



**DIP. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
PRESENTE. -**

La que suscribe, **JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA**, Diputada Local en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, e integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con fundamento en los artículos 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5, fracción II, 95, fracción II y 96, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de esta Honorable Soberanía, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, en materia de **registro de bicicletas** al tenor de la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Hoy en día, la bicicleta puede ser considerada el modo de transporte más popular del planeta debido a que este vehículo representa grandes beneficios para la movilidad. En primer lugar, **se debe destacar su asequibilidad con respecto a la adquisición de otro tipo de vehículos motorizados de uso particular**, también destaca su bajo costo de mantenimiento y la simplicidad para su reparación; **lo cual, para muchos sectores sociales resulta ser el factor definitorio para optar por este medio de transporte sobre de otros** que también se ofertan en el mercado.

Adicionalmente, **con el mismo vehículo no motorizado es posible cubrir tanto las necesidades de transporte de la persona, como las de esparcimiento, e incluso, la bicicleta sirve a muchas personas usuarias como una herramienta de trabajo y también como un instrumento deportivo.**

En segundo lugar, **los beneficios que este tipo de vehículo representa para las ciudades pueden ser** considerados principalmente en dos vías: por una parte da **un rostro humano a la movilidad y refuerza la conciencia colectiva**





**sobre el respeto a las personas ciclistas en la calle** —a diferencia de los medios motorizados—; y por otra parte, **sustituye el arcaico esquema de servicios de movilidad y medios de transporte dependientes de las energías fósiles**, ya que los velocípedos son parte del grupo de los modos de movilidad sustentable, pues éstos contribuyen a reducir las emisiones de contaminantes que provocan el efecto invernadero del planeta.

Se sabe que **cada vez que alguien utiliza la bicicleta en vez del automóvil particular para realizar trayectos de unos tres kilómetros, ahorra 332 gramos de dióxido de carbono al planeta**<sup>1</sup>, y contribuye paralelamente a la consecución de protocolos internacionales y agendas globales que buscan reducir la emisión de contaminantes y gases dañinos al planeta. Un ejemplo de ello son los **objetivos 11, 13 y 15 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**; que buscan Ciudades y Comunidades Sostenibles, la Acción por el Clima, y la Vida de Ecosistemas Terrestres, respectivamente.

En este afán global del fomento a los medios de movilidad sustentable y benéficos en las escalas local y mundial, **diversas ciudades del planeta han incorporado a sus agendas y planes de gobierno, estrategias para el fomento ciclista que desarrolle consigo una movilidad amigable con el medio ambiente y reduzca la polución generada en las urbes.**

Cabe mencionar, que **dichos planes han recibido un impulso excepcional por parte de las capitales globales y otras ciudades a raíz de la crisis sanitaria global provocada por el virus SARS-CoV-2, pues moviéndose en bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, se puede mantener la sana distancia que evita contagios**; a diferencia del transporte público donde se tiene contacto directo, y forzosamente se tiene que compartir un habitáculo con muchas otras personas. Adicionalmente, **la bicicleta no obliga a la persona usuaria a permanecer dentro de un espacio cerrado para realizar sus traslados**, lo cual no solo disminuye los contagios, sino que **coadyuva a mantener un buen estado físico y fomenta la salud mental**; esto último es realmente importante debido a que ambos factores fortalecen el sistema inmune de las personas.

Con el *boom* ciclista antes descrito, **también se ha visto un efecto de notorio incremento en el robo de bicicletas**. Particularmente, en los últimos años la Ciudad de México ha registrado un aumento importante de este delito, pues de acuerdo con una nota periodística publicada el 07 de julio de 2019 por Grupo Expansión, **de 2012 al 22 de mayo de 2019, la entonces Procuraduría General de**

<sup>1</sup> [https://elpais.com/elpais/2020/09/22/seres\\_urbanos/1600758830\\_696833.html](https://elpais.com/elpais/2020/09/22/seres_urbanos/1600758830_696833.html)





**Justicia de la Ciudad de México (PGJCDMX) tenía en su haber 7 mil 482 carpetas de investigación iniciadas por el delito de robo de “vehículo de pedales”.<sup>2</sup>**

En la misma nota mencionada, se refiere al **oficio número 110/01058/19-05 de la PGJCDMX, que muestra que en 2012 se registraron 594 denuncias por robo de bicis, mientras que para el 2018 el número se disparó a mil 651 y, en los primeros cinco meses de la presente administración la cifra era de 715 denuncias; es decir, un aproximado de cinco hurtos de bicicletas al día.<sup>3</sup>** Lo anterior, sin contemplar todos aquellos casos de robo de bicicletas en la Ciudad que no se denuncian.

