

Ciudad de México a 17 de diciembre de 2024.

**DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe, Diputada Yuriri Ayala Zúñiga, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA en la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 30, numeral 1, inciso B), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción XXI, y 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 95, fracción II, y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de esta soberanía la siguiente:

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción II del artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de estacionamiento social y temporal para camiones articulados o tráileres y camiones rígidos, cuyos dueños o poseedores carecen de recursos para su debido resguardo, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Planteamiento del problema que la iniciativa pretende resolver y la solución que se propone

I.1 Durante nuestros recorridos hemos podido constatar una problemática que se torna día a día grave y que está ocasionando serias fricciones provocando delitos en contra de la población, ya también denunciada por los vecinos de la Alcaldía Gustavo A. Madero y prácticamente de todas las Alcaldías de la Ciudad de México, y es precisamente el estado de los tráileres o cajas de tráileres estacionados o abandonados en las calles y avenidas de las colonias, esto es, en vía pública y áreas de uso común incluso, generando con ello daños a las banquetas, guarniciones y en general a la infraestructura urbana y a las viviendas.

I.2 Los vecinos las conocen como las cajas de tráiler que estacionan por las noches o por largo tiempo, tractocamiones que hacen caso omiso de las señalizaciones de tránsito que prohíben transitar o estacionarse en las inmediaciones de escuelas o accesos a unidades habitacionales, generando con ello la acumulación de basura y zonas de inseguridad propiciadas por los mismos camiones estacionados, que generan rencillas todos los días porque regularmente estorban en el acceso a las casas habitación o a los fraccionamientos.

Incluso, hay quienes amenazan con ponchar las llantas de los camiones que dejen estacionados frente a sus domicilios y se han registrado problemas, aunque no ha pasado a mayores, afortunadamente.

I.3 Regularmente la queja vecinal respecto a esta problemática consiste en que: el vecino de al lado es constructor o tiene un taller de algo y estaciona su camión frente a su muro ocupando el espacio delante de nuestra casa en el que normalmente aparcaríamos y también bloqueando la vista por la ventana de nuestra sala o jardín, ya que viven en una vía pública, y se pregunta si tienen algún derecho a reclamar la zona de aparcamiento si no como propia si como de uso normal y temporal para estacionarse. Por otra parte, es molesto escuchar todos los días a temprana hora el accionar de esas unidades que deben calentarse por largo tiempo antes de empezar a ofrecer el servicio y el ruido exagerado también resulta molesto para los vecinos.

I.4 Lo ideal sería que los propietarios o poseedores de ese tipo de vehículos pesados deberían tener un corralón, bodega, terreno o cualquier lugar adecuado para el estacionamiento de sus camiones con el fin de evitar molestias a la comunidad. Ante tal situación, los vecinos han iniciado una campaña para hacer respetar la Ley, pues es elevado el número de letreros que indebidamente exhiben amenazas con causar daños a los vehículos si no se les respeta el lugar del cual se pretenden adueñar.

I.5 Es importante advertir que la vía o espacio público está supeditado al interés común y no sólo al de las personas que tienen automóvil y desean estacionarlo. Aun la calle frente a hogares y negocios es un espacio público y en consecuencia, está condicionado al beneficio de todos. Todos tenemos un derecho de aprovechamiento del espacio público que es distinto a tener un derecho al estacionamiento como tal. No existe doctrina o prerrogativa para que tú puedas alegar un derecho a estacionarte. Todos los derechos son siempre relativos, tienen límites, y toda tu actividad privada está condicionada al interés común, (Alejandro Faya).

I.6 En ciudades como Bogotá y París se han implementado medidas como el incremento en las tarifas por estacionamiento en la vía pública, la reducción de espacios de estacionamiento o los cargos por congestión para desincentivar el uso del automóvil. En Denver, Seúl y Londres se eliminaron mínimos y se impusieron máximos a la construcción de estacionamientos en los inmuebles de la ciudad, algo que acaba de ocurrir también en la Ciudad de México. Muchas ciudades te obligan a demostrar que tienes en dónde estacionar tu vehículo, cuestión que es mucho más restrictiva. El caso de Tokio y algunas otras ciudades en Asia. No tiene ningún fundamento el decir que tienes el derecho de estacionarte, al fin es un espacio público, la calle, (Bernardo Baranda, director para Latinoamérica del ITDP).

