

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA AL ARTÍCULO 10 APARTADO A, FRACCIÓN XIV DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO**

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

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, Diputado integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica; y 5, fracción I, 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso, somete a la consideración de este órgano legislativo la presente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA AL ARTÍCULO 10 APARTADO A, FRACCIÓN XIV DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE BICIESTACIONAMIENTOS EN PLAZAS, CENTROS COMERCIALES Y ESTABLECIMIENTOS DE GIRO DE IMPACTO ZONAL al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE  
RESOLVER**

El uso de la bicicleta en la Ciudad de México ha logrado consolidarse como un medio de transporte accesible, eficiente y saludable. De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino 2017 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)<sup>1</sup>, en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), el 35.9% de los hogares dispone de bicicletas, mientras que en la Ciudad de México ese porcentaje es del 28%. Es importante destacar que muchos hogares en la ZMVM también tienen automóviles, y en el 77% de estos casos, se utiliza tanto el vehículo motorizado como la bicicleta, lo que sugiere que ambos medios pueden complementarse según la distancia, el destino y la actividad a realizar. Se estima que diariamente se realizan más de 450,000 viajes en bicicleta en la Ciudad, ya sea de manera privada o a través de opciones de transporte público.

<sup>1</sup> <https://www.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/533>

## DIPUTADO

El creciente uso de la bicicleta en la Ciudad está relacionado con una visión de respeto al medio ambiente, el desarrollo de infraestructura adecuada para los ciclistas y la integración de las bicicletas en el sistema de transporte público. Un punto clave de esta transición fue el lanzamiento del Sistema de Bicicletas Públicas ECOBICI el 16 de febrero de 2010, con el objetivo de llegar a 10,000 bicicletas disponibles para 2024<sup>2</sup>. Este sistema cuenta con una red de 400 kilómetros de infraestructura ciclista, alrededor de 500 estaciones (28 de ellas eléctricas) y se conecta con otros medios de transporte como el Metro, Metrobús, Trolebús, RTP y el Tren Suburbano. Además, se permite el uso de bicicletas plegables todos los días y de bicicletas estándar de lunes a sábado después de las 22:00 horas, así como durante todo el día los domingos y días festivos.

La bicicleta también se ha convertido en una herramienta de trabajo para quienes prestan servicios de mensajería o entregas de alimentos a través de plataformas digitales, y para los vendedores ambulantes que utilizan la bicicleta para vender productos como tamales o raspados.

Para seguir promoviendo el uso de la bicicleta en la ciudad, es fundamental ampliar y mejorar la infraestructura vial. Según un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo de 2015, titulado "Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta", realizado en 56 ciudades de la región, existen cuatro áreas clave para formular políticas públicas que fomenten el uso de la bicicleta:

- Infraestructura y servicios
- Participación ciudadana
- Normativa y regulación
- Operación

El estudio señala que la infraestructura debe garantizar la seguridad de las personas ciclistas y ofrecer servicios de estacionamiento, dado el creciente robo de bicicletas en la Ciudad. En 2012, se robaron 597 bicicletas, cifra que aumentó a 1,543 en 2022, siendo la alcaldía Cuauhtémoc una de las más afectadas, especialmente en la colonia Buenavista, donde confluyen varias líneas de transporte público y estaciones de ECOBICI. Ante esta situación, diversos colectivos están trabajando para modificar el marco normativo de la Ciudad, con el fin de exigir a los establecimientos comerciales que ofrecen estacionamiento para bicicletas, como ocurre con los automóviles.

---

<sup>2</sup> <https://ecobici.cdmx.gob.mx/conoce-sistema/>

## DIPUTADO

Es crucial desarrollar estrategias ciudadanas que posicionen a la bicicleta como el medio de transporte ideal, involucrando a las autoridades, empresas, el sector privado y la sociedad en general. A finales de 2022, la Ciudad de México contaba con una red de ciclovías de 206.3 km, con la ciclovía de avenida Insurgentes como una de las más recientes. Actualmente, la infraestructura ciclista en la Ciudad suma 566.12 km, de los cuales 500.16 km están operativos, 0.63 km están en construcción, 27.37 km fuera de servicio y 37.96 km corresponden a una infraestructura ciclista emergente. La Ciudad de México es una de las mejor conectadas del país, con ciclovías que enlazan a la población con comercios, museos, parques, viviendas, lugares de trabajo y escuelas, lo que facilita la movilidad y promueve el uso de medios de transporte más sostenibles.