**El robo de bicicletas es un fenómeno pernicioso para continuar con el incremento del número de personas ciclistas en la Ciudad de México, pues desincentiva su uso debido a la incertidumbre de ser víctima de este delito, y con ello también se afecta directamente la percepción de seguridad en la capital y se pone en riesgo la ejecución de acciones frontales que buscan atajar la emisión de contaminantes dañinos al planeta.** Asimismo, en el contexto de la actual crisis sanitaria también se constriñe a las personas ciclistas a regresar al uso habitual del transporte público donde pueden contagiarse de la covid-19.

**Este delito también se presta a realizarse con violencia, pues en una publicación de *El Heraldo de México* del 23 de noviembre de 2017 se narra el caso de una persona que realizaba un paseo en bicicleta por la ciclovía de Tlalpan, y cuando estaba por concluir su recorrido, un par de hombres armados le cerraron el camino. El sujeto no se opuso al asalto, sin embargo, recibió un cachazo en la cabeza a la altura de su oreja derecha y desde ese día, su sistema auditivo no funciona bien.<sup>4</sup>**

**El robo de bicicletas en la Ciudad de México afecta también la esfera gubernamental, debido a que este delito comienza a ser cada vez más común en el sistema de bicicletas públicas ECOBICI, el cual es un modo de transporte esencial para la población y forma parte del Sistema Integrado de Transporte Público. Por ejemplo, el pasado 12 de octubre el diario *Milenio* publicó una nota periodística en la que se describe un **nuevo modus operandi del robo de****

<sup>2</sup> <https://politica.expansion.mx/cdmx/2019/07/07/robo-de-bicicletas-al-alza-en-la-cdmx-hasta-5-casos-al-dia>

<sup>3</sup> *Idem.*

<sup>4</sup> <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2017/11/23/robo-de-bicis-se-triplica-en-cdmx-25896.html>





**Ecobicis; en este, los delincuentes usan seguetas para cortar la base metálica con la que estos vehículos se anclan a las cicloestaciones.<sup>5</sup>**

En la misma nota se describe que **en las colonias Roma y Doctores, de la Alcaldía Cuauhtémoc, se han detectado al menos cinco reportes de robo en diferentes cicloestaciones.** De igual forma, se menciona también que la Secretaría de Movilidad local cuenta con dos reportes respecto a este nuevo modo de operación de la delincuencia y ya se ha levantado una denuncia ante la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México contra quienes resulten responsables por estos robos.<sup>6</sup>

Nuestra ciudad no es la única que sufre **el constante y creciente robo de bicicletas**, sino que éste **se da en todo el mundo. Ante ello, existen ejemplos de diversas estrategias para reducir los robos**, y algunas de las más destacadas han sido contar con registros de este tipo de vehículos. **El caso del registro colombiano es uno de los más emblemáticos a nivel global**, pues la ciudad de Bogotá —comprometida con potenciarse cada vez más como la *Capital Mundial de la Bici*— ha creado **el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas**, el cual **asocia todas las bicicletas a sus propietarios y contribuye a la reducción del hurto de las mismas, a la identificación de establecimientos que ofrecen la venta de bicis hurtadas, y a facilitar su devolución.**<sup>7</sup>

**Este registro gratuito abona a la identificación, control, monitoreo y mejoramiento de las condiciones de seguridad de las personas ciclistas y sirve para generar información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de las bicicletas.** También permite asociar los datos personales de la ciudadanía con los de su bicicleta, para así garantizar su propiedad y con ello facilitar a las personas ciclistas demostrar la misma ante un posible hurto.<sup>8</sup>

