



I LEGISLATURA

# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

**DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 9, FRACCIÓN CII Y 201 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

**HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**  
**I LEGISLATURA**

A la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, le fue turnada para estudio y dictamen la ***“Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 9, fracción CII y 201 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal”***, presentada por el Diputado José Luis Rodríguez Díaz de León, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 29, apartado D y 30, numerales 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción VI; 13 fracción LXIV y CXIX; 67; 70, fracción I; 72, segundo párrafo, fracción I; 74, fracción XXIII; 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracción VI; 85, fracción I; 221, fracción I; 222 fracciones III y VIII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, habiendo analizado el contenido de la Iniciativa de referencia, sometemos a consideración de esta Soberanía, el dictamen relativo a la Iniciativa con Proyecto de Decreto antes mencionado, al tenor de los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Con fecha 06 de febrero de 2020 el Diputado José Luis Rodríguez Díaz de León, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, presentó ante el Pleno del Congreso de la Ciudad de México, la Iniciativa con Proyecto de Decreto, objeto del presente dictamen. Dicha iniciativa fue suscrita por las y los diputados Isabela Rosales Herrera, Guadalupe Morales Rubio, Leonor Gómez Otegui, Jesús Ricardo Fuentes Gómez, Marco Antonio Temístocles Villanueva Ramos, Ma. Guadalupe Aguilar Solache, María de



# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Lourdes Paz Reyes, Leticia Esther Varela Martínez, Esperanza Villalobos Pérez y Leticia Estrada Hernández, todas y todos, integrantes del Grupo Parlamentario de MORENA.

2. Con fecha 07 de febrero de 2020, mediante oficio número MDSPOSA/CSP/0262/2020, signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, Presidenta de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Iniciativa con Proyecto de Decreto fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

3. Conforme a lo previsto en el apartado A, numeral 4 del Artículo 25 de la Constitución Política de la Ciudad de México; así como el tercer párrafo del Artículo 107 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, se ha cumplido con el principio de máxima publicidad, considerando que ha transcurrido el plazo de diez días hábiles que se establece para que las y los ciudadanos propongan modificaciones a la iniciativa materia del presente opinión; no habiéndose recibido propuesta alguna de modificaciones a la misma.

4. Las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable, previa convocatoria realizada en términos de ley, en Sesión vía remota realizada el día treinta de junio de dos mil veinte, se analizó y discutió la iniciativa materia del dictamen que se presenta conforme a lo siguiente:

## CONTENIDO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO

- I. La iniciativa presentada por el Diputado José Luis Rodríguez Díaz de León, tiene por objeto **reformar los artículos 9, fracción CII y 201 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal**, con el objeto de contemplar en la definición de vehículos no motorizados a las motonetas eléctricas y monopatines; adicionalmente busca establecer que la empresas que ofrecen el servicio de vehículos no motorizados a través de instrumentos tecnológicos desarrollen e implementen infraestructura de anclaje.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

II. El promovente de la iniciativa señala que *“Con los avances tecnológicos ha surgido el desarrollo de medios de transporte alternativo, es decir los no motorizados, como parte de las políticas integrales de tránsito, energéticas y de salud pública que implican una mejor imagen urbana y acercan a las Ciudades hacia un modelo más sustentable, como es el uso de bicicletas y patines eléctricos que resultan factibles para traslados cortos. No obstante, su incorrecta utilización puede obstaculizar la movilidad, afectando el espacio público, pues al no contar con una estación de anclaje son generadores de diversos conflictos.”*

III. Entre otros argumentos, señala el diputado José Luis Rodríguez que *“... el no lograr avances efectivos en materia de movilidad puede ser una amenaza a las actividades fundamentales como asistencia a escuelas, actividades laborales, obstáculos para los servicios de emergencia, entre otros...”* ante esta situación, menciona que *“El flujo de la movilidad se ha visto en la necesidad de encaminar y desahogar las principales vías de acceso, mejorando los medios de transporte público, modernizando la infraestructura de las vialidades y creando una mayor accesibilidad a éstos, con el fin de agilizar el tiempo de traslado y proporcionarle a la población servicios de calidad.”*

