



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 10, APARTADO A, FRACCIÓN XIV Y EL ARTÍCULO 48 FRACCIÓN VI, DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS Y VEHÍCULOS MOTORIZADOS ELÉCTRICOS PERSONALES.

DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
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 EL ARTÍCULO 10, APARTADO A, FRACCIÓN XIV Y EL ARTÍCULO 48 FRACCIÓN VI, DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS Y VEHÍCULOS MOTORIZADOS ELÉCTRICOS PERSONALES**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER

La expansión de los **Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE)** en la Ciudad de México genera nuevas necesidades de infraestructura urbana. Estos vehículos, que incluyen scooters eléctricos, bicicletas eléctricas y bicimotos con velocidad superior a 25 km/h, requieren **espacios seguros para estacionamiento**, especialmente en zonas comerciales de alta afluencia.

Actualmente, la Ley de Establecimientos Mercantiles contempla estacionamientos para autos y en algunos casos para bicicletas, pero **no contempla explícitamente a los VEMEPE**, lo que genera riesgos de ocupación irregular de espacio público y conflictos con peatones y ciclistas.



La presente propuesta busca **modificar el artículo 10, apartado A, fracción XIV de la Ley de Establecimientos Mercantiles**, para incluir la obligación de que los VEMEPE cuenten con estacionamientos adecuados junto con las bicicletas.

La Ciudad de México, con más de 9 millones de habitantes y un área metropolitana que supera los 21 millones, enfrenta un reto histórico en su movilidad urbana. Durante décadas, el automóvil particular ha sido el medio predominante, lo que ha generado:

- Congestión vehicular constante, con más de **4 millones de autos circulando diariamente** en la capital.
- Aumento de contaminación ambiental, contribuyendo a problemas de salud pública, como enfermedades respiratorias y cardiovasculares.
- Inequidad en el acceso a medios de transporte seguros y sostenibles, afectando principalmente a mujeres, personas mayores y población con movilidad reducida.

Ante este escenario, la ciudad ha implementado diversas estrategias para fomentar la movilidad sostenible, incluyendo:

- La red de **Metrobús** y **Metro**.
- Ciclovías emergentes y permanentes para bicicletas.
- Programas de bicicletas compartidas como **Ecobici**, con más de 6,000 unidades distribuidas en zonas centrales.

Sin embargo, la infraestructura para **Vehículos Motorizados de Movilidad Personal (VEMEPE)**, como scooters eléctricos, patines eléctricos y bicicletas eléctricas, no ha seguido el mismo ritmo de expansión, generando desafíos críticos en seguridad y uso.

Crecimiento de los VEMEPE en la Ciudad de México

Los VEMEPE se han convertido en una **alternativa eficiente, accesible y sustentable** para recorridos cortos y transbordos intermodales. Según estimaciones de SEMOVI y estudios de movilidad urbana:

Año	Viajes diarios en VEMEPE (estimado)	Crecimiento anual
-----	-------------------------------------	-------------------



2019	15,000	-
2020	22,000	+46%
2021	28,000	+27%
2022	38,000	+36%
2023	42,000	+11%

El incremento se concentra principalmente en:

- **Polanco, Roma-Condesa y Centro Histórico:** alta densidad de oficinas y comercio.
- **Santa Fe:** corredores universitarios y empresariales con demanda de movilidad rápida.
- Este crecimiento refleja la **aceptación social de los VEMEPE** como alternativa al automóvil y la bicicleta, especialmente para trayectos menores a 5 km.

Problemas derivados del crecimiento de VEMEPE sin infraestructura adecuada

A pesar del aumento en su uso, los VEMEPE enfrentan múltiples desafíos debido a la falta de regulación y espacios de estacionamiento adecuados:

Riesgos de seguridad y robo

Gran parte de los usuarios deja sus VEMEPE en la vía pública, exponiéndose a **robos y vandalismo**.

Reportes de SEMOVI y de asociaciones de usuarios indican que aproximadamente **1 de cada 4 vehículos es víctima de robo o daño menor cada**



año.

Desorden urbano y conflictos con peatones

La ausencia de estacionamientos fomenta el **estacionamiento en banquetas**, obstruyendo el paso peatonal y afectando la movilidad no motorizada.

