



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, MEDIANTE EL CUAL SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD (SEMOVI) DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR ACCIONES DE COORDINACIÓN CON LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE PARQUÍMETROS A FIN DE COLOCAR ESPACIOS ADICIONALES DE ESTACIONAMIENTO PARA MOTOCICLETAS EN LAS COLONIAS DONDE SE ENCUENTRE IMPLEMENTADO.

DIPUTADA

MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA

Presidenta de la Mesa Directiva del
H. Congreso de la Ciudad de México,
III Legislatura.

PRESENTE.

La que suscribe, diputada **LAURA ALEJANDRA ÁLVAREZ SOTO**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso a), apartado E y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, y 101 del Reglamento, ambos ordenamientos del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del H. Pleno de este Órgano Legislativo, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, MEDIANTE EL CUAL SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD (SEMOVI) DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR ACCIONES DE COORDINACIÓN CON LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE PARQUÍMETROS A FIN DE COLOCAR ESPACIOS ADICIONALES DE ESTACIONAMIENTO PARA MOTOCICLETAS EN LAS COLONIAS DONDE SE ENCUENTRE IMPLEMENTADO**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El sistema de parquímetros implementado en la Ciudad de México es un mecanismo denominado “EcoParq” cuya finalidad es el control y ordenamiento de vehículos estacionados en la vía pública, por medio del

cobro de una tarifa establecida en la legislación fiscal. De acuerdo con información del propio programa, este se encuentra estructurado como sistema cuyos objetivos son, la reducción en el uso del automóvil particular, la disponibilidad adecuada de espacios de estacionamiento tanto dentro como fuera de la vía pública, el ordenamiento del espacio público inhibiendo malas prácticas -franeleros- que en muchos de los casos son elementos vinculados a la comisión de delitos como el robo de autopartes y las lesiones, la promoción del uso eficiente y aprovechado del suelo urbano y la redistribución del costo social del suelo utilizado para el estacionamiento de vehículos.

El Programa Ecoparq tiene su fundamento en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, que es el marco jurídico en el que se encuentran las facultades de la Secretaría de Movilidad en materia de sistemas de parquímetros, las cuales son:

Artículo 207.- *La Secretaría determinará las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, y en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano, determinará las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública, a fin de ser publicados en los instrumentos regulatorios correspondientes.*

La Secretaría establecerá los lineamientos de señalamiento horizontal y vertical para el estacionamiento de vehículos en la vía pública mediante el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad de México.

Artículo 208.- *La Secretaría determinará y autorizará los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores, para el servicio de automóviles compartidos, vehículos con placa de matrícula verde y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamiento para delimitar estos espacios se establecerán en los manuales correspondientes.*

Artículo 209.- *La Administración Pública podrá implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un*

permiso o concesión; en ambos casos, se deberá contratar un seguro para responder por los daños o la pérdida total o parcial que pudieran sufrir los vehículos automotores de las personas que hayan pagado el derecho correspondiente por el uso de la vía pública.

La operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estará a cargo de la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Finanzas, así como a través de terceros, de acuerdo a las disposiciones que señale el reglamento correspondiente.

Las disposiciones a que se refiere el párrafo anterior deberán contemplar, por lo menos, que dentro de los equipos, dispositivos, aplicaciones electrónicas, infraestructura o cualquier otro elemento de los sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública se incluyan cámaras de vigilancia que estén vinculadas al Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México.

Asimismo, de conformidad a lo establecido en el Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública de la Ciudad de México, publicado el 02 de agosto de 2017, las facultades de la Secretaría de Movilidad son las siguientes:

Artículo 4. *A la Secretaría corresponde:*

I.- Determinar las Zonas de Parquímetros en las que podrán instalarse estos dispositivos.

II.- Establecer las características técnicas de los sistemas, dispositivos e instrumentos para el control y cobro por estacionamiento en vía pública.

III.- Operar y supervisar que los sistemas, dispositivos e instrumentos para el control y cobro por estacionamiento en vía pública funcionen adecuadamente.

IV.- Determinar el emplazamiento de cada parquímetro dentro de la Zona de Parquímetros.

V.- Establecer los lineamientos de señalización vial, para el estacionamiento de vehículos en vía pública, de conformidad con la normatividad aplicable.

VI.- Determinar los lineamientos de balizamiento horizontales para la medida de cada cajón de estacionamiento en vía pública; así como regular zonas de carga y descarga en la Zona de Parquímetros.

VII.- Otorgar a los terceros autorizados la concesión o instrumento jurídico de conformidad con la normatividad aplicable para la instalación y operación de sistemas de control y de estacionamiento en vía pública de la Ciudad de México, de conformidad con la legislación de la materia, así como aquellas en que se autorice a terceros la administración de los mismos.