IV. En este marco, expone el diputado promovente, que debido al congestionamiento vehicular que se presenta en las grandes ciudades *“El transporte alternativo como bicicletas, patines y motonetas eléctricas se ha convertido en una opción adicional a los tradicionales vehículos automotor con el fin de moverse más rápidamente, reducir la contaminación y hacer más sustentable la calidad de vida”.*

V. Sostiene el promovente que *“Si bien los sistemas privados de bicicletas compartidas sin anclaje y monopatines eléctricos han resultado ser una opción complementaria para quienes diariamente se transportan, es necesario que estas empresas cuenten con permisos de operación emitidos por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI)”.* Sin embargo, *“De acuerdo con SEMOVI, los espacios donde no está permitido estacionar las unidades son aceras y cruces peatonales; carriles de circulación vehicular; salidas*



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

*de emergencia e hidrantes; zonas de concentración o delimitadas por protocolos de protección civil; acceso a estaciones de transporte público masivo y semimasivo; paradas de Transporte Público colectivo; áreas de carga y descarga; estacionamiento para personas con discapacidad; rampas de acceso a predios; ciclo-estaciones de ECOBICI, entre otras”.*

VI. Por lo anterior, se propone a través de la iniciativa, que se reconozcan en la Ley las motonetas eléctricas y el monopatín como vehículos no motorizados y que quienes oferten el uso de vehículos no motorizados a través de instrumentos tecnológicos desarrollen e implementen infraestructura de anclaje.

VII. Con el propósito de detallar la reforma en estudio, esta dictaminadora considera oportuno presentar un cuadro comparativo. Para tal efecto, es necesario precisar que el 23 de abril de 2020, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, con el propósito de armonizarla con la Constitución local y con otras reformas, entre ellas, con la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, así como la reforma a su propia denominación, pasando a Ley de Movilidad de la Ciudad de México, por lo que algunos artículos y fracciones han cambiado. En razón de lo anterior, el cuadro comparativo se presenta con el texto de la Ley de Movilidad, al momento en que el diputado Rodríguez Díaz de León presentó la iniciativa; el texto de la ley vigente y el texto de la iniciativa en estudio, conforme a lo siguiente:

DS  
jm

DS  
GS



I LEGISLATURA

# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

**Se reforman los artículos 9, fracción CII y 201 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.**

Texto de la Ley de Movilidad antes de su reforma	Texto de la Ley vigente	Texto de la iniciativa
<p>Artículo 9.- ...</p> <p>I al CI...</p> <p>CII. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;</p> <p>CIII – CIV. ...</p>	<p>Artículo 9.- ...</p> <p>I al CIII...</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;</p> <p>CV – CVI. ...</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I al CI...</p> <p>CII. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora, <b>motonetas eléctricas y monopatín;</b></p> <p>CIII. ...</p> <p>CIV. ...</p>
<p>Artículo 201.- ...</p> <p><b>No tiene correlativo</b></p>	<p>Artículo 201.- ...</p> <p><b>No tiene correlativo</b></p>	<p>Artículo 201.- La Administración Pública impulsará la red integral de estacionamientos para bicicletas y motocicletas en edificios, espacios públicos y áreas de transferencia para el transporte.</p> <p><b>Quienes oferten el uso de vehículos no motorizados a través de instrumentos tecnológicos, deberán desarrollar e implementar infraestructura de anclaje teniendo en consideración la opinión técnica de la Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda así como de las alcaldías en el ámbito de su competencia.</b></p>



# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

		Artículos transitorios
		<p><b>PRIMERO.</b> – El presente decreto entrará en vigor al momento de su aprobación por el Pleno del Congreso de la Ciudad de México.</p> <p><b>SEGUNDO.</b> – Remítase a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, para el único efecto de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p>

Establecidos los antecedentes y el contenido de la Iniciativa con Proyecto de Decreto, quienes integramos la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, exponemos las siguientes:

## CONSIDERACIONES

Esta Comisión, toda vez que es competente para conocer la Iniciativa con Proyecto de Decreto en comento, procedió a realizar el estudio y análisis de los planteamientos contenidos, a fin de valorar, deliberar e integrar el presente dictamen, conforme a lo siguiente:

- I. Que los artículos 4, fracción VI y 67 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción VI del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen que las comisiones son aquellos órganos internos de organización, integrado paritariamente por las Diputadas y Diputados que tiene por objeto el estudio, análisis y elaboración de dictámenes, iniciativas, proposiciones con punto de acuerdo, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en esta ley y el reglamento.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

- II. Que el artículo 72, segundo párrafo, fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, señala que las comisiones ordinarias deberán desarrollar, entre otras, la tarea específica de dictaminar, atender o resolver las iniciativas, proyectos y proposiciones turnadas a las mismas en los términos de la propia Ley, el Reglamento y demás ordenamientos aplicables.
- III. Que el artículo 74, fracción XXIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México establece las comisiones ordinarias que habrán de funcionar, de manera permanente, en cada Legislatura, encontrándose entre ellas la Comisión de Movilidad Sustentable.
- IV. Que el artículo 85, fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establece como atribución de la Presidencia de la Mesa Directiva, turnar a las comisiones los asuntos para dictamen.
- V. Que el artículo 103 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, refiere que el dictamen es un instrumento legislativo colegiado escrito a través del cual, una o dos Comisiones facultadas presentan un estudio profundo y analítico que expone de forma ordenada clara y concisa las razones por las que se aprueba, desecha o modifica, iniciativas o proposiciones con punto de acuerdo.
- VI. Que, como se ha referido en el apartado de antecedentes, la iniciativa presentada por el diputado José Luis Rodríguez Díaz de León, tiene por objeto reformar los artículos 9, fracción CII y 201 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, a efecto de contemplar a las motonetas eléctricas y monopatines como parte de los vehículos no motorizados; adicionalmente busca establecer que la empresas que ofrecen el servicio de vehículos no motorizados a través de instrumentos tecnológicos desarrollen e implementen infraestructura de anclaje.

DS  
MAME

DS  
APP

DS  
CVP

DS  
APBC

DocuSigned by:

17798C3B67824A8...

DS  
GS

DS  
JM



I LEGISLATURA

## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

DS

MGRS VII.

Que la movilidad en la Ciudad de México, en las últimas décadas, ha tenido un gran deterioro, siendo la principal causa el incremento del uso del automóvil particular, al tiempo de que se ha incrementado la emisión de gases contaminantes que afectan directamente la calidad de vida de quienes habitan y transitan por la Ciudad.

DS

mame

DS

APP

DS

EVP

DS

APBG

En 2008, como parte de las acciones y políticas públicas que se implementaron con el objetivo de transitar a esquemas de movilidad no motorizada, se puso en marcha la “Estrategia de Movilidad en Bicicleta”, la cual se ha ido transformado y ha demostrado su efectividad que, al día de hoy, ha continuado su funcionamiento y su fortalecimiento.

A poco más de 10 años de la implementación de una política de movilidad sustentable, mediante el fomento del uso de la bicicleta, como lo refiere el promovente de la iniciativa, el avance tecnológico en materia de movilidad ha traído consigo el desarrollo de diversos medios de transporte, entre ellos el uso de aplicaciones tecnológicas, siendo recurrente la prestación de diversos servicios, entre ellos, sistemas de movilidad no motorizados que tienen como finalidad brindar servicio, eminentemente a usuarios de transporte público, principalmente, en el primer y último kilómetro que realizan; se trata de bicicletas sin anclaje y monopatines, en ambos casos, operados por empresas.

DocuSigned by:

17798C3B67824A8...