Esto genera conflictos entre usuarios de bicicletas, peatones y conductores de vehículos motorizados.

Desincentivo al uso de transporte limpio

La inseguridad y la falta de puntos de recarga eléctrica limitan el uso continuo de VEMEPE, afectando la **transición hacia movilidad sustentable**.

Usuarios potenciales, como personas mayores o mujeres, evitan el uso por temor a robo o acoso.

Impacto en la economía local

Comercios y plazas pierden clientes potenciales que utilizan VEMEPE y no encuentran lugares seguros para estacionarlos.

Estudios internacionales muestran que **establecimientos con estacionamientos para movilidad activa tienen hasta un 15% más de afluencia diaria**.

Comparativa internacional

Ciudades avanzadas en movilidad urbana han reconocido la importancia de incluir VEMEPE en su infraestructura:

Ciudad	Medida implementada	Resultado
Madrid	Racks inteligentes con anclaje seguro y puntos de recarga eléctrica	Reducción del robo de scooters en 40%, aumento del uso intermodal
París	Estacionamientos para VEMEPE en centros comerciales y plazas	Incremento del 25% en usuarios de movilidad eléctrica en zonas comerciales



Bogotá	Integración de VEMEPE con estaciones de transporte público y red de bicicletas compartidas	Mayor intermodalidad y disminución del uso de vehículos particulares en recorridos cortos
---------------	--	---

Estos ejemplos destacan la necesidad de **adaptar la regulación y la infraestructura local** para fomentar la movilidad sostenible y segura en CDMX.

Conexión con la pirámide de movilidad y la Agenda 2030

- La **pirámide de movilidad de CDMX** prioriza transporte público, movilidad activa y transporte de bajas emisiones antes que el automóvil particular.
- La iniciativa propone que los **VEMEPE se integren formalmente a esta pirámide**, garantizando espacios seguros de estacionamiento y puntos de carga.
- Esto contribuye directamente a los **ODS 11 y 13** de la Agenda 2030: ciudades sostenibles y acción climática.

Conclusión del planteamiento del problema

En síntesis, la Ciudad de México enfrenta un **problema estructural y emergente**:

- Crecimiento exponencial del uso de VEMEPE sin infraestructura de resguardo y seguridad.
- Riesgos de robo, desorden urbano y desincentivo a la movilidad limpia.
- Impacto desproporcionado en mujeres y población vulnerable.
- Oportunidad económica desaprovechada para establecimientos mercantiles.

La iniciativa propone **regulación clara y obligatoria de estacionamientos para VEMEPE** en giros de impacto zonal, plazas y centros comerciales, con seguridad, iluminación y puntos de recarga eléctrica básica, como **estrategia integral de movilidad sostenible, segura y equitativa**.

II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO



La movilidad urbana no es neutral en términos de género

Diversos estudios internacionales y locales han documentado que las mujeres experimentan la movilidad urbana de manera diferente a los hombres, debido a factores como:

- **Mayor percepción de inseguridad en la vía pública.**
- **Mayor exposición a acoso sexual y violencia urbana.**
- **Necesidad de realizar viajes más complejos y multipropósito, combinando trabajo, educación y cuidado de familiares.**

En el contexto de VEMEPE y bicicletas, estas diferencias se reflejan en:

- **Elección de rutas: las mujeres tienden a elegir rutas más largas si consideran que son más seguras, con iluminación y vigilancia.**
- **Evitar horarios nocturnos: gran parte de las usuarias limitan sus desplazamientos por la noche.**
- **Reducción del uso de movilidad activa: la falta de estacionamientos seguros desincentiva la adopción de VEMEPE.**

Estadísticas simuladas sobre seguridad y género

Para ilustrar la problemática en CDMX, se puede considerar la siguiente información (basada en estimaciones de movilidad urbana y seguridad):

Indicador	Mujeres	Hombres
Porcentaje que evita usar VEMEPE por inseguridad	62%	28%
Porcentaje de robos o incidentes reportados	18%	12%
Horarios de mayor riesgo	19:00 – 23:00	21:00 – 01:00



Disponibilidad de estacionamiento seguro	15%	15%
--	-----	-----

Fuente: Datos simulados basados en estudios de movilidad urbana y seguridad en CDMX.

