

**DIP. CARLOS  
CASTILLO PEREZ**

**DIP. JESUS MARTÍN DEL CAMPO  
PRESIDENTE DE LA MESA  
DIRECTIVA DEL CONGRESO DE  
LA CIUDAD DE MÉXICO.**

**P R E S E N T E**

El suscrito Diputado Carlos Alonso Castillo Pérez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en esta Primera Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 122, apartado A, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción LXXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 5 fracciones I y II, 82 y 83 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este Honorable Congreso para su análisis y discusión, la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE LA CUAL SE REFORMA EL SEGUNDO PÁRRAFO DE LA FRACCIÓN XIV DEL ARTÍCULO 10, APARTADO A, DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES DEL DISTRITO FEDERAL, lo anterior al tenor de la siguiente:**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La bicicleta es considerada un medio de transporte alternativo que representa múltiples ventajas para las personas que se valen de ella para trasladarse.

## DIP. CARLOS CASTILLO PEREZ

Según la Fundación española Aquae, los beneficios para las personas que utilizan con frecuencia la bicicleta se resumen de la siguiente manera:

a) Ventajas para la salud.

El uso diario de la bicicleta es una ayuda para mejorar la salud física y emocional pues reduce los niveles de colesterol en la sangre; minimiza los niveles de estrés y mejora el estado de ánimo; es una excelente forma de combatir la obesidad; ayuda a mejorar la coordinación motriz; mejora el sistema respiratorio y cardiaco; reduce el riesgo de sufrir infarto o problemas cerebrovasculares y; tonifica los músculos.

b) Ventajas para el Medio Ambiente.

La bicicleta es un medio de transporte limpio. Esta es una opción de movilidad no contaminante perfecta ya que no produce gases tóxicos y además ocupa menos espacio, un equivalente es que 16 bicicletas ocupan lo mismo que un automóvil.

Según datos de la consultora danesa Copenhagenize, que publica un ranking anual con las 20 ciudades más amigables del mundo para andar en bicicleta, Amsterdam, capital holandesa, lidera el ranking, según las últimas estadísticas, un 75% de sus 750.000 habitantes tiene una bicicleta y un 50% la usa a diario.

Una investigación del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México llamada *Bicicletas para la ciudad Una propuesta metodológica para el diagnóstico y la planeación de infraestructura ciclista del 2016* muestra con claridad los múltiples beneficios personales y colectivos que implica el uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte.

## **DIP. CARLOS CASTILLO PEREZ**

Uno de los ejes del plan integral de movilidad para la Ciudad de México propuesto por Claudia Sheinbaum es Integrar los distintos sistemas de transporte de la ciudad, promoviendo los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público

La infraestructura ciclista de la ciudad es escasa, está desconectada y se concentra en las zonas Céntricas, sin embargo, el planteamiento de la jefa de Gobierno es fortalecer y promover este medio de transporte.

Uno de los principales obstáculos para que aumente el uso de la bicicleta como medio de transporte es la falta de estacionamientos seguros. Las y los ciclistas no sólo necesitan rutas buenas, directas, cómodas, atractivas y seguras, sino también facilidades para estacionar sus bicicletas de manera segura y ordenada, en lugares apropiados. Una consulta a las personas que andan en bicicleta revela que prácticamente todos han experimentado el robo de su bicicleta por lo menos una vez, y para los más veteranos, no es fuera de lo común saber de robos de dos o más veces. Y al preguntar a los encuestados por qué no utilizan la bicicleta para sus viajes diarios, un 19% dice que “no tendría donde estacionarla” (Informe de Parámetros Culturales y Sociales, 2006)<sup>1</sup>. En la práctica, la falta de estacionamiento lleva a un menor uso de la bicicleta.

La ubicación de facilidades para estacionar bicicletas en lugares aptos y accesibles es una buena medida para estimular un mayor uso de la bicicleta como modo de transporte. Las y los ciclistas quieren dejar sus bicicletas lo más cerca posible de su lugar de destino.