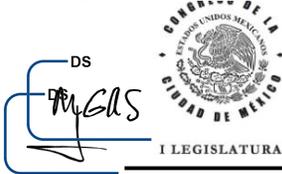
DS

GS

DS

VIII. Que poco antes de concluir la anterior administración del Gobierno de la Ciudad de México, en octubre de 2018, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) inició un programa piloto del primer sistema de movilidad sin anclaje para la operación de monopatines eléctricos, ofreciendo con ello una nueva alternativa de movilidad, particularmente para la realización de viajes de corta distancia.<sup>1</sup> En dicho Aviso se establecieron algunas medidas para su uso, destacando las siguientes:

<sup>1</sup> Aviso por el que se da a conocer la operación “piloto” del Sistema de Transporte Público Individual en Monopatín Eléctrico para la Ciudad de México”, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 17 de octubre de 2018.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS  
mame

- La prestación del servicio de monopatín eléctrico debe realizarse sin menoscabo del espacio público, por lo que el operador debe contar con los recursos materiales y tecnológicos que le permitan gestionar el servicio de forma eficiente.

DS  
APP

DS  
APBG

- Los usuarios, al concluir el servicio, deberán colocar las unidades en los espacios de arribo destinados para tal fin. Para ello, la SEMOVI, junto con las dependencias que cuenten con atribuciones, podrían retirar cualquier unidad de monopatines eléctricos que representaran un obstáculo en la vía pública, que se encuentren fuera de los lugares asignados para su arribo o fuera del polígono de operación, remitiéndola a un depósito vehicular.

DS  
EVP

Sin embargo, durante el proceso de prueba piloto, se continuó con la problemática en la operación de ese sistema de movilidad no motorizado, eminentemente por el inadecuado uso del espacio público.

- IX. Que con el cambio en la titularidad del Gobierno de la Ciudad de México, las actuales autoridades presentaron de la SEMOVI, presentaron el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, el cual destaca la problemática que se presentaba en la materia, al señalar que *“..., la innovación tecnológica ha llevado a la aparición de sistemas de bicicleta sin anclaje y patines del diablo eléctricos que amplían las opciones de transporte de la ciudadanía y resultan convenientes para viajes cortos. No obstante, su utilización usualmente se asocia a una ocupación indebida del espacio público, a conflictos con otras personas que hacen uso de la vía, particularmente peatones, y a un aumento en el número de incidentes de tránsito. En este sentido, existe la posibilidad real de un crecimiento masivo de estos sistemas que lleve a obstaculizar el tránsito de peatones, a un uso inseguro de estos vehículos y al desprestigio del uso de la bicicleta como medio sustentable de movilidad”*.

DS  
DocuSigned by:  
17798C3661824A8...

Conforme a dicho diagnóstico, en la estructura del Plan estratégico de movilidad, particularmente en el eje número dos, denominado *“Mejorar. Estrategia 2.3*



# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

*Regulación de los servicios privados de movilidad*”, se estableció como meta para el 2019, la regulación integral y publicación de lineamientos para la operación de sistemas de bicicleta sin anclaje y patines del diablo eléctricos.

- X. Que el 17 de septiembre de 2018, con la entrada en vigor de la Constitución Política de la Ciudad de México, se estableció el derecho a la movilidad, conforme a lo siguiente:

## **“Artículo 13 Ciudad habitable**

**A. – D. ...**

### **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.”*

- XI. Que el artículo 16, apartado H de la Constitución Política de la Ciudad de México establece lo siguiente:

### **“Artículo 16.**

#### **Ordenamiento Territorial**

**A. – G. ...**



I LEGISLATURA

# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

## 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) ...

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) – j). ...

l. ...”



I LEGISLATURA

## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

XII. Que como se ha referido en el numeral VII del apartado correspondiente al contenido de la iniciativa en estudio, el 23 de abril de 2020, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, actualizándose, en su mayoría, el contenido de la Ley con base en otros decretos aprobados por este Congreso. En ese sentido, el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que *“La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona”*.

XIII. Que el artículo 6 de la Ley de Movilidad vigente refiere que *“La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. ...”*

XIV. Que la Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, deberá observarán, entre otros, los principios siguientes<sup>2</sup>:

- **Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular.**
- **Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de**

<sup>2</sup> Artículo 7 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.