Para continuar expandiendo las ciclovías, es necesario aplicar los principios mencionados en el estudio, como:

- Espacios continuos y protegidos del tránsito motorizado.
- Carriles independientes asociados a corredores verdes.
- Carriles demarcados con pintura o separadores.
- Intersecciones claramente señalizadas con prioridad para los ciclistas.

Diseño accesible para todas las personas, teniendo en cuenta las necesidades de los ciclistas.

La implementación de estos criterios por parte de las autoridades garantizará un espacio urbano compartido de manera segura y ordenada entre ciclistas, peatones y automovilistas. Sin embargo, en la Ciudad de México aún existen áreas donde se puede mejorar el diseño para lograr una mayor inclusión y armonía con el entorno urbano. La accesibilidad universal y la distribución equitativa del espacio en las calles favorecen la igualdad de condiciones entre ciclistas y peatones, alineándose con los diferentes modos de transporte y empoderando al peatón según la pirámide de movilidad, garantizando el derecho al libre acceso y participación de todas las personas en la ciudad. Disponibilidad y Accesibilidad.

El contar con biciestacionamientos seguros en establecimientos mercantiles es fundamental por varias razones, y el ejemplo del sistema Ecobici de la Ciudad de México ilustra claramente la importancia de este tipo de infraestructura en un contexto urbano.

El sistema Ecobici de la Ciudad de México<sup>3</sup> ha demostrado que muchas personas optan por la bicicleta para sus traslados, especialmente cuando se cuenta con infraestructura adecuada. Las biciestaciones ubicadas estratégicamente permiten que los usuarios de Ecobici puedan estacionar sus bicicletas de manera segura, lo que aumenta la confianza de las personas para usar este medio de transporte.

Al proporcionar biciestacionamientos seguros en establecimientos mercantiles, se fomenta aún más el uso de la bicicleta, ya que las personas saben que pueden estacionarla de manera confiable y evitar el robo o el daño.

Esto también ayuda a que los establecimientos tengan una mayor afluencia de clientes, ya que facilitan la llegada en bicicleta, un medio de transporte ecológico, económico y cada vez más popular en las grandes ciudades.

Los biciestacionamientos seguros son una necesidad creciente en el contexto urbano de ciudades como la Ciudad de México, especialmente a medida que se impulsan políticas de movilidad sostenible. El ejemplo del sistema Ecobici es solo una de las muchas iniciativas que demuestran que la infraestructura para bicicletas no solo beneficia a los ciclistas, sino también a los comercios, a la comunidad y al medio ambiente en general. Establecimientos mercantiles que adopten esta infraestructura contribuirán a crear un entorno más accesible, seguro y sostenible.

## II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La falta de biciestacionamientos en establecimientos mercantiles de alto impacto, como centros comerciales, mercados, restaurantes y oficinas, tiene implicaciones significativas para las mujeres desde una perspectiva de género. Estas barreras limitan su acceso seguro y equitativo a la movilidad activa, perpetuando desigualdades en el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Principales problemáticas identificadas:

1. Falta de infraestructura adecuada y segura:

- Inseguridad en las calles y alrededores: Sin biciestacionamientos en los establecimientos, las mujeres se ven obligadas a dejar sus bicicletas en

---

3

<https://ecobici.cdmx.gob.mx/ecobici-el-sistema-de-bicicletas-compartidas-mas-importante-de-latinoamerica/>

## DIPUTADO

espacios públicos inseguros, donde enfrentan el riesgo de robo, vandalismo o acoso.

- Carencia de vigilancia: Los biciestacionamientos ausentes o inadecuados dificultan que las mujeres se sientan seguras al usar este medio de transporte, especialmente en horarios nocturnos o en zonas de alto tránsito.

### 2. Exclusión de las mujeres del diseño urbano:

- La falta de consideración de las necesidades de género en el diseño urbano refuerza la invisibilización de las mujeres como usuarias activas de la bicicleta.
- La ausencia de biciestacionamientos en comercios de alto impacto puede desincentivar el uso de bicicletas por parte de mujeres, quienes priorizan lugares con infraestructura segura.

### 3. Impacto económico desproporcionado:

- La falta de biciestacionamientos obliga a las mujeres a recurrir a otros medios de transporte más caros, como taxis o transporte privado, generando un impacto económico significativo, especialmente en zonas periféricas o en horarios nocturnos.

Recomendaciones para abordar la problemática:

#### 1. Regulación obligatoria para establecimientos mercantiles:

- Reformar normativas que exijan la instalación de biciestacionamientos en establecimientos de alto impacto, garantizando que sean accesibles, iluminados y seguros.

#### 2. Incorporación de un enfoque de género en el diseño:

- Diseñar biciestacionamientos con características específicas para mujeres, como vigilancia, iluminación y acceso cercano a las entradas principales.

