



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

**DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

Las y los suscritos legisladores del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México 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 A, numeral 1, así como, el apartado D, incisos k) y r) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción XXXVIII, 13, fracciones IX y XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 2, fracción XXXVIII, 5, fracción I, 101 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a la consideración de este Poder Legislativo la presente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA, EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LAS 16 ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE, CON BASE EN SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL Y EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS COMPETENCIAS, CONTINÚEN FORTALECIENDO LAS ACCIONES ADMINISTRATIVAS RELACIONADAS CON EL CUMPLIMIENTO Y REGULACIÓN DE LAS DISPOSICIONES LEGALES EN MATERIA DE LUGARES DE ESTACIONAMIENTO QUE DEBEN CONSIDERAR LOS ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES LOCALIZADOS EN CADA UNA DE SUS DEMARCACIONES TERRITORIALES, DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES QUE RESULTEN APLICABLES**, bajo la siguiente exposición de motivos:



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

ANTECEDENTES

El automóvil fue desarrollado en Europa, a finales del siglo XIX como y poco tiempo después en América, a principios del siglo XX. En aquel entonces solo se habían registrado ocho mil unidades de propiedad privada en todo Estados Unidos, mucho de ellos propulsados por vapor. Entre 1900 y 1929 se introdujeron cerca de 1200 nuevos diseños de automóviles con diversos sistemas de autopropulsión. En 1910, las fábricas estadounidenses produjeron 181,000 automóviles de pasajeros y 6000 camiones y autobuses. En 1914, la producción de vehículos a motor superó la de carruajes tirados por caballos. Para 1939, se habían matriculado 23 millones de vehículos en todo Estados Unidos.

Hablando propiamente de las normas que regulan los estacionamientos, podemos hacer referencia a William Phelps Eno, quién fue conocido por desarrollar los planes de tráfico originales para grandes ciudades como Nueva York, Londres y París, atribuyéndosele invenciones como las señales de stop, las paradas de taxis, las islas peatonales y otros elementos del tráfico.

A principios del siglo XX, dos palabras definían lo que hoy se conoce como "estacionamiento" en Estados Unidos: "to rank" (alinear) y "to park" (estacionar). Alinear consistía en colocar los vehículos (uno detrás del otro) en paralelo a la acera (generalmente con poco espacio entre ellos). Estacionar consistía en colocar los vehículos (en paralelo) en ángulo con respecto a la acera. "To rank" deriva del término "cab rank" (parada de taxis), que se usaba en Londres, donde los taxis se colocaban en las paradas uno detrás del otro en fila india. El término "to park" se originó a partir



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

de la práctica de colocar los carros de cañones en paralelo; en tal posición, se decía que estaban estacionados.¹

Con la evolución de las normas de tránsito, la regulación del estacionamiento vehicular comenzó a incorporar criterios orientados a delimitar y ordenar la ocupación del espacio destinado a los vehículos, tanto durante su permanencia como en los periodos de espera. En este contexto, las limitaciones asociadas al estacionamiento paralelo en la vía pública evidenciaron la necesidad de establecer mecanismos específicos para mejorar el aprovechamiento del espacio urbano. Como respuesta, se plantearon dos medidas fundamentales: restringir el estacionamiento sobre la vía pública a determinados supuestos vinculados con la circulación vehicular y establecer espacios fuera de la vía pública destinados al estacionamiento de vehículos.

En la década de 1920, las ciudades de Estados Unidos comenzaron a destinar espacio para estacionamientos, algunos de ellos de propiedad privada y gestionados por asociaciones comerciales y minoristas, y otros de propiedad pública y mantenidos por operadores privados. Algunos de estos estacionamientos se ubicaban en el centro de la ciudad, mientras que otros se encontraban en las afueras.²

En el siglo XXI la “automovilidad” ha desbordado la infraestructura y las instalaciones urbanas (Pojan 2019) una fuerte dependencia del transporte en automóvil, que a menudo, pero no siempre, está asociada con la expansión urbana, ha causado graves problemas sociales, ambientales y económicos, tanto en ciudades grandes como

¹ Eran Ben-Joseph. Del caos al orden: una breve historia cultural del estacionamiento, the Mit Press Reader, consultado en <https://thereader.mitpress.mit.edu/brief-cultural-history-of-the-parking-lot/>