I LEGISLATURA

## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

XV. Que para la aplicación, interpretación y efectos de la Ley de Movilidad vigente, el artículo 9 establece las definiciones siguientes:

- **Movilidad no motorizada<sup>3</sup>: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados;**
- **Vehículo motorizado<sup>4</sup>:** Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;
- **Vehículo no motorizado<sup>5</sup>:** Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. **Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;**

XVI. Que, en armonía con las disposiciones antes referidas, el artículo 12 de la Ley de Movilidad establece que la SEMOVI, tiene facultades para:

- En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables y sostenibles, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas y motorizadas no contaminantes<sup>6</sup>;

<sup>3</sup> Fracción LVI.

<sup>4</sup> Fracción CIII.

<sup>5</sup> Fracción CIV.

<sup>6</sup> Fracción XVII.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

*[Handwritten signature]*

DS

*MAME*

DS

*MGRS*

DS

*APBG*

- Otorgar las concesiones, **permisos** y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y de carga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública, dando prioridad a aquellos vehículos de cero o bajas emisiones contaminantes<sup>7</sup>;
- Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias<sup>8</sup>.

DS

*APP*

DS

*EV P*

DS

*GS*

XVII. Que en virtud de que la SEMOVI tiene la facultad de otorgar, entre otros, permisos relacionados con los servicios de transporte de pasajeros, es que inició un proceso para emisión de permisos anuales para aquellas personas morales que tuvieran interés en participar en brindar el servicio de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS).

XVIII. Que esta dictaminadora, después del análisis realizado a la iniciativa que nos ocupa, por lo que se refiere a la propuesta de incorporar al conjunto de vehículos no motorizados a las motonetas eléctricas y monopatines eléctricos, considera que dicha incorporación no es precisa, toda vez que solo se trata de incorporar a dos vehículos de un conjunto total más complejo y aunque actualmente los monopatines pueden ser los más visibles en la Ciudad de México, no son los únicos vehículos de movilidad personal que busca incluir esta definición. Por ello, se considera conveniente definir a los vehículos no motorizados a partir de características comunes en lugar de enlistar vehículos específicos, pues esto último puede ocasionar la exclusión de algunos.

DocuSigned by:

*[Handwritten signature]*

17798C3B67824A8...

DS

*[Handwritten signature]*

<sup>7</sup> Fracción XXII.

<sup>8</sup> Fracción XXXIII.

DS  


I LEGISLATURA

## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

La propuesta de incluir a las motonetas eléctricas en la definición de los vehículos no motorizados, se considera errónea ya que, si bien es cierto que en los últimos años los servicios de motonetas eléctricas sin anclaje comenzaron a operar en la Ciudad de México de forma similar a los vehículos no motorizados que ofrecen los SiTIS, las características técnicas y funcionalidad de las primeras les permite alcanzar velocidades mayores a los 25 km/h, lo que impide que se incorporen a la definición de los segundos.

DS  
mameDS  
MGASDS  
APPDS  
EVP

Asimismo, actualmente la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su Reglamento no cuentan con una definición de motoneta y su situación regulatoria no es clara, por lo que se les incorpora comúnmente dentro de la definición de las motocicletas, a pesar de no ser precisa. Al respecto, el artículo 9, fracción LIII de la Ley de Movilidad identifica a las motocicletas como un “**vehículo motorizado** que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, **que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna** de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular”.

DS  
APBCDS  
GSDS  


Bajo ese contexto, esta dictaminadora considera que, en su caso, la SEMOVI debe trabajar en propuestas de definiciones basadas en la revisión bibliográfica de códigos e instrumentos legales internacionales y, en su momento, ser incorporadas en la Ley de Movilidad y su Reglamento, para incluir, por ejemplo la definición de motoneta, diferenciándose de las motocicletas por las características específicas tales como la posición en la que viajan los pasajeros y las transmisión automática, entre otros criterios.

DocuSigned by:  
  
17798C3B67824A8...

