



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

Ciudad de México, a 14 de abril del año 2021.

MAME/AL/048/21

**ASUNTO: SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN DE
INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO**

DocuSigned by:
Presidencia Mesa Directiva
2E74906F-004427

**MAESTRO ALFONSO VEGA GONZALEZ
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA
PRESENTE.**

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en el artículo 5, fracción I; 82 y 83 segundo párrafo, fracciones I y II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, muy atentamente, me permito solicitar la inclusión en el Orden del Día de la Sesión Ordinaria de este Órgano legislativo, a celebrarse el siguiente **martes 20 de abril del año en curso**, la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE AGREGA LA FRACCIÓN III
Y RECORRE LAS SUBSECUENTES AL ARTÍCULO 34 DE LA LEY ORGÁNICA
DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Con ese propósito, acompaño para los fines procedentes, archivo electrónico de la iniciativa con proyecto de decreto a la que me he referido.

Anticipadamente agradezco a usted su atención y hago propicio el momento para hacerle llegar un saludo cordial.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:
MIGUEL ANGEL MACEDO ESCARTIN
1B978469-1540E...



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

DIPUTADA ANA PATRICIA BAEZ GUERRERO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE
MEXICO, I LEGISLATURA.
P R E S E N T E

El que suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín** integrante del Grupo Parlamentario de **MORENA**, de la Primer Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por: el artículo 122, apartado A, fracción segunda de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 30 numeral 1, inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; el artículo 12, fracción segunda de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y el artículo 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Congreso la siguiente:

08
MAME

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE AGREGA LA FRACCIÓN III
Y RECORRE LAS SUBSECUENTES AL ARTÍCULO 34 DE LA LEY ORGÁNICA
DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La vida en las grandes urbes sería imposible sin sistema de transporte público, el cual ofrezca a las personas opciones para desplazarse y movilizarse.

Los Países Bajos tienen la tasa más alta de uso de bicicletas, ofrecen la gama más amplia de conocimientos sobre ciclismo y son famosos en todo el mundo por su infraestructura ciclista. En todo el mundo existe un interés creciente en el uso de bicicletas.

En este sentido, la utilización de la bicicleta como medio de transporte se ha popularizado, asume un rol importante por sus propias características de eficacia y eficiencia como modo de transporte urbano. Si bien es cierto que este medio de



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

transporte tiene altas bondades, se debe reconocer que el uso de la bicicleta tiene también inconvenientes, tales como las condiciones climáticas, fuertes pendientes, el riesgo al robo y el peligro latente de sufrir algún tipo de accidente al interactuar con todas las personas usuarias de la vía, son algunos de los problemas principales que se encuentran las personas que deciden utilizar este medio de transporte.

En la Ciudad de México, el uso de la bicicleta se ha incrementado de forma considerable en los últimos años. Desde el año 1998 las primeras organizaciones en pro de este medio de transporte comenzaron a trabajar en el impulso de políticas públicas y de campañas para lograr sensibilizar a la gente respecto a temas de movilidad y medioambiente

De acuerdo a la Encuesta Origen-Destino 2007 se realizaban 107 mil viajes en bicicleta diariamente en la Ciudad de México. Durante el año 2018 se publicó la Encuesta Origen-Destino 2017 en la que la cifra de ciclistas para la Ciudad de México es de 240 mil viajes¹. Dicha encuesta se concentra principalmente en las características del viaje, la cual entre sus datos denota que la cantidad de viajes en bicicleta se ha elevado en más del doble.

La Ciudad de México cuenta actualmente con 88.43 kilómetros de infraestructura ciclista en uso². Sin embargo, la falta de respeto por parte de las personas para confluir en la vía pública de forma armónica, es un factor importante para que las personas decidan no utilizar la bicicleta como medio de transporte, aun teniendo la posibilidad de hacerlo.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En enero del 2004, se inauguró la primer ciclopista, cuya ruta ofrecía un recorrido de Ejército Nacional a Barranca del Muerto, la cual fue impulsada por la entonces

¹ https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

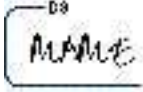
² <https://centrourbano.com/2020/05/08/semovi-infraestructura-ciclista-cdmx/#:~:text=Actualmente%2C%20en%20la%20CDMX%20hay,a%20crear%20redes%20en%20periferias.>



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

secretaria del Medio Ambiente de la Ciudad de México y ahora Jefa de Gobierno, la Dra. Claudia Sheinbaum.