#### 3. Incentivos a comercios:

- Establecer beneficios fiscales o reconocimiento público a los comercios que inviertan en infraestructura ciclista incluyente.

#### 4. Programas de sensibilización:

**DIPUTADO**

- Capacitar a comerciantes sobre la importancia de promover espacios seguros para ciclistas, haciendo énfasis en las necesidades particulares de las mujeres.

La falta de biciestacionamientos en establecimientos mercantiles de alto impacto limita la movilidad activa de las mujeres, generando barreras económicas, sociales y de seguridad. Abordar esta problemática desde una perspectiva de género no sólo promoverá la equidad, sino que también fomentará el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible y seguro para toda la población.

**III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN**

Los biciestacionamientos son un elemento clave para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. Según el Plan Bici CDMX (2019)<sup>4</sup>, la disponibilidad de infraestructura para bicicletas, como estacionamientos, aumenta significativamente el uso de este medio de transporte en zonas urbanas.

Al facilitar el acceso a establecimientos mediante bicicletas, se promueve la movilidad activa, disminuyendo la dependencia del automóvil y, con ello, la emisión de gases contaminantes, alineándose con los objetivos del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2019-2024.<sup>5</sup>

Asimismo, la falta de infraestructura adecuada obliga a los ciclistas a estacionar sus bicicletas en lugares no vigilados, lo que incrementa el riesgo de robo. Según la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), garantizar espacios seguros para estacionar bicicletas es crucial para aumentar la confianza en su uso como transporte principal.

La instalación de biciestacionamientos cerca de establecimientos mercantiles de alto impacto contribuye a que los usuarios se sientan más seguros al dejar sus bicicletas en espacios protegidos, especialmente en zonas con alta actividad comercial y horarios extendidos.

Además, los establecimientos que cuentan con infraestructura ciclista como biciestacionamientos atraen a un público más amplio, especialmente a quienes optan por la bicicleta como medio de transporte. Según un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la inversión en infraestructura ciclista puede aumentar el flujo de clientes en áreas comerciales.

<sup>4</sup> [https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PlanBici-baja-sitio-1\\_2019.pdf](https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PlanBici-baja-sitio-1_2019.pdf)

<sup>5</sup> [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024\\_.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf)

## DIPUTADO

Los biciestacionamientos mejoran la conectividad de las personas hacia los comercios, facilitando su acceso y fomentando la actividad económica en la zona. Al incentivar el uso de la bicicleta con infraestructura adecuada, se reduce la necesidad de estacionamientos para automóviles y el tráfico en las inmediaciones de los establecimientos. Esto contribuye a una mejor gestión del espacio público y a la disminución de problemas de tránsito en la ciudad.

Los biciestacionamientos permiten que más personas, independientemente de su nivel socioeconómico, utilicen la bicicleta para acceder a servicios y comercios, promoviendo una movilidad más equitativa. Esto es especialmente relevante en una ciudad como la CDMX, donde muchas personas dependen de medios de transporte accesibles y económicos.

La Guía de Infraestructura Ciclista de la Ciudad de México establece que los biciestacionamientos son parte integral de una red ciclista eficiente y funcional. Además, el Programa Integral de Movilidad (PIM) 2019-2024 incluye el fortalecimiento de la infraestructura ciclista como prioridad para promover la movilidad sustentable.

Ciudades como Ámsterdam o Copenhague han demostrado que la instalación de infraestructura ciclista en comercios y puntos de alto impacto es fundamental para consolidar una cultura de movilidad activa, mejorar la calidad del aire y aumentar la calidad de vida de sus habitantes (Fishman et al., 2013).

Los biciestacionamientos en establecimientos mercantiles de alto impacto son esenciales para fomentar el uso de la bicicleta, reducir la contaminación, dinamizar la economía local y garantizar la seguridad de los ciclistas. Invertir en esta infraestructura no solo beneficia a los usuarios de bicicletas, sino que contribuye al desarrollo de una ciudad más sostenible y accesible.

#### IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

La instalación de biciestacionamientos en establecimientos mercantiles de giro de impacto zonal, plazas y centros comerciales puede sustentarse en diversos marcos legales, constitucionales y convencionales que garantizan el derecho a la movilidad, el desarrollo sostenible y la seguridad ciudadana.

1. **La Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José), Artículo 26:** Obliga a los Estados a garantizar el desarrollo progresivo de derechos económicos, sociales y culturales, incluyendo

acceso igualitario a servicios públicos como infraestructura de movilidad.