Por lo anterior, esta dictaminadora considera una modificación a la redacción de lo que deberá entenderse por vehículo no motorizado, conforme a lo siguiente:



I LEGISLATURA

## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Artículo 9.- Para la aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

CIV. – Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

Con la propuesta de redacción antes referida, se estará homologando lo que deberá entenderse por vehículo no motorizado en la Ley de Movilidad, en los mismos términos de lo establecido en el artículo 4, fracción XLIX del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, el cual se reformó mediante Decreto publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 19 de marzo de 2019<sup>9</sup>, al tiempo de estar acorde con lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Movilidad, particularmente por lo que se refiere a lo que deberá entenderse por los SiTIS.

XIX. Que en relación a la propuesta de reforma al artículo 201 de la Ley de Movilidad, a efecto de establecer el deber de quien oferte el uso de vehículos no motorizados a través de instrumentos tecnológicos, de desarrollar e implementar infraestructura de anclaje teniendo en consideración la opinión técnica de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda así como de las alcaldías en el ámbito de su competencia”, es pertinente tomar en consideración que a la fecha ya existe el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (ECOBICI) que cuenta con estaciones de anclaje en diversos puntos de la ciudad, así como los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS) que de acuerdo al artículo 2, fracción XXV Bis del Reglamento de la Ley de Movilidad se definen como:

*“XXV Bis. Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS). El conjunto de servicios prestados a través de vehículos no motorizados que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 km/h y que incluyen de manera enunciativa más no limitativa*

<sup>9</sup> [https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/eab523d563abb2a2ce9d4cd1afb66fef.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/eab523d563abb2a2ce9d4cd1afb66fef.pdf)



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

a bicicletas, **monopatines**, patinetas o ruedas eléctricas **que prescindan de estaciones con soporte para asegurarlas**".

- XX. Que como se desprende del considerando anterior, una de las características más relevantes de estos sistemas, es que carecen de anclaje y su importancia es tal que se menciona explícitamente en la definición del Reglamento. Es en esta particularidad en donde radica una de sus mayores virtudes ya que permite que sea un sistema flexible en su operación y disponibilidad, tanto para las personas usuarias como para el entorno urbano donde se encuentran; sin embargo, de esta virtud también se desprenden problemáticas complejas como el estacionamiento indiscriminado de unidades en zonas peatonales, predios privados, zonas de resguardo en emergencias y equipamiento urbano, desorden y robo de unidades.

En ese sentido, para atender algunas de estas problemáticas, el 26 de marzo de 2019 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el "Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos para la Operación de los Sistema de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México", por personas morales, el cual establece en su capítulo V. Estacionamiento de la unidades de servicio, aquellos lugares prohibidos para estacionar las unidades de los SITIS, así como los lugares donde se permite su estacionamiento.

- XXI. Que, en adición a lo anterior, en 2019 el Gobierno de la Ciudad de México, habilitó 75 puntos de arribo que de acuerdo con los Lineamientos previamente referidos, forman parte de los espacios permitidos para estacionar este tipo de vehículos. Los puntos de arribo son espacios con señalamiento vertical, horizontal y dispositivos de control de tránsito cuyo fin es contribuir al ordenamiento de las unidades de servicio de los SiTIS en las vialidades. Al respecto, es importante destacar que no únicamente sirven a los SiTIS y a sus personas usuaria, sino que gracias a que todos los puntos de arribo cuentan con biciestacionamientos del tipo "U" invertida, cualquier persona con bicicleta particular e incluso por triciclos pueden usarlos, ya que todos los puntos de arribo están ubicados en la franja del estacionamiento, - ocupando el espacio que



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

corresponde a dos cajones para automóvil -, es posible estacionar todo tipo de vehículos no motorizados gracias a sus dimensiones y modo de acceso.

