



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA



Ciudad de México, a 31 de julio de 2023.
CCDMX/IIL/DVHLR/059/2023.

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

ALFONSO VEGA SANZ-ÁRIZ

El suscrito Diputado Víctor Hugo Lobo Román, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México y artículos 1, 26 y 29 fracción XI de la Ley Orgánica; y 76 y 79 del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México; solicito atentamente la inscripción en el orden del día para la Sesión de la Comisión Permanente a celebrarse el miércoles 02 de agosto de la presente anualidad, los siguientes:

No.	Asunto	Instrucción
1	INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 50 DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, SUSCRITA POR LA DIPUTADA POLIMNIA ROMANA SIERRA BÁRCENA.	Se presenta ante el pleno
2	PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL SISTEMA DE AGUAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SACMEX), A LA ALCALDÍA TLÁHUAC Y A LA COMISIÓN DE RECURSOS NATURALES Y DESARROLLO RURAL (CORENADR), PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES REALICEN DIVERSAS ACCIONES A EFECTO DE PRESERVAR Y PROTEGER LA ZONA CHINAMPERA DE SAN PEDRO TLÁHUAC, SUSCRITA POR EL DIPUTADO VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN	Se presenta ante el Pleno

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Victor Hugo Lobo Román

DIPUTADO VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA

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

POLIMNIA ROMANA SIERRA BÁRCENA, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, en uso de las facultades que me confieren los artículos los artículos 46 fracción I, de la Constitución Política de la Ciudad de México; así como, 4 fracciones XXI y XXXIX del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, los cuales establecen la facultad de las y los diputados de ingresar iniciativas de leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso, las cuales deben cumplir con la fundamentación y motivación que dicha normativa exige, someto a consideración de este H. Órgano Parlamentario la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 50 DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO.**

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA: INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 50 DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER.

La presente iniciativa tiene por objeto establecer los estímulos necesarios para que los habitantes de la Ciudad de México opten por la utilización de transportes no motorizados como bicicletas y con esto contribuir a una mayor movilidad y la reducción de los gases de efecto invernadero.

Derivado de las recientes reformas a la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México, usuarios de redes sociales se cuestionaron sobre los incentivos para la utilización de bicicletas. En específico al determinarse con las nuevas reformas que establecen el cobro de tarifas iguales para vehículos sin importar sus dimensiones, las bicicletas pagarían lo mismo, lo que se contempla conforme a lo siguiente:

“Artículo 48.- Los titulares u operadores de estacionamientos públicos tendrán además de las señaladas en el artículo 10 de la presente Ley, las siguientes obligaciones:

...

II. Las tarifas autorizadas para cada estacionamiento serán únicas para todos los vehículos, sin importar sus dimensiones;...”

En efecto, como los usuarios de redes sociales cuestionan es importante la generación de incentivos para que ciclistas opten por la utilización de bicicletas en lugar de automóvil para lo cual debe garantizarse las condiciones adecuadas para que sea atractivo la utilización de estos medios.

Como lo señalé en mi razonamiento en Tribuna del Pleno, ante la aprobación de las reformas referidas, recalqué que los estacionamientos públicos, si bien son establecimientos mercantiles, no dejan de cumplir con una función social y ambiental.

En efecto, los estacionamientos disminuyen el congestionamiento en el flujo vehicular al reducir la cantidad de automotores en desplazamientos, que al no encontrar dónde estacionarse desencadenan problemas de movilidad, tránsito vehicular, contaminación, gasto de combustible, pérdida de tiempo y dinero.

Por lo que es indispensable que dichos establecimientos contribuyan a generar las condiciones para que ciclistas opten por el uso de este transporte cada vez más.

En este contexto, usuarios de redes sociales señalaron la incertidumbre en torno a que si con la reforma planteada podrían implicar que un usuario de bicicleta que pretendiese solicitar los servicios de un estacionamiento público tendría que pagar el mismo costo que un vehículo no motorizado, ya que la fracción II del artículo 48 de la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México, que las tarifas serán únicas para los vehículos sin importar sus dimensiones.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

No se advierte que la presente iniciativa pretenda resolver una problemática desde la perspectiva de género, razón por la que no se considera necesario entrar al análisis de este apartado.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN.

La Ciudad de México busca impulsar el uso del transporte no motorizado como bicicleta con la implementación de más ciclovías y biciestacionamientos. La capital del país ha fomentado el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo al automóvil para aminorar la saturación de tráfico vehicular y por sus beneficios a la salud, así como al medio ambiente.

Durante la pandemia, la estrategia se reforzó por peligro que representaba viajar en transporte público, y se buscó dar más vías a los vehículos no motorizados.