VIII.- Determinar y expedir los lineamientos normativos relacionados a los sistemas de control de estacionamiento en la vía pública y a sus operadores.

IX.- El otorgamiento de los permisos renovables y especiales para residentes.

X.- Coordinarse con las instancias ejecutoras del Gobierno de la Ciudad para la aplicación de los recursos asignados en el presupuesto de egresos derivados del Sistema de Control y Cobro de Estacionamiento en Vía Pública, con el objeto de que sean destinados a la operación de éste, la ejecución de programas y proyectos de movilidad, así como al desarrollo de infraestructura urbana.

XI.- Supervisar la recolección, conteo y recaudación de los ingresos que se generen mediante los equipos de control y cobro de estacionamiento en vía pública autorizado.

XII.- Requerir al tercero autorizado de una zona de parquímetros y solicitar a cualquier ente o dependencia, la información, reportes o documentación que estime necesaria para la supervisión y evaluación del sistema de control de estacionamiento en vía pública autorizado, a efecto de ejercer de manera general y permanente el control de las zonas de parquímetros.

XIII.- Supervisar el cumplimiento de las condiciones de operación e implementación por sí o a través de un tercero, mediante evaluaciones que determinen la observancia de los principios de movilidad contemplados en la Ley, así como el cumplimiento de las bases, cláusulas, penas convencionales, infracciones, lineamientos, circulares, manuales y demás

disposiciones jurídicas vigentes; así como imponer las sanciones contractuales que correspondan. XIV.- Imponer las sanciones por el incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento.

XV.- Participar en las sesiones del Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas, con voz y voto.

XVI.- Establecer los mecanismos con los que los usuarios podrán cubrir la tarifa autorizada por el estacionamiento de vehículos en vía pública de la Ciudad de México.

XVII.- Proponer en su caso, al Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas, proyectos para el mejoramiento de la infraestructura, incluyendo la de movilidad y urbana, así como programas de movilidad en la colonia o colonias que comprenda la Zona de Parquímetros; así como obras y programas de movilidad.

XVIII.- Las demás facultades que le otorgue el presente Reglamento y otros ordenamientos aplicables.

2. En el mundo, un parquímetro es un dispositivo ubicado en la vía pública que permite el ordenamiento y medición del estacionamiento en áreas definidas para ello. Su función consiste en recolectar dinero a cambio del derecho de estacionar un vehículo en un lugar público, por una cantidad de tiempo. Los parquímetros pueden ser usados por los gobiernos locales como una herramienta para hacer valer sus políticas de estacionamiento en la calle, que por lo general están relacionadas con el tráfico y las políticas de gestión de movilidad.

Se trata de una política pública exitosa ya que además de generar utilidad y valor en el espacio público aprovechable, se inhiben prácticas como la de los franeleros; al tiempo que se generan mejores mecanismos de supervisión por parte de las autoridades, derivando en mayor presencia policial en las vialidades donde se encuentran.

3. En ese orden de ideas, en México, el sector de delivery (entrega a domicilio), ha experimentado un crecimiento del 38.6% en México en los últimos dos años (2023 y 2024), alcanzando el 24.2% de los usuarios móviles según los datos recogidos por las empresas de medición de audiencias móviles Trecone. La popularidad de los servicios de delivery ha aumentado considerablemente, con aplicaciones móviles que

permiten a los usuarios pedir una variedad de productos y servicios a domicilio con solo unos pocos clics.

Aunque hoy en día nos es familiar encontrarnos marcas de esta modalidad en las calles de las principales ciudades de México, la historia del delivery empezó en 2012 y durante este tiempo han sido diferentes los actores que han competido en este sector, así como nuevos que están por pronunciarse.

Estas plataformas tienen una inversión global en el país de más de mil millones de dólares; la pandemia global de COVID 19 y el distanciamiento así como el confinamiento social generaron una importante explosión de este sector que, a pesar de los cambios y adaptaciones posteriores a la pandemia no ha disminuido.

La presencia del sector del delivery es solo un ejemplo del aumento en la circulación de motocicletas en la Ciudad de México que, aunado al hecho de que este vehículo se ha venido convirtiendo en una alternativa para el tráfico de la Ciudad, hace necesario que se replanteen las políticas públicas y acciones en función de la creciente penetración de motocicletas en la Ciudad de México.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Programa de Parquímetros ha sido una importante alternativa de solución al uso ilegal y aprovechamiento irregular del espacio público, en beneficio de mejoras sustanciales en aquellas colonias donde existe déficit de lugares de estacionamiento; sin embargo, a partir del año 2020 se ha percibido un sensible aumento en la circulación de motocicletas como consecuencia del crecimiento de los denominados “delivery”, por lo que el diseño y distribución del espacio confinado para vehículos en aquellas colonias donde existen parquímetros debe replantearse, considerando el aumento de esta importante actividad que a la fecha es una alternativa laboral para miles de capitalinos.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que para este H. Congreso de la Ciudad de México, el aprovechamiento del espacio público ordenado ha sido una prioridad legislativa

al ser también exigencia constante por parte de vecinas y vecinos de las Demarcaciones Territoriales que de manera permanente han elevado esta exigencia hacia sus representados.