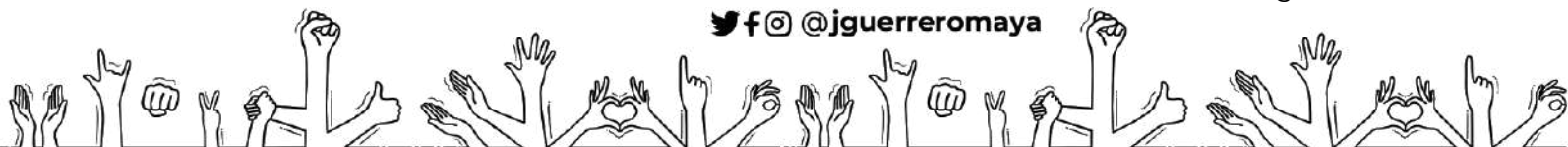
La importancia de contar con un **registro de bicicletas para la Ciudad de México** yace en una serie de factores que fortalecerían **la generación de información pormenorizada sobre el crecimiento del rubro de la movilidad no motorizada y de los vehículos que sirven a esta.** Por ejemplo, se podría abundar sobre los patrones del incremento en el uso de la bicicleta y los trayectos que se efectúan. **También, podría ampliarse el banco de información sobre los grupos etarios, sociales y el tipo de velocípedo a los que son asiduas las personas**

<sup>5</sup> <https://www.milenio.com/politica/comunidad/vecinos-cdmx-detectan-forma-robo-ecobicis>

<sup>6</sup> *Idem.*

<sup>7</sup> <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/registro-de-bicicletas-en-bogota>

<sup>8</sup> <https://registrobicibogota.movilidadbogota.gov.co/#/>







**ciclistas, y con ello lograr mejoras significativas tanto en la infraestructura como en la regulación de este tipo de movilidad.**

Por lo anterior, se busca reformar la **fracción XXXV** del artículo **12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, para **incluir en el Registro Público del Transporte todas las modalidades del transporte en la Ciudad, contemplando también a las bicicletas**; y se pretende **adicionar una fracción tercera** al artículo **34 Ter** para que el **Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón incorpore en sus funciones el desarrollo de acciones que fomenten el registro de las bicicletas en la población.**

De nada serviría contar con un registro de bicicletas funcional del que la población no tuviera conocimiento, o ignorara sus beneficios, si su implementación no está acompañada de información para garantizar que la ciudadanía tome decisiones oportunas con respecto a sus desplazamientos cotidianos y adicionalmente registren sus bicicletas.

Por ello, se busca **adicionar una fracción décima**, recorriendo la actual a la subsecuente del artículo **227**, así como **reformar el segundo párrafo, a fin de que se logre una correcta difusión del registro de bicicletas, tanto de aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor mediante campañas de comunicación en materia de educación vial y de promoción del registro de bicicletas.** De igual manera, se propone **reformar el artículo 236** para que la **Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México logre una efectiva coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública en la implementación del registro de bicicletas.**

Actualmente, **en nuestra Ciudad no existe un registro en el control vehicular que incorpore datos y archivos relativos a las bicicletas** de tracción humana, ni de aquellas asistidas por motor; **y por tanto, para las autoridades resulta muy difícil combatir el robo de vehículos de pedales. Además, la denuncia para este delito se dificulta en muchas ocasiones debido a que las personas ciclistas no cuentan con ninguna clase de documento que vincule su propiedad.**

Por ello, se propone **reformar el artículo 58** para que se **incluya en el conjunto de registros relativos a la propiedad diversos tipos de vehículos no motorizados como lo son las bicicletas**; y con el mismo fin se busca **adicionar una fracción novena**, y recorrer lo actual a las subsecuentes al artículo **137**, para que el **Registro Público del Transporte comprenda también el registro de**





**bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor.**

Al contar con un registro de bicicletas para la Ciudad de México, se estaría también facilitando la recuperación de estos vehículos en caso de ocurrir su robo, ya que los datos que obren en el registro podrían también servir a las autoridades para contactar a la persona propietaria de la bicicleta a fin de restituir su propiedad o viceversa.

La creación de este registro no se plantea como un requisito obligatorio a las personas ciclistas, sino como una actividad voluntaria que vincule la identidad de la persona propietaria con sus bicicletas y coadyuve a las autoridades a establecer un mejor control de uso de las mismas. Este registro no obligaría ningún tipo de pago de derechos, pues se pretende implementar por medios electrónicos; es decir, sin implicar ninguna clase de matriculado con láminas metálicas como ocurre en el caso de los medios de transporte motorizados.