La bicicleta en México como modo de transporte y de diversión es usada desde hace décadas, pero ahora en el Siglo XXI, debido a las dificultades de movilidad en distintas ciudades y a los altos costos de combustibles, se ha convertido en una forma fácil, económica y sustentable para el traslado de miles de personas dentro de grandes metrópolis. La Ciudad de México es un claro ejemplo en el que la cultura ciclista cada vez toma mayor auge y que sirve como solución a grandes problemas, como la contaminación y al desahogo vehicular que sufren las principales arterias viales.

Una de las opciones más infravaloradas en la planificación de transporte es la integración de la bicicleta a los sistemas de transporte público. Al combinar ambos a través de la planificación y el diseño se pueden compensar las carencias que tienen cada uno por separado: la bicicleta, su flexibilidad y cobertura espacial sobre todo para la conectividad de primer/último kilómetro; el transporte público, la facilidad de recorrer largas distancias que en bicicleta pueden ser difíciles de cubrir.

Esta relación simbiótica tiene el potencial de crear un poderoso nuevo modo de transporte que puede transformar la experiencia de traslado para una gran parte de la población de cualquier ciudad.

Viajar con tu bici en el transporte público, estacionarla antes de tomar un bus o simplemente devolverla al sistema público de casilleros son algunos ejemplos específicos de esta integración. Sin embargo, es necesario que tanto los esfuerzos de planificación y de diseño orientados a la integración de la bicicleta y el transporte público contemplen criterios conectividad y accesibilidad directa, segura y universal.

En las grandes ciudades de América Latina, por ejemplo, aunque la caminata de por sí es un elemento inseparable del transporte público, la infraestructura peatonal para acceder a los sistemas masivos de transporte en muchos casos es insegura, peligrosa y obstaculizada.

Hay numerosos beneficios asociados a la integración bus-bici. Además de incrementar el área de acceso al sistema de transporte público, los usuarios pueden personalizar los viajes más a su medida al escoger estaciones y servicios y responder mejor a saturaciones e interrupciones.

Los aparcaderos de bicicletas son una solución de mayor escala y capacidad. Por ejemplo, en Alkmaar, Países Bajos hay más de 300 cupos ubicados debajo de la rampa de acceso a la estación en el nivel superior. Esta solución implica un aprovechamiento del espacio debajo de la rampa, en donde también se encuentra una estación del sistema público de alquiler de bicicletas.

Los edificios para estacionamientos son espacios con más de 500 cupos, construidos como una extensión de la estación. Cuentan con un acceso de forma directa a ésta y cuentan con altos niveles de integración, seguridad y activación del espacio público.

Un ejemplo pionero de esta infraestructura se encuentra en la ciudad de Haarlem, Países Bajos, mientras que el estacionamiento más grande del mundo está en Utrecht, en el mismo país. Este último cuenta con una capacidad de más de 12,500 lugares (superando los 9,400 de la estación de Kasai en Tokio, Japón). El estacionamiento está ubicado en la estación central de trenes de Utrecht, el nodo de transporte del país más grande del país, y forma parte de un sistema de 5 biciestacionamientos en los alrededores de la estación que suman una capacidad de 22,000 lugares.

La pandemia ha provocado nuevos hábitos en las personas y la forma de transportarse es una de ellas. El uso de bicicletas en todo el territorio mexicano ha alcanzado cifras muy importantes desde el arranque de la pandemia por el coronavirus, mientras que las personas evitan el contacto y la aglomeración en los transportes públicos, las bicicletas se volvieron una alternativa sana, económica y segura.

Viajar en el transporte público provoca que las personas se junten e inevitablemente mantengan un contacto cercano, eso se volvió una pregunta diaria para los mexicanos. ¿Cómo evitar que el contacto en los transportes se repita día a día? Allí es donde aparece la bicicleta, que da un resultado seguro, económico y saludable. Mucha gente optó por cambiar su medio de transporte al de 2 ruedas, para ir al trabajo, para pasear y para estar activos de alguna forma: el número de ciclistas se triplicó por coronavirus pasando de 1.996 en abril (inicio de las restricciones fuertes por pandemia) a 6.415 ciclistas a fin de octubre de 2020.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) afirma los beneficios del uso de la bicicleta, además aseguró que la misma te proporciona una vida más saludable indicando que hasta 5 millones de muertes al año podrían evitarse si la población mundial fuera más activa.

El gobierno de México al darse cuenta que cada día las personas optan por este medio, han implementado nuevos proyectos de planificación urbana, como la creación de más de 64 kilómetros de ciclovías en el territorio mexicano, más señales viales y todo lo necesario para la circulación.