En este sentido, el programa Ecoparq se ha asimilado en el ecosistema normativo y de movilidad de la Ciudad de México como una política pública cuyo objetivo ha sido, precisamente, el del ordenamiento del espacio público a fin de generar condiciones de una mejor distribución del espacio público como consecuencia de la creciente necesidad de automovilistas y motociclistas, de contar con estacionamientos.

SEGUNDO. En este sentido, el claro el aumento de motocicletas circulando todos los días en la Ciudad de México, como consecuencia de la incorporación de nuevos e innovadores modelos de negocio y actividades comerciales como el “delivery”, así como de la necesidad de las personas por eficientar sus traslados en una Ciudad donde impera el desorden, el caos y la falta de una verdadera política de movilidad con énfasis en la calidad de vida de las personas.

Así las cosas, es preciso reconocer que el aumento de motocicletas en la Ciudad de México es un fenómeno que llegó para quedarse y por tanto, las políticas públicas y acciones coordinadas por parte de las autoridades deben ajustarse y realinearse a esta nueva realidad y con ello, considerar a las motos como parte importante del parque vehicular de la Ciudad de México y ya no solo como vehículo accesorio de las personas.

TERCERO. Es por lo anterior, que este H. Congreso de la Ciudad de México, atendiendo precisamente a esa realidad cambiante, debe hacer un respetuoso llamado a las autoridades en materia de movilidad, para que de manera coordinada con las empresas concesionarias que participan en la ejecución del programa Ecoparq, rediseñen algunos elementos del espacio público y de manera específica, procedan a la redistribución de cajones de estacionamiento confinado, para otorgar un mayor número de espacios para motocicletas, dado su crecimiento en la Ciudad.

Una redistribución que implica la ejecución de un complejo pero integral programa de ajuste, ya que en no pocos casos, la falta de espacio de estacionamiento para este número importante de motocicletas en la Ciudad ha provocado que éstas tengan que ubicarse en los espacios vacíos que quedan entre los vehículos afectando y poniendo en riesgo el patrimonio de terceros, ubicándose en las entradas y pasos peatonales de los establecimientos

mercantiles donde prestan el servicio de delivery, en las esquinas y vueltas de las calles en donde ponen en riesgo a terceros y a ellos mismos e incluso teniendo la necesidad de ubicarse en pasos peatonales, afectando la movilidad de quienes se ubican en el escalafón más alto de la pirámide de movilidad: los peatones.

Por estas razones, este H. Congreso de la Ciudad de México considera viable, prudente y oportuno dicho llamado el cual, de atenderse por parte de las autoridades y empresas, coadyuvará en mantener el éxito del programa Ecoparq y beneficiará el entorno urbano, la seguridad de transeúntes y de los propios conductores de motocicletas, al tiempo que se genera una cultura de orden en la Ciudad de México en beneficio de la calidad de vida de las y los capitalinos.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. Este H. Congreso de la Ciudad de México, hace un exhorto a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para que, a través de la Secretaría de Movilidad y de manera coordinada con las empresas que tienen a su cargo la concesión y proveeduría de los servicios en el marco del programa “Ecoparq”, implementen una acción de redistribución de los espacios vehiculares confinados a fin de que se les dote de más espacios a las motocicletas en beneficio de la movilidad y el ordenamiento del espacio público, en todas las colonias donde se encuentre implementado dicho programa.

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles, sede del Congreso de la Ciudad de México, a los 13 días del mes de febrero del año 2025.

ATENTAMENTE



DIP. LAURA ALEJANDRA ÁLVAREZ SOTO

Título	Espacios motociclistas
Nombre de archivo	PA_ESPACIOS_MOTOCICLISTAS.docx__1_.pdf
Id. del documento	bd21f7283ffbfa3806d110b6511a292af1dc79fa
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	02 / 06 / 2025 21:12:35 UTC	Enviado para firmar a Dip Laura Álvarez (alejandra.alvarez@congresocdmx.gob.mx) por alejandra.alvarez@congresocdmx.gob.mx. IP: 189.146.130.155
 VISTO	02 / 06 / 2025 21:12:44 UTC	Visto por Dip Laura Álvarez (alejandra.alvarez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.130.155
 FIRMADO	02 / 06 / 2025 21:12:53 UTC	Firmado por Dip Laura Álvarez (alejandra.alvarez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.130.155
 COMPLETADO	02 / 06 / 2025 21:12:53 UTC	Se completó el documento.