Fue en el año 2007 cuando con el programa “Muévete en bici”, el cual constaba de un paseo dominical en bicicleta por Paseo de la Reforma, se dió espacio en la agenda pública a temas relacionados con la bicicleta, promoviéndola como medio de transporte y destacando los beneficios de utilizarla.

El programa “Muévete en Bici” es un programa social de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México, en el que calles y avenidas, regularmente utilizadas por transporte motorizado, se habilitan para dar paso a peatones, corredores, patinadores y ciclistas. Este programa permite a las personas usar los espacios públicos para la recreación, se fomenta la actividad física, la convivencia social y se promueve el uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad.³

Dicho programa ha generado que la gente en la Ciudad se familiarice con el uso de la bicicleta y la utilice por practicidad, para evitar manifestaciones, el tránsito y para recorrer distancias cortas. Sin embargo, el aumento en el uso de la bicicleta, lamentablemente ha traído consigo el aumento en accidentes.

Dentro del programa “Muévete en bici”, como un programa complementario se implementaron las Biciescuelas cuya finalidad es capacitar a las personas en materia de educación vial; con el objetivo de dar a conocer los derechos y obligaciones de todas las personas usuarias de la vía, así como las reglas de tránsito para circular en bicicleta en la ciudad, así como otras acciones que fomentan una cultura de seguridad para quienes practican el ciclismo urbano.

Dichas actividades promueven el uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad, ya que, al tener una guía respecto a la forma correcta y segura de utilizar este medio, las personas se sienten impulsadas para utilizarlos al tener mayor conocimiento respecto al ciclismo urbano responsable. Algunos de estos centros

³ http://data.sedema.cdmx.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com_content&view=article&id=44&it



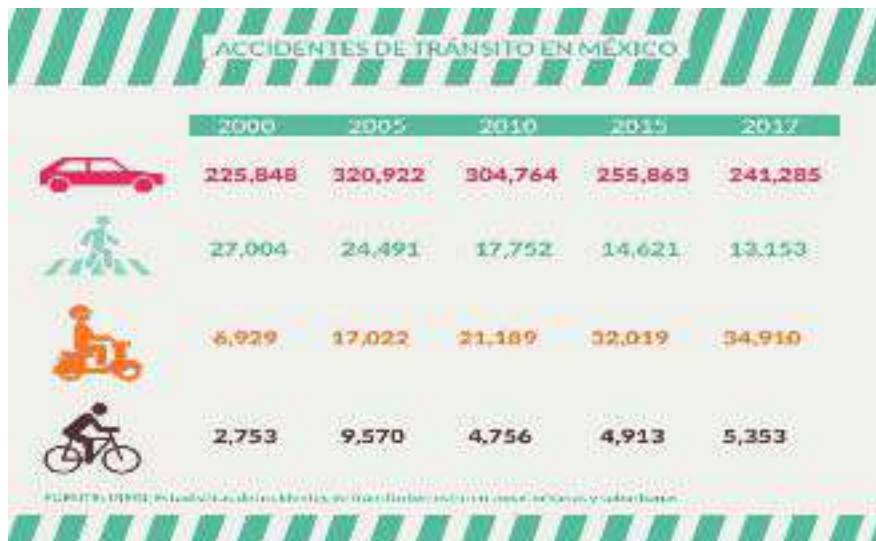
MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

incluyen en su programa la impartición de un curso de mecánica básica para en caso de ser necesario, tener conocimiento respecto a cómo arreglar desperfectos que pudiesen presentarse en las bicicletas.