En ese sentido y en consideración a la propuesta que se realiza para reformar el artículo 201 de la Ley de Movilidad, pedir a los prestadores de servicio la colocación de infraestructura de anclaje, no únicamente implica realizar diversos trámites para la aprobación del mobiliario y definir a todos los actores gubernamentales que deben emitir sus opiniones y autorizaciones con el fin de aprobar y asignar los lugares del espacio público a ser ocupados por un mobiliario para bienes particulares, sino que requiere un complejo desarrollo tecnológico. Según información que la SEMOVI ha presentado, la experiencia que se tienen con los SiTIS y con el servicio de motonetas eléctricas compartidas es que cada prestador de servicio cuenta con vehículos que si bien comparten algunas características similares, también presentan diferencias considerables en sus componentes físicos y mecánicos y en el sistema de bloqueo, lo cual representa la necesidad de tener mobiliarios distintos para cada prestador de servicio y, al considerar las necesidades de estacionamiento particulares de cada servicio, el uso del espacio resulta poco eficiente.

Adicional a lo anterior, es importante destacar que las personas morales que participaron en la segunda fase para la obtención de un permiso para la operación de monopatines eléctricos y bicicletas sin anclaje, les fue otorgado por un plazo de un año, y que al término de éste, es posible que algunas de las empresas continúen con el interés de obtener un permiso adicional, así como la posibilidad de otras ya no continúen con el proceso de obtención de permiso, quedando abandonada la infraestructura que, en su caso, hubieran colocado.

En razón de lo anterior, quienes suscribimos el presente dictamen consideramos que se cumple el objetivo de proporcionar espacios suficientes para el anclaje de este tipo de unidades. Por ello, **esta dictaminadora considera no procedente la propuesta de adición al artículo 201 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.**

DS  


I LEGISLATURA

## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

XXII. Respecto a la inclusión del **monopatín como vehículo no motorizado**, esta dictaminadora considera que si bien es necesario reforzar y mejorar el marco regulatorio para dar una mayor certeza tanto a las personas usuarias de este tipo de vehículos, como a las propias autoridades, el incorporar al conjunto de vehículos no motorizados a las motonetas eléctricas y monopatines puede ocasionar una serie de inconvenientes, principalmente por el hecho de que la propuesta sólo incorpora dos tipos de vehículos de un conjunto más amplio, lo que generaría la exclusión de algunos vehículos.

DS  
MAMEDS  
MGASDS  
APPDS  
EVPDS  


XXIII. Finalmente, por lo que se refiere a las disposiciones transitorias contenidas en la iniciativa que se analiza, esta dictaminadora considera que es necesaria su modificación, toda vez que, como se ha expuesto en el cuadro comparativo, se propone lo siguiente:

DS  
APBG

*“PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor al momento de su aprobación por el Pleno del Congreso de la Ciudad de México”.*

*SEGUNDO. Remítase a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, para el único efecto de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México”.*

Al respecto, esta dictaminadora considera que como Poder Legislativo de la Ciudad de México, debemos de ser garantes del cumplimiento de las disposiciones legales, toda vez que en términos de lo dispuesto en el artículo 30, numeral 4 de la Constitución Política de la Ciudad de México, *“Cada decreto de ley aprobado por el Congreso de la Ciudad de México será remitido a la o el Jefe de Gobierno para su consideración; si ésta o éste tuviere observaciones, las remitirá durante los treinta días naturales a partir de su recepción al Congreso para su análisis<sup>10</sup>; vencido este plazo el Ejecutivo dispondrá de hasta diez días naturales para promulgar el decreto. Transcurrido este segundo plazo, el proyecto será ley, se considerará promulgado y la mesa directiva del Congreso contará con un plazo máximo de diez días naturales para ordenar la publicación del decreto”.*

DS  
GS

<sup>10</sup> En complemento a lo dispuesto en la Constitución local, la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, lo contempla en sus artículos 15, fracción VII; 19 y 20, así como en el artículo 125 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.