En razón de lo anterior, condicionar el pago de derechos pondría en riesgo el éxito del registro al reducir el interés de la población que opta por este tipo de transporte dadas las ventajas que ofrece en asequibilidad y costo de mantenimiento respecto a otros vehículos que oferta el mercado. Por ello, se busca adicionar un segundo párrafo al artículo 147 para que el registro de bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana como las asistidas por motor, se encuentren exentas de cualquier pago de derechos por este concepto.

## DEL PROYECTO DE DECRETO

La presente iniciativa con proyecto de decreto, que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, tiene como objetivo principal la creación de un Registro de Bicicletas para la Ciudad de México, como una medida para prevenir y evitar el incremento en el robo de bicicletas y para generar información sobre patrones vinculados a la movilidad de personas ciclistas en la Ciudad. Con el mismo, se coadyuva en los esfuerzos de la Ciudad de México para alcanzar los objetivos 11, 13 y 15 de Desarrollo Sostenible establecidos en la Agenda 2030.





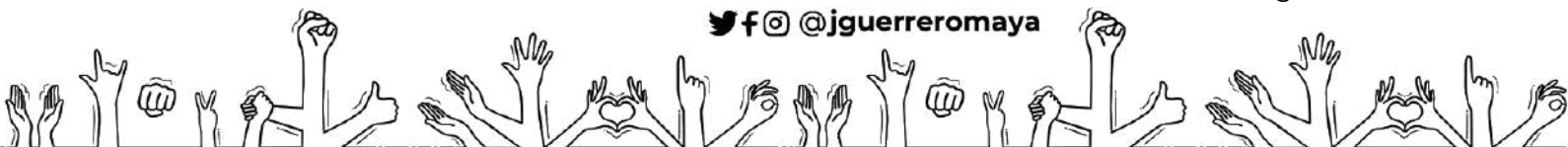
A través del siguiente cuadro comparativo, se podrá observar la propuesta de **reforma a los artículos 12, fracción XXXV; 58; 227 y 236**; además de la **adición de la fracción III al artículo 34 Ter; la fracción IX al artículo 137; un segundo párrafo al artículo 147; y la fracción X al artículo 227, relativos a la creación de un registro de bicicletas:**

<b>Legislación comparada de la iniciativa con proyecto de decreto que reforma y deroga disposiciones a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México</b>	
<b><u>Texto vigente (como dice):</u></b>	<b><u>Texto propuesto (como debe decir):</u></b>
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a XXXIV. ...</p> <p>XXXV. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos de todas las modalidades del transporte en la Ciudad; concesiones; los actos relativos a la transmisión de la propiedad; permisos; licencias y permisos para conducir; infracciones, sanciones y delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, relacionados con las concesiones de transporte y los demás registros que sean necesarios a juicio de la Secretaría;</p>	<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a XXXIV. ...</p> <p>XXXV. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos de todas las modalidades del transporte en la Ciudad, <b>que incluirá un registro de bicicletas</b>; concesiones; los actos relativos a la transmisión de la propiedad; permisos; licencias y permisos para conducir; infracciones, sanciones y delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, relacionados con las concesiones de transporte y los demás</p>





XXXVI. a LXIII.	registros que sean necesarios a juicio de la Secretaría;  XXXVI. a LXIII.
<p>Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal;</li> <li>II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas.</li> </ol>	<p>Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal;</li> <li>II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas;</li> <li><b>III. Desarrollar acciones que fomenten el registro de bicicletas en la población.</b></li> </ol>
<p>Artículo 58.- El control vehicular estará conformado por el conjunto de datos, archivos y registros catalogados y clasificados que conllevan a la aplicación de manuales de operación, formatos, procesos y procedimientos específicos, relativos a los propietarios de los vehículos y sus respectivas formas de autorización para la circulación, las licencias y permisos para conducir, así como las cualidades, condiciones, características y modalidades de los vehículos, incluyendo híbrido o eléctrico, que circulan en la Ciudad, lo anterior de acuerdo a lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en</p>	<p>Artículo 58.- El control vehicular estará conformado por el conjunto de datos, archivos y registros catalogados y clasificados que conllevan a la aplicación de manuales de operación, formatos, procesos y procedimientos específicos, relativos a los propietarios de los <b>diversos tipos de</b> vehículos y sus respectivas formas de autorización para la circulación, las licencias y permisos para conducir, así como las cualidades, condiciones, características y modalidades de los vehículos, incluyendo <b>bicicletas, y vehículos híbridos o eléctricos</b>, que circulan en la Ciudad, lo anterior de acuerdo a lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en posesión de</p>