² Idem



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

pequeñas (Mohamad y Kiggundu). Sin embargo, la mayor parte del tiempo, los automóviles no se mueven. En cambio, permanecen estacionados en aparcamientos, garajes, carriles y entradas de vehículos durante gran parte del día y la noche (Ibrahim,2017)³

El estacionamiento en la calle y fuera de la calle son los dos tipos de estacionamiento predominantes (Simićević y Milosavljević). Sin embargo, los problemas de estacionamiento en la calle y fuera de la calle difieren en varios aspectos. El estacionamiento en la calle tiene como objetivo proporcionar espacios vacíos a lo largo de la acera, lo más cerca posible de los destinos de los automovilistas. Puede ser de pago o gratuito. El estacionamiento fuera de la vía pública requiere un estacionamiento al aire libre cerrado o un garaje de varios pisos/subterráneo. Tradicionalmente, la cantidad de estacionamiento fuera de la vía pública requerido se basaba en criterios como el área del piso de un edificio o el número de unidades dentro (Mukhija y Shoup 2006), con diferentes usos del suelo (es decir, residencial, comercial, equipamiento, de oficinas, etc.) que tienen diferentes requisitos de estacionamiento.

En el pasado, las ciudades tendían a especificar requisitos mínimos de estacionamiento fuera de la vía pública. Se ha constatado que el estacionamiento en la calle es beneficioso o innecesario para las actividades comerciales a pie de calle.

Por un lado, puede proporcionar un acceso más directo a las entradas de las tiendas y reducir la distancia a pie para los clientes. Por otra parte, algunos estudios han

³ Kong, W., Pojani, D., Corcoran, J., & Sipe, N. (2024). Políticas de estacionamiento en seis continentes: resultados mixtos y barreras multifacéticas para la reforma. *Policy Design and Practice*, 7 (3), 343–360. <https://doi.org/10.1080/25741292.2024.2333602>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

encontrado que los vehículos motorizados no son tan necesarios como piensan los comerciantes, y la falta de disponibilidad de estacionamiento a lo largo de las zonas comerciales puede llevar a que más personas caminen, anden en bicicleta o utilicen el transporte público.⁴

En México, con especial peso en nuestra capital, los reglamentos de construcción y los planes de desarrollo urbano incorporaron tablas obligatorias. Cada edificio comercial, de oficinas, habitacional o de servicios debía destinar un porcentaje o cantidad fija de cajones por cada metro cuadrado construido.

La provisión, ubicación y funcionamiento del estacionamiento de vehículos se encuentra regulados a través de distintos instrumentos de todas las jerarquías jurídicas que van desde la Constitución Política de la Ciudad de México, hasta códigos, reglamentos y normas específicas como: los Programas de Desarrollo Urbano, la Ley de Movilidad, la Ley de Establecimientos Mercantiles, la Ley Ambiental, Ley de Desarrollo Urbano y su Reglamento, Reglamento de Tránsito, el Reglamento de Construcciones, en este último de manera específica en la Norma Técnica Complementaria para el proyecto arquitectónico.

PROBLEMÁTICA

La Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México, establece una obligación para los establecimientos mercantiles sin distinguir entre aquellos que son de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal, la cual consiste en que estos lugares

⁴ Idem



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

deben contar con cajones de estacionamiento que se determine para cada uso de suelo ejercido en el mismo (restaurante, bar, fonda, centro comercial, servicios) el reglamento de construcciones y las normas técnicas complementarias del proyecto arquitectónico del mismo reglamento.

Del contenido del mismo ordenamiento legal se puede apreciar que la referida obligación puede ser observada en cuatro modalidades diferentes:

- Prestar directamente o a través de un tercero el servicio de acomodadores de vehículos, motocicletas y bicicletas, **sin estacionarlos en la vía pública o banquetas;**
- Adquirir un inmueble que se destine para ese fin;
- **Celebrar contrato de arrendamiento de un inmueble para prestar el servicio,**
- **Celebrar contrato con un tercero para la prestación del servicio de estacionamiento**

Ahora bien, lo que se resalta en el texto referido con antelación, son precisamente las problemáticas que se propone abordar con la emisión de la presente proposición:

1. En primera instancia, ocurre que los establecimientos mercantiles prestan el servicio de acomodadores de vehículos, pero lo hacen para irlos a estacionar en la misma vía pública, no en un lugar específico destinado para ello.