Por eso, es muy común encontrar en las principales ciudades de México carriles alternativos que posibilitan la circulación de forma segura y rápida.

Así como se evita los contagios y las aglomeraciones, también ayuda al medio ambiente, ya que reduce la contaminación agravada por los gases contaminantes que emiten los autos que circulan diariamente en el país.

Con datos brindados por el Banco de Información Económica del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en octubre de 2020 se manufacturaron en México 111.700 bicicletas, se podría decir que fue la mayor producción mensual lograda a lo largo del año, esta producción viene de la mano con todos los planeamientos que viene llevando el gobierno mexicano respecto a la suba de usuarios que optan por circular en bicicletas.

¿Cuántas bicicletas en la Ciudad de México y Área Metropolitana?

Según datos del INEGI recabados en 2017 con la 'Encuesta de Origen – Destino', el 35.9% de los hogares de la Ciudad de México y Área Metropolitana, de un total de 5.9 millones, cuenta con una bicicleta, las cuales pueden tener más de un uso, los principales con fines recreativos y de transporte. Más de 2 millones 118 mil de dicha clase de vehículos existen en nuestra ciudad, aunque no todos fungen como modo de transporte cotidiano.

¿Cuántos ciclistas activos existen en la Ciudad de México y Área Metropolitana?

Según la misma encuesta desarrollada por INEGI, de las 15.62 millones de personas que transitan cotidianamente la zona metropolitana, solo el 2.2% usan la bicicleta de forma regular para realizar traslados, es decir, cerca 340 mil ciclistas activos de forma ordinaria. De dicha cantidad de personas, el 76% son hombres (aproximadamente 260 mil personas), mientras que el restante 24% son mujeres (80 mil ciclistas). Es decir, por cada mujer ciclista en nuestra ciudad, existen tres hombres que usan la bicicleta como modo de movilidad.

El por lo anterior, que se estima necesario especificar que por lo que respecta a bicicletas, se propone especificar que estos pagarán de conformidad con el espacio de los cajones de estacionamiento que utilicen. Lo anterior, a fin de que las bicicletas, realicen un pago equitativo y proporcional del espacio utilizado, a fin de incentivar este tipo de vehículos individuales y menos contaminantes.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD.

5.1. Fundamento convencional

Que de conformidad con el artículo 11 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales "Protocolo de San Salvador", ratificado por México el 16 de abril de 1996, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1 de septiembre de 1998, toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con servicios públicos básicos. Asimismo, los Estados Parte promoverán la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente.

5.2. Fundamento Constitucional

El derecho al medio ambiente, que no responde solamente al interés o beneficio social de los individuos que existen en el presente, sino también de quienes existirán en el futuro. La variante al principio de igualdad en el contexto ambiental se refiere al compromiso de preservar los recursos naturales, en su versión actual y de forma dinámica, hacia el futuro.

Nuestro Máximo Ordenamiento establece en el párrafo cuarto del artículo 4º, en el cual se establece el derecho a un medio ambiente sano y la obligación del Estado de garantizarlo, y de manera muy específica al tema que atañe esta iniciativa, movilidad, se cita lo siguiente:

Artículo 4º

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

Tanto el derecho a un medio ambiente sano, como la correlativa obligación de garantía del Estado tienen que ser leídos desde la facultad constitucional directa que establece el interés público y permite establecer modalidades a la propiedad, sin que esto se convierta en una

expropiación o confiscación de la misma. Lo anterior no implica que al imponer modalidades a la propiedad con base en el artículo 27 constitucional, las autoridades no tengan la obligación de justificar razonablemente las medidas correspondientes, para evitar la arbitrariedad.

Por otra parte, el numeral 2 del Apartado E del artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México, refiere que 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.

El contexto ambiental se dibuja como un concepto en el que cobra relevancia el compromiso de preservar los recursos naturales –no sólo con una versión actual, sino de forma dinámica, hacia el futuro– que se plasma desde el texto constitucional hasta las normas que se reclaman.

Es por eso que el criterio en el que se basa la distinción entre sujetos responde a un fin objetivo y constitucionalmente válido –la protección al medio ambiente– detrás del cual existe una ponderación o evaluación entre los intereses que se pretende preservar.

La necesidad por usar medios de transportes ha aumentado año con año, por lo que la población ha optado por hacer uso de vehículos no motorizados, como lo es el caso de las bicicletas al ser considerado un medio de fácil alcance.