I LEGISLATURA

## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

DS

DS

DS

En el supuesto de que la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México tuviera observaciones respecto a un Decreto aprobado por el Congreso de la Ciudad de México, *“Tras el análisis de las observaciones del Ejecutivo, si el Congreso insistiese en el mismo decreto con la confirmación de dos terceras partes de los presentes, el proyecto será ley. El Congreso lo remitirá al Ejecutivo, quien contará con quince días naturales para su promulgación y publicación. Si no lo hiciera en este término se considerará promulgado y la mesa directiva del Congreso ordenará la publicación del decreto en los siguientes diez días naturales. Quedan exceptuadas las reformas constitucionales, las normas aprobadas mediante referéndum, las leyes constitucionales, las normas de funcionamiento del Congreso, los ingresos, egresos y los asuntos o designaciones”*<sup>11</sup>

DS

DS

En razón de lo anterior, esta Comisión realizará modificaciones a los artículos transitorios, a efecto de que, eventualmente, el Decreto continúe el trámite ordinario que le corresponde, según lo dispuesto, como se ha mencionado, en el artículo 30, numeral 4 de la Carta Magna local.

XXIV. Con la finalidad de precisar el contenido del texto vigente y el texto que se propone reformar con el presente dictamen, se presenta el cuadro comparativo siguiente:

TEXTO DE LA LEY VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. – CIII. ...</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por</p>	<p>Artículo 9.- ...</p> <p>I. – CIII. ...</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, <b>pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica</b> para su desplazamiento <b>con una velocidad máxima</b> de 25 kilómetros por</p>

DS

<sup>11</sup> Artículo 30, numeral 5 de la Constitución Política de la Ciudad de México.



# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

TEXTO DE LA LEY VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
hora; CV. – CVI. ...	hora. CV. – CVI. ...

Por las consideraciones expuestas, las diputadas y diputados que integramos la Comisión de Movilidad Sustentable llegamos a la conclusión de **aprobar en sentido positivo con modificaciones** la Iniciativa con Proyecto de Decreto materia de este dictamen, sometiendo a la consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México el siguiente:

## DECRETO QUE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

**Artículo Único:** Se **REFORMA** el artículo 9, fracción CIV de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 9.- ...

I al CIII...

**CIV. – Vehículo no motorizado:** Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

CV. – CVI. ...

## TRANSITORIOS

**Primero.** - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

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

Palacio Legislativo de Donceles, a los treinta días de junio del dos mil veinte.



I LEGISLATURA

# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

## LISTA DE VOTACIÓN

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE			
DIPUTADA / DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <p><b>Miguel Ángel Macedo Escartín</b> Presidente <b>morena</b></p>	<p>DocuSigned by: <i>Miguel Angel Macedo Escartin</i> 5E810B153F32475...</p>		
 <p><b>Sandra Esther Vaca Cortés</b> Vicepresidenta </p>			
 <p><b>Ana Patricia Báez Guerrero</b> Secretaria </p>	<p>DocuSigned by: <i>Ana Patricia Báez Guerrero</i> F11F7A2A05324E5...</p>		
 <p><b>Ma. Guadalupe Aguilar Solache</b> Integrante <b>morena</b></p>	<p>DocuSigned by: <i>MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE</i> 9DF2A15E4878474...</p>		
 <p><b>María Guadalupe Chavira de la Rosa</b> Integrante <b>morena</b></p>			
 <p><b>Jorge Gaviño Ambriz</b> Integrante </p>	<p>DocuSigned by: <i>Jorge Gaviño Ambriz</i> 9FEFBE7BC66F4AD...</p>		
 <p><b>Jannete Elizabeth Guerrero Maya</b> Integrante </p>	<p>DocuSigned by: <i>Jannete Elizabeth Guerrero Maya</i> 82BB44A0CA1D40D...</p>		
 <p><b>María de Lourdes Paz Reyes</b> Integrante <b>morena</b></p>			
 <p><b>Alfredo Pérez Paredes</b> Integrante <b>morena</b></p>	<p>DocuSigned by: <i>Alfredo Pérez Paredes</i> 24C4B0CE30A349E...</p>		
 <p><b>María Gabriela Salido Magos</b> Integrante </p>	<p>DocuSigned by: <i>Gaby Salido</i> 433288B74A5A4CF...</p>		
 <p><b>Esperanza Villalobos Pérez</b> Integrante <b>morena</b></p>	<p>DocuSigned by: <i>Esperanza Villalobos Pérez</i> AF638C5DF7DE435...</p>		

Palacio Legislativo de Donceles, a los treinta días de junio del dos mil veinte.