<p>posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.</p>	<p>Sujetos Obligados de la Ciudad de México.</p>
<p>Artículo 137 - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:</p> <p>I. a VIII. ...</p> <p>IX. De vehículos de Transporte de Seguridad Privada;</p> <p>X. De infracciones, sanciones y delitos relacionados con el transporte;</p> <p>XI. De operadores no aptos y de aquellos solicitantes de permisos o licencias para conducir que se encuentren en la misma situación;</p> <p>XII. De operadores por concesión de transporte público, individual, en corredores, metropolitano y colectivo de pasajeros y de carga;</p> <p>XIII. Transmisión de dominio, incluyendo al titular y la persona a la que se le transfiera la propiedad por cualquier acto jurídico, que deberá acreditarse con la factura original o similar, así como cualquier otro documento oficial que acredite que la propiedad es legal o el interés es legítimo.</p>	<p>Artículo 137 - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:</p> <p>I. a VIII. ...</p> <p><b>IX. De bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor;</b></p> <p><b>X.</b> De vehículos de Transporte de Seguridad Privada;</p> <p><b>XI.</b> De infracciones, sanciones y delitos relacionados con el transporte;</p> <p><b>XII.</b> De operadores no aptos y de aquellos solicitantes de permisos o licencias para conducir que se encuentren en la misma situación;</p> <p><b>XIII.</b> De operadores por concesión de transporte público, individual, en corredores, metropolitano y colectivo de pasajeros y de carga;</p> <p><b>XIV.</b> Transmisión de dominio, incluyendo al titular y la persona a la que se le transfiera la propiedad por cualquier acto jurídico, que deberá acreditarse con la factura original o similar, así como cualquier otro documento oficial que acredite que la propiedad es legal o el interés es legítimo.</p>





<p>Las personas físicas y morales que se dediquen a la venta de vehículos deberán registrar ante la Secretaría, los datos de la persona que adquiere el vehículo.</p> <p>XIV. Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría.</p>	<p>Las personas físicas y morales que se dediquen a la venta de vehículos deberán registrar ante la Secretaría, los datos de la persona que adquiere el vehículo.</p> <p><b>XV.</b> Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría.</p>
<p>Artículo 147.- De toda información, registro, folio, certificación que realice el Registro Público del Transporte, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el servidor público competente, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga el Código Fiscal de la Ciudad de México.</p>	<p>Artículo 147.- De toda información, registro, folio, certificación que realice el Registro Público del Transporte, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el servidor público competente, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga el Código Fiscal de la Ciudad de México.</p> <p><b>En el caso del registro de bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor, la constancia será electrónica y estará exenta de cualquier pago de derechos por este concepto.</b></p>





Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas para difundir:

I. a VIII. ...

IX. El significado y preservación de la señalización vial; y

X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.

Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.

Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas para difundir:

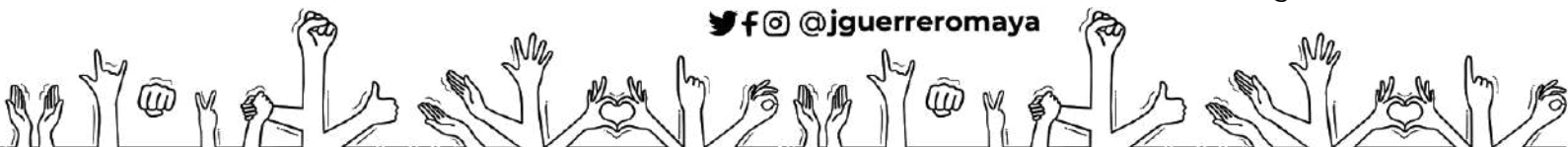
I. a VIII. ...

IX. El significado y preservación de la señalización vial;

**X. El registro de bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor, y los beneficios de la incorporación a este; y**

XI. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.

Las campañas de comunicación en materia de educación vial **y para promover el registro de bicicletas**, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.