En el mundo se fabrican más de 100 millones de bicicletas anualmente, tres veces más que el número de automóviles, y únicamente en los países desarrollados como, Canadá, Alemania y Holanda así como en China, son tomadas en cuenta como medio de transporte, dándoles la misma prioridad en la planeación y el desarrollo de la infraestructura vial que a autobuses y automóviles, así como en programas enfocados a la enseñanza del correcto uso de la bicicleta en el ámbito urbano, como la Biciescuela, en la Ciudad de México

Las cifras del año 2017 del INEGI reportaron un total de 367 mil 789 accidentes de tránsito, de los cuales, 241 mil 285 involucraron a un vehículo; 13 mil 153 fueron atropellamientos; mil 79 fue por colisión con un animal; en 47 mil 396 estuvo involucrado algún objeto fijo; 8 mil 633 fueron volcaduras; mil 930 caídas de pasajeros; 8 mil 554 por la salida del camino de algún auto; 235 por incendios; 298 por colisión con ferrocarril; en 34 mil 910 se vio involucrada una motocicleta; en 4 mil 963 el impacto fue con un ciclista, y 5 mil 353 se ubicaron en la categoría “otro”.





MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

De manera desafortunada, México ocupa el noveno lugar mundial en muertes por accidentes de tránsito, incluidos los atropellamientos a personas peatonas. Esto de acuerdo con el Estudio Origen- Destino 2017, coordinado por el Instituto Nacional de Geografía y estadística(Inegi) en colaboración con los institutos de Ingeniería y de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM, y los gobiernos capitalino y mexiquense.⁴

Ahora bien, de acuerdo a datos publicados que remiten procedencia al Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la Ciudad de México, en 2019 se registraron 717 accidentes de personas ciclistas, siendo las alcaldías más afectadas la Cuauhtémoc con 123 casos; Miguel Hidalgo con 88; Iztapalapa con 83; Gustavo A. Madero con 70, y Benito Juárez con 58; le sigue la alcaldía Tlalpan con 49; Xochimilco con 47; Iztacalco con 43; Coyoacán 39; Venustiano Carranza con 38; Álvaro Obregón 31; Azcapotzalco con 21, Tláhuac con 15; Magdalena Contreras 6; Cuajimalpa 3 y Milpa Alta 3⁵.

08
MAME



⁴ <https://www.sinembargo.mx/06-04-2019/3561587>

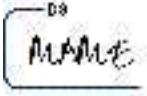
⁵ <https://lasillarota.com/metropoli/accidentes-de-ciclistas-en-2019-asi-cerraron-las-cifras/355586>



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

Como podemos observar, viajar en bicicleta es una de las formas de movilidad en la que desafortunadamente se han aumentado los números respecto a la cantidad de accidentes al año.

 Cabe mencionar que, la pandemia por la que atravesamos derivado de la propagación del virus Sars-Cov-2, que produce la enfermedad del Covid19, ha sido un impulso importante en el uso de la bicicleta como medio de transporte para frenar la severa crisis sanitaria. Fue tal el impacto en el aumento de uso de estas, que el Gobierno de la Ciudad de México implementó diversas ciclovías emergentes⁶ con la intención de brindar mayor seguridad a las personas y continuar motivando al uso de esta y evitar en lo posible el uso de transporte público.

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

Varios estudios, han demostrado que la bicicleta es el modo de transporte más eficiente en recorridos de hasta cinco kilómetros puerta a puerta. La Encuesta Origen-Destino 2007 (INEGI, 2007) de la Ciudad de México estableció que la velocidad promedio de los viajes realizados en bicicleta es de 16.4 Km/hr.

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

Es evidente, que los beneficios de implementar ciclovías en las ciudades han sido mayores a cualquier argumento que se pueda esgrimir en oposición y corresponden a una agenda de sustentabilidad y derechos que merece la ciudadanía. Continuar atendiendo a este llamado desde los diferentes órdenes de gobierno, realizando diversas acciones en favor de promover una movilidad más sustentable favorecerá

⁶ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/movilidad-covid-19-en-la-cdmx.pdf>



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

a la Ciudad de México, convirtiéndose en emblemático para el resto del país y en sintonía con otras ciudades del mundo que se han colocado a la vanguardia al responder de manera estratégica a las necesidades de movilidad, al repensar nuevas formas de movilidad a favor de la población.

En este sentido, la expansión de la implementación de programas como el de biciescuelas, resulta ser un complemento que sin duda traerá consigo beneficios importantes en el uso de la bicicleta.