**2. Agenda 2030 de la ONU (Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS):**

**ODS 11:** Busca crear ciudades inclusivas, seguras y sostenibles, promoviendo la movilidad activa mediante infraestructura adecuada.

**ODS 13:** Enfatiza la acción climática, incentivando el transporte no motorizado como estrategia para mitigar el cambio climático.

**3. El Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM),** establece el derecho de toda persona a un medio ambiente sano, lo que incluye promover alternativas de transporte sostenible como la bicicleta. La falta de infraestructura ciclista afecta negativamente este derecho al incentivar el uso de vehículos contaminantes

También reconoce el derecho a la salud, relacionado con la promoción de actividades físicas como el uso de la bicicleta para mejorar la calidad de vida.

**Artículo 1 de la CPEUM,** Garantiza la no discriminación y el acceso igualitario a servicios e infraestructura. No contar con biciestacionamientos puede considerarse una omisión que afecta desproporcionadamente a ciertos grupos, como mujeres, personas de bajos recursos o ciclistas urbanos.

**4. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA)** en sus Artículos 15 establece lo siguiente:

ARTÍCULO 15.- Para la formulación y conducción de la política ambiental y la expedición de normas oficiales mexicanas y demás instrumentos previstos en esta Ley, en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico y protección al ambiente, el Ejecutivo Federal observará los siguientes principios:

XII.- Toda persona tiene derecho a disfrutar de un ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar. Las autoridades en los términos de esta y otras leyes, tomarán las medidas para garantizar ese derecho.

**5. La Constitución Política de la Ciudad de México,** en su artículo 12 define que el derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la

ciudadanía.

El artículo 13, fracción E, Derecho a la movilidad, de la **Constitución Política de la Ciudad de México**, señala: "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 (...). 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."

La **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** faculta a la Secretaría de Movilidad a establecer alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, priorizando en todo momento el transporte público sustentable y el transporte no motorizado, por lo que se tendrá que promover, impulsar y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables y sostenibles, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas y motorizadas no contaminantes.

6. **La Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su Artículo 5:** Define la movilidad como un derecho humano, señalando la prioridad de medios de transporte no motorizados como la bicicleta.
7. **Asimismo, el Artículo 10 de la Ley referida** establece que las autoridades deben garantizar infraestructura suficiente, segura y accesible para promover la movilidad activa.
8. **Por su parte**, el artículo 37 de la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** indica que la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá priorizar los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada, así como su mejora a la infraestructura existente.
9. Asimismo, el artículo 79 de esta ley menciona: "Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en

## DIPUTADO

coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado, como estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros”.

Desde una perspectiva legal, constitucional y convencional, la instalación de biciestacionamientos en establecimientos mercantiles de alto impacto se fundamenta en la obligación del Estado de garantizar la movilidad sostenible, el derecho a un medio ambiente sano y la seguridad de los ciudadanos. Este marco normativo respalda la implementación de políticas locales que promuevan la infraestructura ciclista como un componente esencial del desarrollo urbano sostenible en la Ciudad de México.

### **V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:**

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 10 APARTADO A, FRACCIÓN XIV DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE BICIESTACIONAMIENTOS EN PLAZAS, CENTROS COMERCIALES Y ESTABLECIMIENTOS DE GIRO DE IMPACTO ZONAL.

### **VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR:**

A efecto de ilustrar con mayor precisión la reforma y adición planteada por esta iniciativa, a continuación, se inserta un cuadro comparativo donde se incluye el texto vigente del precepto a modificar y el texto planteado por la presente iniciativa.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO</p> <p><b>Artículo 10.</b> Las personas titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal tienen las siguientes obligaciones:</p> <p>Apartado A. I. a XIII. ...</p> <p>XIV. Contar con los cajones de estacionamiento que instruyen para cada uso los Programas Delegacionales o Parciales de Desarrollo Urbano, el Reglamento de Construcciones y las normas técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico del Reglamento de Construcciones.</p> <p>Cuando en el establecimiento mercantil existan las condiciones, habilitarán un espacio destinado únicamente para el resguardo de bicicletas.</p> <p>Quedan exentos de las obligaciones señaladas en el párrafo primero de esta fracción, los establecimientos mercantiles que:</p> <p>a) Tengan una superficie menor a 100 metros cuadrados; b) Se encuentren en inmuebles catalogados por el Instituto Nacional de Antropología Historia y/o el Instituto Nacional de Bellas Artes; c) Se localicen con frente a calles peatonales;</p>	<p>LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO</p> <p><b>Artículo 10.</b> Las personas titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal tienen las siguientes obligaciones:</p> <p>Apartado A I.a XIII. ...</p> <p>XIV. Contar con los cajones de estacionamiento que instruyen para cada uso los Programas Delegacionales o Parciales de Desarrollo Urbano, el Reglamento de Construcciones y las normas técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico del Reglamento de Construcciones.</p> <p><b>Los establecimientos mercantiles de giro de impacto zonal, plazas o centros comerciales deberán habilitar espacios destinados únicamente para el resguardo y estacionamiento de bicicletas.</b></p> <p>Quedan exentos de las obligaciones señaladas en el párrafo primero y <b>segundo</b> de esta fracción, los establecimientos mercantiles que:</p> <p>a) Tengan una superficie menor a 100 metros cuadrados; b) Se encuentren en inmuebles catalogados por el Instituto Nacional de Antropología Historia y/o el Instituto Nacional de Bellas Artes; c) Se localicen con frente a calles peatonales; d) Cuando por virtud de certificado de uso de suelo por derechos</p>