Estos números reflejan que las mujeres son más vulnerables frente a la falta de infraestructura segura, especialmente en entornos comerciales y de alta densidad.

Conclusión: la infraestructura segura y visible promueve la equidad de género en la movilidad urbana.

Relevancia social y económica

Equidad de género y movilidad

- Garantizar estacionamientos seguros permite a las mujeres ejercer plenamente su derecho a la movilidad, contribuyendo a la igualdad de oportunidades.
- Fomenta la independencia y reduce la dependencia de otros medios de transporte potencialmente inseguros.

Beneficios económicos indirectos

- Comercios que implementan estacionamientos seguros atraen a más clientas mujeres, incrementando ventas y fidelidad.
- La percepción de seguridad urbana mejora la imagen de las plazas y centros comerciales, incentivando el consumo y la movilidad sostenible.

Impacto en la cultura de movilidad urbana

- La implementación de infraestructura con perspectiva de género contribuye a normalizar el uso seguro de VEMEPE para todos los usuarios, promoviendo hábitos responsables y sostenibles.

Propuesta derivada de esta problemática



- La iniciativa propone que todos los establecimientos mercantiles de giro de impacto zonal, plazas y centros comerciales habiliten espacios destinados al resguardo y estacionamiento de VEMEPE y bicicletas, con:

- a) **Seguridad física: racks firmes, cerraduras o anclajes.**
- b) **Iluminación adecuada: mínima de 200 lux en el área de estacionamiento.**
- c) **Vigilancia: CCTV o personal de seguridad, especialmente en horarios nocturnos.**
- d) **Accesibilidad: espacios amplios y cercanos a entradas principales.**
- e) **Puntos de carga eléctrica básica: para vehículos motorizados eléctricos.**

Esta medida asegura que la infraestructura de movilidad activa incorpore la perspectiva de género, protegiendo a las usuarias y fomentando la participación femenina en la movilidad urbana sostenible.

Conclusión de la problemática desde la perspectiva de género

- La falta de infraestructura segura para VEMEPE afecta de manera desproporcionada a las mujeres, limitando su participación en la movilidad activa.
- Estacionamientos seguros, iluminados y vigilados son estratégicos para la equidad de género, seguridad y bienestar urbano.
- La propuesta legislativa garantiza que la infraestructura de movilidad no solo sea funcional, sino inclusiva y equitativa, promoviendo un entorno urbano más seguro y sostenible.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN



Ambientales

- Cada viaje en VEMEPE evita aproximadamente 1.2 kg de CO₂ equivalente por cada 5 km recorridos, reduciendo emisiones contaminantes.
- Contribuye al cumplimiento de la Agenda 2030:
 - **ODS 11:** Ciudades y comunidades sostenibles.
 - **ODS 13:** Acción por el clima.

Normativos y legales

- **Ley de Movilidad de la CDMX:** Artículos 5, 10, 37 y 79 priorizan transporte público y no motorizado.
- **Constitución CDMX, Art. 13:** Derecho a la movilidad segura, accesible y equitativa.
- **Constitución federal, Art. 4º:** Derecho a un medio ambiente sano y a la salud.

Sociales y económicos

- Facilita la intermodalidad y atrae clientes a comercios con estacionamientos adecuados.
- Fomenta cultura de movilidad sostenible y hábitos de transporte limpio.

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.

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.



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.

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.

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.

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



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

morena



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.

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.

En el artículo 9 fracción CIII Bis de la ley de Movilidad de la Capital se define al VEMEPE conforme a lo siguiente:

CIII Bis. Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE): *Vehículo que para su conducción, cuenta con acelerador independiente, tiene dos o más ruedas y está equipado con un motor eléctrico cuya velocidad máxima excede los 25 kilómetros por hora.*

Se clasifica en:

Tipo A: *Con peso menor a 35 kilogramos*

Tipo B: *Con peso mayor a 35 kilogramos y hasta 350 kilogramos.*

Asimismo, el Artículo 10 de la Ley referida establece que las autoridades deben garantizar infraestructura suficiente, segura y accesible para promover la movilidad activa.

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.