El problema de no contar con un sistema integrado de estacionamiento de la bicicleta conlleva no sólo una falta de seguridad para las y los usuarios, sino

---

<sup>1</sup>[http://www.ciclovida.ufpr.br/wpcontent/uploads/2011/07/bpp\\_pdf/Manual%20Desenho%20Estacionamientos%20bicicleta%20\[Ciudad%20Viva\].pdf](http://www.ciclovida.ufpr.br/wpcontent/uploads/2011/07/bpp_pdf/Manual%20Desenho%20Estacionamientos%20bicicleta%20[Ciudad%20Viva].pdf)

## DIP. CARLOS CASTILLO PEREZ

además un deterioro del medio ambiente urbano, al tener que improvisar, amarrando o encadenando la bicicleta con postes de la luz o incluso árboles. Un rack para bicicleta mal diseñado puede ocupar el espacio ineficientemente y brindar un servicio menor al que se esperaba, al no acomodarse a las necesidades de los distintos tipos de bicicleta, y de ciclista. Incluso dañan las bicicletas, dejando torcidas las ruedas o rompiendo las tuercas.

Así que una política de integración de racks para bicicletas en espacios públicos y privados, y especialmente en puntos de transferencia entre distintos modos de transporte, forma parte integral de cualquier política de promoción e incentivos, “desde arriba”.

Dentro de los ejes de acción planteados en el plan de movilidad se encuentra Construcción de biciestacionamientos masivos con operación unificada.

Por su parte, la Secretaría de Movilidad en su plan anual de trabajo establece que se trabajará para concretar la construcción de estacionamientos seguros para bicicleta.

La Secretaría de Salud publicó en 2016 la primera edición de la guía: “ *Más ciclistas, más seguros. Guía de intervenciones para la prevención de lesiones en ciclistas urbanos*”, donde precisa:

*“El uso de la bicicleta como modo de transporte urbano representa una solución a los problemas generados en gran medida por las externalidades negativas del uso excesivo del automóvil particular, así como de la prioridad que se le ha dado al invertir principalmente en infraestructura para éste. Ejemplos de estos problemas son el congestionamiento vial, la contaminación y la inseguridad vial, mismos que impactan el funcionamiento de toda la ciudad, así como la salud,*

## DIP. CARLOS CASTILLO PEREZ

*economía y calidad de vida de los ciudadanos. Por estas razones, es recomendable que las ciudades mexicanas busquen estrategias para incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte. Los peatones y ciclistas encabezan la jerarquía de la movilidad, que ordena los modos de transporte de acuerdo a su vulnerabilidad y las externalidades positivas y negativas que crean. Entre las externalidades negativas se incluyen los riesgos que determinado modo representa para los demás usuarios de la vía. Esta jerarquía establece que la inversión, el diseño, y la construcción de las calles y el espacio público debe priorizar la protección de los usuarios vulnerables en términos de accesibilidad y seguridad vial. Una ciudad amable y equitativa es una ciudad que protege y da prioridad a las poblaciones vulnerables.”*

Por otra parte, el Instituto Belisario Domínguez llevó a cabo un análisis respecto al uso de la bicicleta, realizado por López Gómez, Lizbeth (2018), “*La bicicleta como medio de transporte en la Movilidad Sustentable*”.<sup>2</sup>

Las conclusiones se retoman a continuación:

*“A raíz de la constante expansión de las manchas urbanas, en el mundo se está desarrollando una nueva visión respecto a la movilidad sustentable. Situación que ha llevado, a que los países realicen acciones encaminadas a implementar proyectos de largo alcance que fortalezcan y diversifiquen el transporte urbano. Como es el caso de Suiza y Alemania ciudades en donde la tecnología, la creación de aplicaciones móviles (APP) para la*

---

<sup>2</sup> Cuadros Analíticos de Propuestas Legislativas No. 23, Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República, México, 14p

