



Ciudad de México a 07 de noviembre de 2019.

**DIPUTADA ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
PRESENTE**

La que suscribe, Diputada Gabriela Quiroga Anguiano, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, en ejercicio de la facultad conferida en los artículos 122 apartado A fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartados A, B, D incisos a) y b) y E y 30 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 13 fracción LXIV, 26, 29 fracción XI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 5, 76, 79 fracción VI, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este pleno la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSOS ARTÍCULOS A LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL AHORA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la siguiente:

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSOS ARTÍCULOS A LA
LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL AHORA CIUDAD DE MÉXICO.**

OBJETIVO DE LA PROPUESTA

El objeto de la presente, es crear espacios físicos de uso exclusivo para los vehículos de las personas que se transportan en motocicletas; toda vez que el uso de este tipo de vehículos, contribuye al mejor aprovechamiento del espacio urbano y a la movilidad, ya que permite reducir el tiempo de traslado en los diversos puntos de la Ciudad de México y municipios conurbados debido a la traza urbana en la Ciudad.

Una correcta traza de espacios urbanos que delimiten estacionamientos exclusivos para este tipo de vehículos, incentivaría: 1. El uso de medios de transporte alternos al automóvil, 2. Evitaría una obstrucción del paso peatonal y 3. Beneficiaría tanto a las personas usuarias de este medio de transporte como a la recaudación de impuestos (parquímetros).

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

De acuerdo con información presentada por el INEGI al 2015, en la Ciudad de México viven 8 millones 985 mil 339 personas; de los cuales en el 2017 se reporta que existían 5 millones 124 mil 053 de vehículos automotrices¹, cifras que nos permite dimensionar la saturación cotidiana que presentan casi todas las vialidades de la Ciudad de México; cifras que cada día se incrementan, bien por la densidad poblacional que reside en la Ciudad o por las personas que transitan entre esta y los municipios conurbados, lo cierto es que la población en esta Metrópoli cada vez ve más disminuido su derecho a la movilidad (*Artículo 5.- 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...*²), lo que ha llevado a la población a buscar medios de transporte no solo más eficaces sino también más eficientes, como lo es la motocicleta.

Ejemplo de esto es que en 2016, había 300 mil 587 motociclistas en la CDMX, mientras que en 2017, se reportó un incremento de 0.86 por ciento anual, pues habían 347 mil 851 motociclistas, lo anterior en razón de las diversas ventajas que el uso de este transporte representa; tales como el reducido espacio necesario para su estacionamiento, ya que en promedio el espacio de estacionamiento que ocupan 3 automóviles equivaldría al mismo espacio que ocuparían alrededor de 15 motocicletas; asimismo los beneficios directos que obtienen las personas usuarias de este medio de transporte radican en la movilidad y el desplazamiento que representa principalmente en las zonas urbanas, lo anterior, ya que si bien se han realizado avances por mejorar las vialidades y generar un plan de desarrollo urbano, lo cierto es que en la mayoría de las zonas de esta Ciudad, el crecimiento se desarrolló sobre las necesidades momentáneas de la población y no a través de una planeación estratégica que previera el crecimiento poblacional actual, por lo que la mayoría de las vialidades tanto primarias como secundarias, no consideraban el tránsito vehicular actual, por lo que las dimensiones de las vialidades representan complicaciones para los automóviles, lo que ha generado poca o nula movilidad, estrés, accidentes, embotellamientos constantes y demás complicaciones que se derivan de estas circunstancias; contrario a esto, la motocicleta ha demostrado ser un vehículo idóneo para los diversos tipos de vialidades de la Ciudad de México. Adicionalmente, cabe mencionar que otro de los beneficios que representa este medio de transporte es el ahorro en combustible, ya que reducir el consumo de gasolina genera una menor producción de CO₂, contribuyendo al cuidado del medio ambiente así como a la economía de las personas usuarias.

1. https://www.inegi.org.mx/app/cuadroentidad/CDMX/2018/22/22_5
2. Ley de Movilidad del Distrito Federal ahora Ciudad de México



I LEGISLATURA

No obstante, quienes utilizan este medio de transporte aún ven limitado su uso, en razón de que la mayoría de los espacios de transferencia para el transporte público no consideran espacios de estacionamiento para las motocicletas; actualmente solo 26 colonias en toda la Ciudad de México tienen espacios delimitados para este tipo de vehículos, lo que ha llevado a que muchas personas motociclistas vean vulnerados sus derechos y en muchas ocasiones se les infraccione y apliquen las mismas sanciones que a las automovilistas, perdiendo tiempo en encontrar espacios de estacionamiento adecuados y en la mayoría de las ocasiones paguen la tarifa que se le aplica a los automóviles aun cuando el espacio que ocupan sea significativamente menor.

Es por ello, que al definir, delimitar y establecer estacionamientos exclusivos para motocicletas se coadyuvaría con los principios de la movilidad al disponer de espacios seguros y accesibles, así como eficientar los espacios urbanos en la Ciudad de México.

ORDENAMIENTO A MODIFICAR

LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL (AHORA CIUDAD DE MÉXICO).

ÚNICO. SE ADICIONA UNA FRACCIÓN LVI AL ARTÍCULO 9, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LA ACTUAL Y LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 15, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LA ACTUAL Y LAS SUBSECUENTES; ASÍ COMO UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 34, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL AHORA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I a LV...</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I a LV...</p> <p>LVI. Motoestacionamiento: Espacio físico utilizado para detener, resguardar y/o custodiar una motocicleta por tiempo determinado.</p> <p>(Se recorren las fracciones subsecuentes)</p>



I LEGISLATURA

GABRIELA
QUIROGA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA

<p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Delegaciones tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>I a X...</p>	<p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>I a X...</p> <p>XI. Implementar en coordinación con la Secretaría las acciones necesarias para el desarrollo, asignación, delimitación y en su caso, construcción de motoestacionamientos.</p> <p>(Se recorren las fracciones subsecuentes)</p>
<p>Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:</p> <p>I a X...</p>	<p>Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:</p> <p>I a X...</p> <p>XI. Desarrollar e implementar acciones que permitan la asignación, delimitación y construcción de motoestacionamientos en la transferencia para el transporte.</p>

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese el presente Decreto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, y para su mayor difusión publíquese en el Diario Oficial de la Federación.

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

TERCERO.- Todas las disposiciones legales que contravengan esta reforma, se entienden como derogadas.

CUARTO.- El Congreso de la Ciudad de México, deberá hacer las previsiones presupuestales necesarias para dar cumplimiento al presente Decreto y establecer las partidas específicas en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad para el ejercicio fiscal inmediato siguiente al que se publique el presente Decreto.



I LEGISLATURA

GABRIELA
QUIROGA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA

QUINTO.- En el plazo de 30 días hábiles, las autoridades que correspondan, en el ámbito de su competencia, deberán modificar el Reglamento para el Control de Estacionamiento en vía Pública de la Ciudad de México, así como la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico o aquella que la sustituya y que se encuentre vigente, con la finalidad de que se reglamenten los estacionamientos exclusivos para motocicletas y se prevean las condiciones y especificaciones técnicas necesarias.

ATENTAMENTE

DIP. GABRIELA QUIROGA ANGUIANO