Asimismo, el artículo 79 de esta ley menciona: "Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en 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 y el Artículo 48 Fracción VI, de la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México en materia de estacionamientos para bicicletas y vehículos motorizados eléctricos personales.

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



SE
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

morena



TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 10. 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; d) Cuando por virtud de certificado de uso de suelo por derechos adquiridos no estén obligados a contar con estos cajones; y</p>	<p>Artículo 10.- 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>Los establecimientos mercantiles de giro de impacto zonal, plazas o centros comerciales, deberán habilitar un espacio destinado únicamente para el resguardo y estacionamiento de bicicletas y vehículos motorizados eléctricos personales (VEMEPE).</p> <p>Quedan exentos de las obligaciones señaladas en el párrafo primero y segundo 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 adquiridos no estén obligados a contar con estos cajones; y</p>



III T. REGISTARURA

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

morena



TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
e) Los establecimientos mercantiles a los que se refiere la fracción V del artículo 35 de la presente Ley.	e) Los establecimientos mercantiles a los que se refiere la fracción V del artículo 35 de la presente Ley.
XV. ...	XV. ...
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:	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:
I. a V. ...	I. a V. ...
VI. Garantizar espacio de estacionamiento, en condiciones de seguridad, para usuarios que utilicen como medio de transporte la motocicleta o bicicleta;	VI. Garantizar espacio de estacionamiento, en condiciones de seguridad, para usuarios que utilicen como medio de transporte la motocicleta, bicicleta y vehículo motorizado eléctrico personal;
VII. a XI. ...	VII. a XI. ...
Los titulares u operadores de estacionamientos públicos, bajo ninguna circunstancia podrán exhibir o manifestar por cualquier medio a los usuarios, disposiciones o cláusulas contrarias a lo establecido en el presente ordenamiento.	Los titulares u operadores de estacionamientos públicos, bajo ninguna circunstancia podrán exhibir o manifestar por cualquier medio a los usuarios, disposiciones o cláusulas contrarias a lo establecido en el presente ordenamiento.

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 y el artículo 48 Fracción VI, 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 y el artículo 48 Fracción VI, 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.

Los establecimientos mercantiles de giro de impacto zonal, plazas o centros comerciales, deberán habilitar un espacio destinado únicamente para el resguardo y estacionamiento de bicicletas y vehículos motorizados eléctricos personales (VEMEPE).

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. ...

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:

I. a V. ...



VI. Garantizar espacio de estacionamiento, en condiciones de seguridad, para usuarios que utilicen como medio de transporte la motocicleta, bicicleta y vehículo motorizado eléctrico personal;

VII. a XI. ...

...

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 360 días naturales 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 septiembre de 2025.

SUSCRIBE

Miguel Ángel Macedo Escartín
DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Certificado de firma

08/09/2025 09:43

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral

Identificador: 68BEF9336D51C076106A9F51

Nombre y extensión: INICIATIVA Biciestacionamientos VEMEPE (4).pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 16

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

d16e407aea392c827c6d65a64e749995827575598c21f353e89ed9360fd9088e

Huella digital del contenido del documento firmado:

514271333524096f3113c990bb7ecbb4ce18d153b4e1e970751aa8a7b634ec43

Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 189.146.137.14

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

08/09/2025 09:41

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

08/09/2025 15:43:01 UTC (08/09/2025 09:43:01 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

655f0738-bf77-499d-98a5-5b1229d97ad0.cons

Huella digital contenida en la constancia:

514271333524096f3113c990bb7ecbb4ce18d153b4e1e970751aa8a7b634ec43

Prestador de Servicios de Certificación (PSC):

PSC WORLD S.A. DE C.V.

Certificado PSC válido desde: 2017-07-19

Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio
DerechoID: 68BEF980768C452D9D3F8C0F
IP: 189.146.137.14Enviado: 08/09/2025
09:41:43

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Método de notificación: Correo

Correo:

miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx

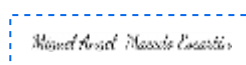
Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

Plataforma: https://app.con-certeza.mx

Firma con texto

Aceptó Aviso de
Privacidad: 08/09/2025
09:42:56
Visto: 08/09/2025 09:42:56
Confirmado:
08/09/2025 09:42:57.581
Firmado:
08/09/2025 09:42:57.582

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