Algunos puntos importantes para considerar son los siguientes:

1. Contar con un seguro de responsabilidad civil o fianza, ya que es más fácil llevar a cabo un robo de bicicleta en un estacionamiento público a diferencia de un vehículo motorizado. Al mismo tiempo se toma prevención en daños totales o parciales y daños a terceros.
2. Disminución de espacios en estacionamientos públicos.
3. Beneficio para la salud física y mental, como reducción del riesgo de infarto, estimulación de músculos, mejora de postura, minimiza los niveles de estrés, mejora el estado de ánimo, entre otros. La Organización Mundial de la Salud, indicó el uso de este transporte como una forma de evitar la propagación del COVID-19, al reducir el uso de transporte público y manteniendo el distanciamiento social.
4. Aporte ecológico, reduciendo la contaminación provocada por emisiones de los automóviles y vehículos de transporte público y exhortando a la población a una forma de movilidad sostenible y reduciendo el tráfico.
5. Mejora económica para la población, ya que la bicicleta es un medio de transporte de baja inversión y mantenimiento en comparación de un vehículo motorizado

Ahora bien, dado que las modalidades, dimensiones, ubicaciones de estacionamiento y ubicaciones en una Ciudad con una red de vías requieren que sean las autoridades de movilidad.

Cada individuo tiene derecho a decidir libremente sus desplazamientos y la forma en que estos desplazamientos se realizan. La Ciudad de México reconoce el derecho de todas las personas

y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción.

El derecho a la movilidad es igual para todas las personas, pero las leyes darán preferencia a las formas más sustentables de movilidad y protección a las más vulnerables. Las personas elegirán su modo de desplazamiento con libertad, pero la Ciudad de México favorecerá los medios colectivos y no motorizados, y podrá, en un momento dado, aplicar desincentivos y restricciones a los modos individuales motorizados.

La falta de recursos no será una limitante para los desplazamientos, para lo cual la Ciudad de México establecerá los mecanismos que permitan a las personas con limitantes económicas el uso del transporte público conforme a su capacidad de pago. La Ciudad de México deberá establecer las medidas necesarias para que las personas con discapacidad puedan desplazarse con independencia por la ciudad.

Por otra parte, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México precisa 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.

La movilidad es el derecho de toda persona a desplazar individuos y bienes para acceder, mediante los diferentes modos de transporte, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que reconoce la Ley, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

El sistema de movilidad en la Ciudad de México debe ajustarse a la jerarquía de movilidad establecida en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

El por lo anterior, que se estima necesario especificar que por lo que respecta a bicicletas, que estos pagarán sus tarifas de conformidad con el espacio de los cajones de estacionamiento que utilicen. Lo anterior, a fin de que las bicicletas, realicen un pago equitativo y proporcional del espacio utilizado, a fin de incentivar este tipo de vehículos individuales y menos contaminantes, insertando esta especificación en el artículo 50 fracción II de la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México, en las bases respecto de las tarifas, como se precisa en el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO ORIGINAL	TEXTO MODIFICADO
Artículo 50.- Además de lo establecido en los artículos precedentes, los	Artículo 50.- ...



<p>titulares de estacionamientos públicos:</p> <p>I. Cobrarán sus tarifas por fracciones de 15 minutos desde la primera hora, debiendo ser el mismo precio para cada fracción.</p> <p>II. Las tarifas autorizadas para cada estacionamiento serán únicas para todos los vehículos, sin importar sus dimensiones.</p> <p>III. Podrán tener otras actividades complementarias para los giros de bajo impacto, siempre y cuando el espacio que se destine para su prestación no exceda del 10% de la superficie del establecimiento y no se vendan bebidas alcohólicas.</p> <p>IV. Podrán arrendar cajones de estacionamiento, por un lapso determinado a los usuarios del mismo, o a otros establecimientos mercantiles, sin afectar la capacidad de cajones que puedan brindar al servicio público. Deberán hacer del conocimiento de los cajones arrendados a la Alcaldía para su registro correspondiente.</p>	<p>I...</p> <p>II. Las tarifas autorizadas para cada estacionamiento serán únicas para todos los vehículos, sin importar sus dimensiones. Con excepción de bicicletas, cuyas tarifas serán proporcionales al espacio de cajón utilizado por aquéllas.</p> <p>III...</p> <p>IV...</p>
	<p style="text-align: center;">TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de</p>

su publicación en la **Gaceta Oficial**
de la Ciudad de México.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO: INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 50 DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO.

VII. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR. LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO.

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO.

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 50 DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

Artículo 50.- ...

I...

II. Con excepción de bicicletas, cuyas tarifas serán proporcionales al espacio de cajón utilizado.

III...

IV...

IX. ARTÍCULOS TRANSITORIOS.

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a julio de 2023

Polimnia Romana Sierra Bárcena

DIP. POLIMNIA ROMANA SIERRA BÁRCENA
Integrante del Partido de la Revolución Democrática