I.7 En la Ciudad de México y en sus Alcaldías, donde existe un importante problema de congestión vial y falta de espacio, el interés común radica en darle prioridad al peatón y a los usuarios del transporte público y transportistas que normalmente traen y llevan insumos de

primera necesidad y en general a esta Ciudad, antes que quienes usan el automóvil, que la tendencia es a que sean los menos.

II. Objetivo de la propuesta y argumentos que la sustentan

II.1 Hemos visto que los vecinos, cansados de esta problemática, han venido haciendo una serie de propuestas que han entregado por escrito a las autoridades de las Alcaldías las cuales han venido siendo analizadas en foros y debates, pero todavía no ha habido líneas de solución a esta problemática en la que, como sabemos, se requiere la participación de los vecinos, de autoridades delegacionales, de la Secretarías de Movilidad y Seguridad Ciudadana del Gobierno de la Ciudad de México.

II.2 De acuerdo con las estadísticas del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP, por su sigla en inglés) En la Ciudad de México circulan alrededor de 4.8 millones de automóviles todos los días, estos pasan la mayor parte de su vida útil estacionados, en muchas ocasiones haciendo uso del espacio público, esto sin contar los camiones y camionetas de pasajeros y de carga y las motocicletas, según el INEGI. Estos autos pasan, como señalamos, la mayor parte de su vida útil estacionados en la vía pública. ¿Ante esa realidad de dónde sacaremos el espacio para estacionar esos vehículos? Será una obligación de las autoridades proporcionar los espacios de estacionamiento necesarios para que puedan guardarse los vehículos o es una obligación de los particulares, y que pasara con los que no tienen recursos para pagar una pensión. ¿Acaso existe un derecho a estacionarse? Estas son las preguntas que nos hemos planteado para solucionar la problemática que se vive en la Ciudad de México y en distintas Ciudades de la República y del mundo entero.

II.3 Los servicios públicos son todas aquellas actividades y beneficios reservados a la administración pública para favorecer la realización efectiva de la igualdad y el bienestar social. Uno de esos servicios públicos debe ser la de proporcionar estacionamientos sociales gratuitos y temporales a los transportistas que acrediten no contar con los recursos suficientes para pagar una pensión, ya que otorgan o den un servicio como lo es transportar mercancías de utilidad para la sociedad por lo que el Estado debe estar obligado a garantizar la mayor cantidad de estacionamientos, al menor precio posible, para estas personas lo que según el común sentido o criterio actual es una situación no deseable ni factible por cuestiones económicas, ambientales y espaciales.

II.4 La presente iniciativa plantea una solución que gradualmente puede eliminar las fricciones entre vecinos y transportistas sobre el tema de estacionar sus camiones en la vía pública, permitiendo a los propietarios o poseedores que no cuenten con recursos suficientes para rentar o pagar una pensión, que es el motivo principal de ellos, ante la problemática económica que viven diversos sectores de la población, y que acreditando este hecho, puedan de manera temporal, ingresar sus vehículos en estacionamientos sociales gratuitos ya sea en espacios

públicos amplios que pueden ser gratuitos o con un costo por el uso del espacio dependiendo de la zona de la ciudad en la que se encuentren, sobre todo por las noches y que no afecten los inmuebles del Gobierno de la Ciudad, puedan albergar a estos camiones y ser retirados a temprana hora del día, en tanto se alivian de su situación económica o bien reciban un apoyo económico también temporal destinado a rentar un espacio de pensión en algún estacionamiento público que permita el acceso ante las dimensiones del camión o tráiler.

II.5 Se trata de regular el espacio que se desarrolla por privados, pero el papel del gobierno es influenciar el impacto social, como la congestión y el espacio que se le está dando en la ciudad a un bien que además es minoritario. Es una regulación del espacio privado que tiene impactos en lo público, (Bernardo Baranda).