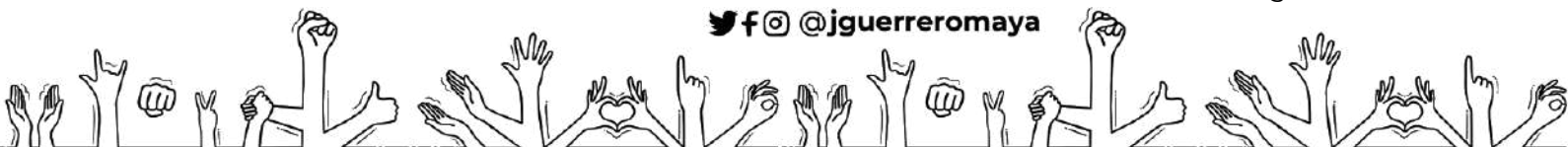
Artículo 236.-La Secretaría en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para dicho fin con el objeto de garantizar que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.

Artículo 236.- **La** Secretaría en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público, **y el de registro de bicicletas**, a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para **dichos fines** con el objeto de garantizar que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos **y adicionalmente, registren sus bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor.**

## PROYECTO DE DECRETO

**ARTÍCULO ÚNICO.** – Se **REFORMAN** los artículos **12, FRACCIÓN XXXV; 58; 227, PÁRRAFO SEGUNDO; y 136;** y se **ADICIONAN**, la **FRACCIÓN III** del artículo **34 Ter.;** la **FRACCIÓN IX** del artículo **137** y las actuales se recorren a las subsecuentes; un **SEGUNDO PÁRRAFO** al artículo **147;** así como la **FRACCIÓN X** del artículo **227** y la actual se recorre a la subsecuente, de la **LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, para quedar como sigue:

**“Artículo 12.-** La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:





I. a XXXIV. ...

XXXV. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos de todas las modalidades del transporte en la Ciudad, **que incluirá un registro de bicicletas**; concesiones; los actos relativos a la transmisión de la propiedad; permisos; licencias y permisos para conducir; infracciones, sanciones y delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, relacionados con las concesiones de transporte y los demás registros que sean necesarios a juicio de la Secretaría;

XXXVI. a LXIII.

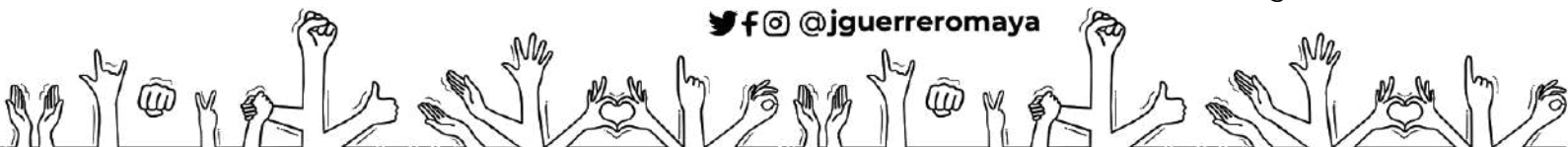
**Artículo 34 Ter.** Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal;
- II. Desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas;
- III. **Desarrollar acciones que fomenten el registro de bicicletas en la población.**

**Artículo 58.-** El control vehicular estará conformado por el conjunto de datos, archivos y registros catalogados y clasificados que conllevan a la aplicación de manuales de operación, formatos, procesos y procedimientos específicos, relativos a los propietarios de los **diversos tipos de** vehículos y sus respectivas formas de autorización para la circulación, las licencias y permisos para conducir, así como las cualidades, condiciones, características y modalidades de los vehículos, incluyendo **bicicletas, y vehículos híbridos o eléctricos**, que circulan en la Ciudad, lo anterior de acuerdo a lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.

**Artículo 137 -** El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:

I a VIII. ...







- IX. De bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor;**
- X.** De vehículos de Transporte de Seguridad Privada;
  - XI.** De infracciones, sanciones y delitos relacionados con el transporte;
  - XII.** De operadores no aptos y de aquellos solicitantes de permisos o licencias para conducir que se encuentren en la misma situación;
  - XIII.** De operadores por concesión de transporte público, individual, en corredores, metropolitano y colectivo de pasajeros y de carga;
  - XIV.** Transmisión de dominio, incluyendo al titular y la persona a la que se le transfiera la propiedad por cualquier acto jurídico, que deberá acreditarse con la factura original o similar, así como cualquier otro documento oficial que acredite que la propiedad es legal o el interés es legítimo.