Es de considerar que, el incremento del número de personas usuarias de la bicicleta en muchas ciudades requiere la implementación de programas adecuados y basados en métodos con calidad para el desarrollo del uso responsable y seguro de este transporte. Al mismo tiempo, requiere propiciar una movilidad amable y respetuosa, evitando así transpolar la falta de cultura vial que actualmente se vive en algunos lugares, además de que, dado el incremento en la infraestructura ciclista de la Ciudad, la capacitación brinda confianza para utilizar el vehículo no motorizado, incrementand el uso de estas vías, puesto que disipa los temores de transitar por una ciudad con mucho tráfico, de transportar objetos pesados, de transitar bajo situaciones climatológicas adversas, de transitar por calles empinadas, entre otros⁷.

Con la presente propuesta se pretende que, al ser las alcaldías el orden más cercano de gobierno a la ciudadanía, que cuenta con facultades en materia de movilidad, dentro de sus acciones al diseñar e instrumentar medidas que contribuyan al fomento y protección de personas que utilizan el transporte no motorizado, consideren la implementación de biciescuelas con la finalidad de proveer a las personas ciclistas de las herramientas necesarias para motivarles al uso de la infraestructura ciclista con seguridad y conocimiento al movilizarse de esta manera.

⁷ <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/bici-escuelas/>



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

- **Que el objetivo 11 los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU: “Ciudades y comunidades sostenibles” busca de aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad**

- **Que la resolución aprobada por la Asamblea General el 2 de marzo de 2010, 64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en su numeral 6 dice:**

“6. Exhorta a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción;”

- **Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4 mandata:**

“(...)”

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



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

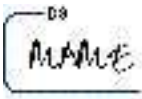
(...)

· Que la Constitución Política de la Ciudad de México mandata en su artículo 13:

“Artículo 13

Ciudad habitable

(...)



C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.”

Y en el Apartado E del mismo mandato:

“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



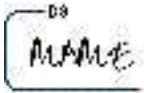
MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”

· Que la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México faculta:

Artículo 29. Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:

(...)



II. Obra pública y desarrollo urbano;

III. Servicios públicos;

IV. Movilidad;

V. Vía pública;

VI. Espacio público;

(...)”

Y en su art 34 dice:

Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:

I,

II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;

(...)



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

Derivado de lo anterior, se somete a consideración de esta soberanía la siguiente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE AGREGA LA FRACCIÓN III Y RECORRE LAS SUBSECUENTES DE ARTÍCULO 34 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, en los siguientes términos:

ÚNICO. - SE AGREGA LA FRACCIÓN III Y RECORREN LAS SUBSECUENTES DE ARTÍCULO 34 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

08
MAME

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

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:</p> <p>I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;</p> <p>II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;</p> <p>III. Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que afecten su destino y naturaleza, sea mínima;</p> <p>IV. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su</p>	<p>Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:</p> <p>I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;</p> <p>II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;</p> <p>III. Diseñar y ejecutar de manera permanente programas de Biciescuela dirigidos a toda la ciudadanía.</p> <p>IV. Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que</p>



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;</p> <p>V. Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;</p> <p>VI. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;</p> <p>VII. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;</p> <p>VIII. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable; y</p> <p>IX. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.</p>	<p>afecten su destino y naturaleza, sea mínima;</p> <p>V. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;</p> <p>VI. Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;</p> <p>VII. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;</p> <p>VIII. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;</p> <p>IX. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable; y</p> <p>X. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.</p>

D8
MAME



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

DECRETO

LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

. Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:

I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;

II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;

III. Diseñar y ejecutar de manera permanente programas de Biciescuela dirigidos a toda la ciudadanía.

IV. Garantizar que la utilización de la vía pública y espacios públicos por eventos y acciones gubernamentales que afecten su destino y naturaleza, sea mínima;

V. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;

VI. Otorgar autorizaciones para la instalación de anuncios en vía pública, construcciones y edificaciones en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;

VII. Construir, rehabilitar y mantener los espacios públicos que se encuentren a su cargo, de conformidad con la normatividad aplicable;

VIII. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;

IX. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable; y

X. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.

09
MAME



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México

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

Presentado ante el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, Recinto Legislativo de Donceles, abril del 2021.

DocuSigned by:
MIGUEL ANGEL MACEDO ESCARTIN
0887B94691E540E...