**DIPUTADO**

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>d) Cuando por virtud de certificado de uso de suelo por derechos adquiridos no estén obligados a contar con estos cajones; y</p> <p>e) Los establecimientos mercantiles a los que se refiere la fracción V del artículo 35 de la presente Ley.</p> <p>XV. ...</p>	<p>adquiridos no estén obligados a contar con estos cajones; y</p> <p>e) Los establecimientos mercantiles a los que se refiere la fracción V del artículo 35 de la presente Ley.</p> <p>XV. ...</p>

Por otra parte, derivado de los argumentos vertidos en apartados anteriores, se propone la reforma al artículo 10, fracción XIV de dicho ordenamiento a efecto de establecer la obligación para que en los establecimientos mercantiles se habiliten estacionamientos para bicicletas en beneficio de la población de la Ciudad de México.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de este Honorable Congreso, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 10 Apartado A Fracción XIV de la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México en los siguientes términos:

**DECRETO**

**ÚNICO.- Se reforma el artículo 10, Apartado A Fracción XIV de la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México para quedar como sigue:**

**LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO**

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

Apartado A  
I.a XIII. ...

XIV. Contar con los cajones de estacionamiento que instruyen para cada uso los Programas Delegacionales o Parciales de Desarrollo Urbano, el Reglamento de Construcciones y las normas técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico del Reglamento de Construcciones.

**DIPUTADO**

**Los establecimientos mercantiles de giro de impacto zonal, plazas o centros comerciales deberán habilitar espacios destinados únicamente para el resguardo y estacionamiento de bicicletas.**

Quedan exentos de las obligaciones señaladas en el párrafo primero y **segundo** de esta fracción, los establecimientos mercantiles que:

- a) Tengan una superficie menor a 100 metros cuadrados;
- b) Se encuentren en inmuebles catalogados por el Instituto Nacional de Antropología Historia y/o el Instituto Nacional de Bellas Artes;
- c) Se localicen con frente a calles peatonales;
- d) Cuando por virtud de certificado de uso de suelo por derechos adquiridos no estén obligados a contar con estos cajones; y
- e) Los establecimientos mercantiles a los que se refiere la fracción V del artículo 35 de la presente Ley.

XV. ...

**TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** Remítase el presente Decreto a la Jefatura de Gobierno para su 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.

**TERCERO.** Los establecimientos mercantiles de giro de impacto zonal, plazas o centros comerciales deberán realizar las adecuaciones necesarias a que se refiere la presente reforma dentro de un plazo no mayor a 180 días después de la entrada en vigor del presente decreto.

Dado en el Recinto Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a los 11 días del mes de febrero de 2025

**SUSCRIBE**

*Miguel Ángel Macedo Escartín*

**DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN**

---

Título	Iniciativa -Biciestacionamientos en establecimientos...
Nombre de archivo	INICIATIVA_Biciestacionamientos__5_.pdf
Identificación del documento	21503b546ad98ac469385c0cd41f9b5e8e0e41b0
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

---

## Historial del documento

 ENVIADO	<b>05 / 02 / 2025</b> 21:39:50 UTC	Enviado para su firma a Dip. Miguel Macedo (miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx) por miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx IP: 187.170.32.59
 VISUALIZADO	<b>05 / 02 / 2025</b> 21:40:37 UTC	Visualizado por Dip. Miguel Macedo (miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.170.32.59
 FIRMADO	<b>05 / 02 / 2025</b> 21:40:48 UTC	Firmado por Dip. Miguel Macedo (miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.170.32.59
 COMPLETADO	<b>05 / 02 / 2025</b> 21:40:48 UTC	El documento se ha completado.