III. Fundamento legal y sobre su constitucionalidad y convencionalidad

III.1 Como sabemos, la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) de la Ciudad de México, de conformidad con el Reglamento de Tránsito de esta Ciudad, es la autoridad encargada de aplicar las sanciones a los camiones o tráileres que se estacionan en la vía pública o en zonas prohibidas por dicho Reglamento. En este sentido, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en su artículo 25 fracción III, establece que los vehículos de transporte de carga pueden realizar maniobras de carga y descarga en lugares seguros sin afectar o interrumpir el tránsito vehicular.

III.2 A partir de la reforma constitucional de 2011 en materia de derechos humanos, el Estado mexicano tiene obligaciones de cumplimiento ante los tratados y convenciones internacionales de protección a los derechos humanos, de acuerdo con el Artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra menciona lo siguiente:

“Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.”

III.3 El 31 de agosto de 2022 fue publicado en el Número 928 de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública de la Ciudad De México, que tiene por objeto regular el estacionamiento en vía pública de la Ciudad de México, mediante su uso, control, administración, operación, cobro, aprovechamiento y supervisión ejercido por la Administración Pública de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Movilidad y que establece en su artículo 1ro que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México tendrá a su cargo la supervisión y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en las concesiones, permisos e instrumentos que sean otorgados para efectos del presente

Reglamento, por lo que una vez aprobada la presente iniciativa deberá adecuarse este Reglamento para dar cabida a la figura de estacionamiento social que venimos exponiendo.

III.4 La presente iniciativa se apega al marco constitucional de la Ciudad de México, conforme con su Artículo 16, letra H, numero 3 inciso d) de la constitución de la Ciudad de México, que a la letra dispone:

“H. Movilidad y accesibilidad

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

d) Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;”

IV. Ordenamiento a modificar

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México la siguiente **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción II del artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México** en materia de estacionamiento social y temporal para camiones articulados o tráileres y camiones rígidos, cuyos dueños o poseedores carecen de recursos para su debido resguardo.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

| Texto vigente | Propuesta de reforma |
|---|--|
| <p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en la Ciudad, de conformidad a la presente</p> | <p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos y estacionamientos sociales temporales para camiones</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>III al LXV. ...</p> | <p>articulados o tráileres y camiones rígidos, cuyos dueños o poseedores carecen de recursos para su debido resguardo, en la Ciudad, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;</p> <p>III al LXV. ...</p> |
|---|---|

V. Denominación del proyecto de ley o decreto y texto de la propuesta

Por las consideraciones expuestas, se somete al pleno de este honorable Congreso de la Ciudad de México, la presente **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción II del artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México** en materia de estacionamiento social gratuito y temporal para camiones articulados o tráileres y camiones rígidos, cuyos dueños o poseedores carecen de recursos para su debido resguardo.

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. ...

II. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos **y estacionamientos sociales temporales para camiones articulados o tráileres y camiones rígidos, cuyos dueños o poseedores carecen de recursos para su debido resguardo,** en la Ciudad, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

III al LXV. ...

TRANSITORIOS

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

Segundo. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México para su publicación y promulgación.

ATENTAMENTE
Yuriri Ayala Zúñiga
DIP. YURIRI AYALA ZÚÑIGA.

| | |
|---|--|
| Título | iniciativa estacionamientos trailers |
| Nombre de archivo | iniciativa_trailers.docx |
| Id. del documento | f9605f4b4a279936b98d67c1225d31e7b33cc182 |
| Formato de la fecha del registro de auditoría | MM / DD / YYYY |
| Estado | ● Firmado |

Historial del documento

| | | |
|---|---------------------------------------|---|
|  ENVIADO | 12 / 12 / 2024 21:26:35 UTC | Enviado para firmar a Yuriri Ayala Zúñiga (yuriri.ayala@congresocdmx.gob.mx) por yuriri.ayala@congresocdmx.gob.mx. IP: 200.68.183.57 |
|  VISTO | 12 / 12 / 2024 21:26:44 UTC | Visto por Yuriri Ayala Zúñiga (yuriri.ayala@congresocdmx.gob.mx) IP: 200.68.183.57 |
|  FIRMADO | 12 / 12 / 2024 21:26:59 UTC | Firmado por Yuriri Ayala Zúñiga (yuriri.ayala@congresocdmx.gob.mx) IP: 200.68.183.57 |
|  COMPLETADO | 12 / 12 / 2024 21:26:59 UTC | Se completó el documento. |