado de lo anterior y con teniendo en consideración el antecedente del pronóstico de la ONU que dice que para el año 2050, 68% de la población mundial vivirá en ciudades<sup>8</sup>, consideramos que es urgente redoblar esfuerzos para hacer de las metrópolis lugares inteligentes con una alta calidad de aire, con sistemas que hagan más eficiente el consumo de energía, en donde la movilidad sea eficiente y veloz para todos, y que la seguridad sea un común denominador.

**FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL**

- Dado su impacto sobre la carga en la salud mundial, el tema de seguridad vial se ha incluido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030. Estos Objetivos fueron adoptados por todos los Estados Miembros en septiembre del 2015 en la Asamblea General de las Naciones Unidas Es así que como legislador puedo observar que el presente instrumento legislativo encuentra fundamento en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, siguientes:

**ODS 3 - Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades:**

<sup>8</sup> <https://www.efe.com/efe/america/sociedad/la-onu-calcula-que-el-68-de-poblacion-mundial-sera-urbana-en-2050/20000013-3617928>





**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

**ODS 11 - Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles:**

Meta 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad".

- 

- **Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos considera:**

Art. 4o.- La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de la familia.

(...)

Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.

(...)



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

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

(...)

• **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.**

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

(...)

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

(...)



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

(...)

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

**Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.**

Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;

II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

(...)

IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;

V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

(...)

### CAPÍTULO III

De la jerarquía de movilidad

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

(...)

### CAPÍTULO II

Del derecho a la movilidad



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

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

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

(...)

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

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

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

(...)

Artículo 11. De la seguridad vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

(...)



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

Artículo 16. De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

(...)

- **Que la Constitución Política de la Ciudad de México considera:**

Artículo 3

De los principios rectores

(...)

c) La función social de la Ciudad, a fin de garantizar el bienestar de sus habitantes, en armonía con la naturaleza

(...)

Artículo 4

Principios de interpretación y aplicación de los derechos humanos

A. De la Protección de los derechos humanos

(...)

4. Las autoridades adoptarán medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes, servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan en la Ciudad puedan ejercer sus derechos y elevar los niveles de bienestar, mediante la distribución más justa del ingreso y la erradicación de la desigualdad.



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

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

A, B,

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,

E. Derecho a la movilidad



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

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.

- Que la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México dispone:

Artículo 14.- Para la preservación del orden público, la Administración Pública de la Ciudad de México promoverá el desarrollo de una Cultura Cívica, sustentada en los principios de corresponsabilidad, legalidad, solidaridad, honestidad, equidad, tolerancia e identidad, con objeto de:

I. Fomentar la participación activa de las personas habitantes en la preservación del orden público, por medio del conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones; y

II. Promover el derecho que toda persona, habitante tiene (sic) participar en el mejoramiento de su entorno social, procurando:

A,





**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

b) El respeto al ejercicio de los derechos y libertades de todas las personas;

e) (sic) El buen funcionamiento de los servicios públicos y aquellos privados de acceso público;

d,

e) El respeto, en beneficio colectivo, del uso y destino de los bienes del dominio público, y

(...)

Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:

I,

II. Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía y el espacio público, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello, para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de expresión artística o cultural de asociación o de reunión pacífica;

(...)

Por lo anterior expuesto la presente propuesta tiene como objetivo, incentivar a las personas al fomento de una cultura de respeto, convivencia y seguridad vial, ya que solo interiorizar dentro de cada una el respeto a la vida y el derecho de todas las personas por usar el espacio público de manera equitativa, respetuosa y responsable, será lo que marque la diferencia para transitar a una sociedad desarrollada.



# MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

## INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.

Derivado de lo anterior, se somete a consideración de esta soberanía la siguiente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Para tener una visión más clara de la propuesta, se presenta a continuación el cuadro comparativo de las modificaciones.

LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:</p> <p>(...)</p>	<p>Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:</p> <p>(...)</p> <p><b>XX.</b> Invadir, bloquear y/o obstaculizar con muebles o inmuebles, carriles confinados de uso exclusivo de vehículos no motorizados, poniendo en peligro a la persona conductora.</p>

### DECRETO

ÚNICO: Se agrega la Fracción XX al artículo 28 de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México.

### LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:



**MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN**

DIPUTADO LOCAL

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XX AL ARTÍCULO 28 DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A PERSONAS CICLISTAS.**

(...)

**XX. Invadir, bloquear y/o obstaculizar con muebles o inmuebles, carriles confinados de uso exclusivo de vehículos no motorizados, poniendo en peligro a la persona conductora.**

#### **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**PRIMERO.-** Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para mayor difusión en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.-**El presente decreto entrara en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Presentado ante el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, Recinto Legislativo de Donceles, Ciudad de México, marzo de 2023.

**inscribe.**

*Miguel Ángel Macedo Escartín*