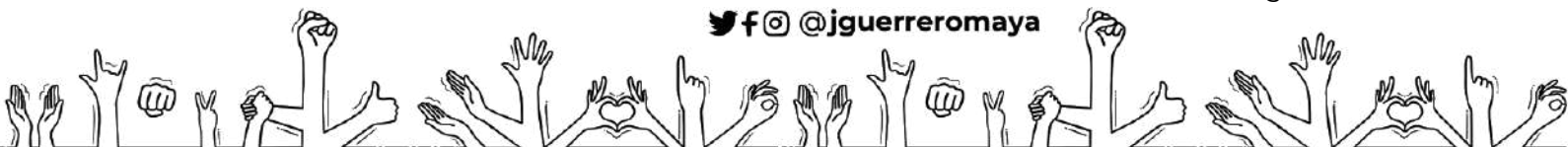
Las personas físicas y morales que se dediquen a la venta de vehículos deberán registrar ante la Secretaría, los datos de la persona que adquiere el vehículo.

- XV.** Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría.

**Artículo 147.-** De toda información, registro, folio, certificación que realice el Registro Público del Transporte, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el servidor público competente, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga el Código Fiscal de la Ciudad de México.

**En el caso del registro de bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor, la constancia será electrónica y estará exenta de cualquier pago de derechos por este concepto.**

**Artículo 227.-** La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas para difundir:





I. a VIII. ...

- IX. El significado y preservación de la señalización vial;
- X. El registro de bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor, y los beneficios de la incorporación a este;**
- y**
- XI. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.

Las campañas de comunicación en materia de educación vial **y para promover el registro de bicicletas**, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.

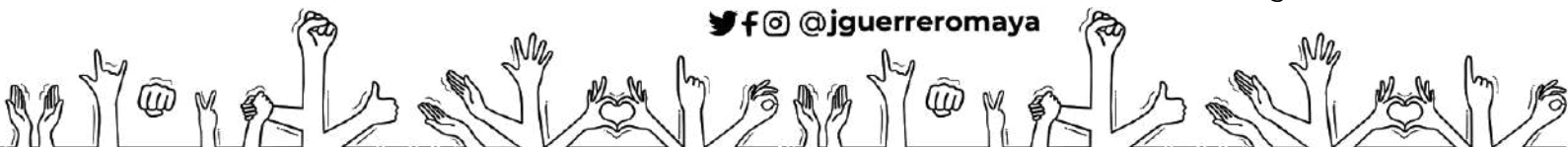
**Artículo 236.-** La Secretaría en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público, **y el de registro de bicicletas**, a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para **dichos fines** con el objeto de garantizar que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos **y adicionalmente, registren sus bicicletas, tanto aquellas que utilizan tracción humana, como las asistidas por motor.**

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.** La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México contará con un plazo de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para activar el registro de bicicletas de manera electrónica a través de medios digitales.

**TERCERO.** El registro contendrá, por lo menos: información que identifique a la persona propietaria de la bicicleta a registrar; número de serie del marco de la bicicleta; 4 fotografías de la bicicleta a registrar; y, un apartado para el traspaso de






bicicletas registradas en el que las personas usuarias de este sistema puedan llevar a cabo el traspaso del registro.

En caso de que el marco de la bicicleta no cuente con un número de serie, el registro se efectuará mediante un folio digital emitido por la Secretaría de Movilidad, mismo que la persona propietaria podrá grabar o marcar en su bicicleta. Toda persona inscrita en el registro de bicicletas podrá registrar más de un vehículo.

**CUARTO.** La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México contará con 120 días naturales tras la entrada en vigor del presente Decreto para comenzar a desarrollar acciones que promuevan los beneficios de la incorporación voluntaria y fomenten el registro de bicicletas en la población. Para ello se coordinará con las dependencias y entidades correspondientes a fin de difundir el registro de bicicletas en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México y en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente decreto.

### ATENTAMENTE

Doc. signed by:  
  
 CEP:0021E2-9406

**Dip. Jannete Elizabeth Guerrero Maya**

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles, a los **27** días del mes de **octubre** del año **2020**