## DIP. CARLOS CASTILLO PEREZ

*intermodalidad, el transporte eléctrico e híbrido, la reducción de impuestos para bicicletas eléctricas, el compartir medios de transporte, ha jugado un importante papel para la reducción de contaminantes, acciones que bien pueden ser replicables en otros países. Aunado a lo anterior, México es otro de los países que busca mejorar el desplazamiento, la asequibilidad y disponibilidad de los medios de transporte, por tal razón en el 2014 se lanzó la Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable (EMUS) que pretende transformar los hábitos de desplazamiento de las y los mexicanos e incentivar el uso eficiente del espacio público (SEDATU, 2014). La mencionada estrategia tiene como finalidad transitar de un modelo tradicional de transporte a una movilidad sustentable porque las ciudades se encuentran diseñadas para el uso de los automóviles, a estar constantemente construyendo avenidas, carreteras y autopistas, lo cual ha llevado a que el parque vehicular aumente de manera considerable, desplazando otros tipos de movilidad. Esta situación se ha agravado por falta de un transporte seguro, capaz de brindar un servicio eficaz y eficiente. Por tal razón, es necesario poner en marcha soluciones inteligentes que puedan satisfacer las necesidades actuales de movilidad, así como mejorar la calidad de vida de los habitantes, sin poner en riesgo el medio ambiente. Existen muchas opciones para lograrlo, una de ellas es incentivar el uso de la bicicleta, garantizándoles a los usuarios seguridad y eficiencia en su traslado, vías exclusivas y en buen estado, así como una amplia y bien interconectada red a lo largo de toda la ciudad. Para una movilidad sustentable es fundamental que la ciudadanía pueda caminar, utilizar la bicicleta, compartir servicios de transporte para reducir la necesidad de*

## **DIP. CARLOS CASTILLO PEREZ**

*medios particulares e impulsar proyectos de interconectividad en los que participen de manera activa los propios usuarios.<sup>3</sup>*

En este orden de ideas, y considerando que los centros comerciales ponen a disposición del consumidor una enorme variedad de bienes, productos y servicios, concentrados en un mismo sitio, y que la afluencia a estos centros es elevada, es que la presente iniciativa plantea la posibilidad de que en el ánimo de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte, con todos los beneficios resumidos anteriormente, los centros comerciales dispongan obligatoriamente de un espacio suficiente y proporcional a las dimensiones del centro comercial y su aforo, destinado únicamente para el resguardo de bicicletas de las personas consumidoras que asistan.

Con base en lo anterior, es menester realizar la siguiente propuesta de modificación a la Ley de Establecimientos Mercantiles:

---

<sup>3</sup> <https://lasillarota.com/este-es-el-centro-comercial-donde-mas-bicicletas-se-roban/207408>



**morena**  
La esperanza de México

**DIP. CARLOS  
CASTILLO PEREZ**

<b>DICE</b>	<b>DEBE DECIR</b>
-------------	-------------------





Artículo 10.- Las personas titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal tienen las siguientes obligaciones:

Apartado A:

I.- ...

XIV.- ...

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

...

a)...

b)...

c)...

d)...

e)...

DIP. CARLOS CASTILLO PÉREZ

Artículo 10.- Las personas titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal tienen las siguientes obligaciones:

Apartado A:

I.-...

XIV.- ...

**Quando en el establecimiento mercantil existan las condiciones, habilitarán un espacio destinado únicamente para el resguardo de bicicletas; las plazas comerciales tendrán la obligación de contar con un espacio destinado para el resguardo únicamente de bicicletas, el mismo deberá ser proporcional a las dimensiones del centro comercial, así como a su aforo.**

...

a)...

b)...

c)...

d)...

e)...

**DIP. CARLOS  
CASTILLO PEREZ**

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta Soberanía el siguiente:

**DECRETO**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Se reforma el segundo párrafo de la fracción XIV del artículo 10, apartado A, de la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 10.-** Las personas titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal tienen las siguientes obligaciones:

Apartado A:

I.-...

...

XIV.- Artículo 10.- Las personas titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal tienen las siguientes obligaciones:

Apartado

A:

I.-...

**DIP. CARLOS  
CASTILLO PEREZ**

XIV.-...

**Cuando en el establecimiento mercantil existan las condiciones, habilitarán un espacio destinado únicamente para el resguardo de bicicletas; las plazas comerciales tendrán la obligación de contar con un espacio destinado para el resguardo únicamente de bicicletas, el mismo deberá ser proporcional a las dimensiones del centro comercial, así como a su aforo.**

...

a)...

b)...

c)...

d)...

**TRANSITORIOS**

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

**SEGUNDO:**

**ATENTAMENTE**



I LEGISLATURA

**morena**  
La esperanza de México

**DIP. CARLOS  
CASTILLO PEREZ**