Esta situación genera que, de cierta forma se “Privatice la calle”, originado por la falta de estacionamiento interno, ya que muchos comercios optan por apartar



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

ilegalmente la vía pública frente a sus negocios (colocando botes, conos o contratando y/o fomentando franeleros) para asegurar espacios a sus clientes, lo que genera conflictos vecinales y viales.

El efecto es que el estacionamiento fuera de la vía pública genera atascamientos en el tráfico (especialmente en los periodos pico) durante el camino a un destino, sin importar que no se encuentre a la vista desde el origen.

2. Cuando se opta por la celebración de contratos de arrendamientos o la prestación del servicio a través de un tercer, muchas veces ocurre que diversos establecimientos mercantiles acreditan su obligación de contar con cajones de estacionamiento, con la ocupación de un mismo espacio o inmueble destinado que no cuenta con lugares suficientes para cubrir la demanda de los espacios requeridos por todos los establecimientos, es decir, generando un virtual sobre cupo, que se traduce en **una simulación de cumplimiento de esa obligación.**

Esta situación se genera, aun y cuando se la Norma Técnica Complementaria para el proyecto arquitectónico del Reglamento de Construcciones fue modificada julio de 2017, y contrario a lo que establecía con antelación, actualmente **establece un máximo de cajones de estacionamiento permitidos por metros cuadrados de superficie de los establecimientos**, (ya que con antelación establecía cajones mínimos), esto con la finalidad de desincentivar el uso de vehículos automotores.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

CONSIDERANDOS

PRIMERO. – Que el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

SEGUNDO. – Que el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, así como el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

TERCERO. Que, el 10 de diciembre de 1948, mediante su Resolución 217 A, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la cual en su artículo 13 reconoce que toda persona tiene derecho a circular libremente en el territorio de un Estado.

CUARTO. Que, la Organización de las Naciones Unidas, a través de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, ha establecido en el Objetivo 11 la finalidad de que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros y resilientes y sostenibles y con avances en la salud. De manera particular señala que:

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y **mejorar la seguridad vial**, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

QUINTO. Que en el artículo 3 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial define a la Movilidad como el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas. De la misma forma, define a la Seguridad Vial como el conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito.

SEXTO. Que el artículo 36 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial señala que la infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de elementos inherentes como banquetas y espacios de circulación peatonal, carriles de circulación vehicular y **estacionamiento**; asimismo en su artículo 68 establece que corresponde a los municipios regular el servicio del estacionamiento en vía pública.

SÉPTIMO. Que la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 10 de octubre de 2023, señala que, no obstante que en la economía de las ciudades existen múltiples espacios para el estacionamiento de transporte privado, la permisibilidad para estacionarse en la vía pública inhibe y desarticula la red de espacios de estacionamientos. En algunos casos los sistemas de pago (parquímetros) se han vuelto una solución para un uso más racional de estos espacios de estacionamiento. No obstante, hay que considerar que el peor uso de la vía pública es para que permanezcan vehículos detenidos por largas horas, reduciendo la capacidad de servicio de las calles.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

OCTAVO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13, apartado E, reconoce el derecho a la movilidad, estableciendo que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, así como la obligación de las autoridades de adoptar las medidas necesarias para garantizar su ejercicio, mediante la conformación de un sistema integrado de transporte público y el impulso de tecnologías de bajas emisiones contaminantes.

NOVENO. Que el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala que 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, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

DÉCIMO. Que el artículo 202 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, señala que los lineamientos generales para la ubicación, construcción, clasificación y funcionamiento de los estacionamientos públicos, así como la implementación de tecnologías para facilitar su operación y sistemas de informacional usuario serán emitidos y actualizados por la Secretaría en coordinación con las demás entidades implicadas,

DÉCIMO PRIMERO. Que el artículo 203 del referido ordenamiento legal señala que los estacionamientos públicos y privados, deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

discapacidad o vehículos con placa de matrícula verde, así como de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas. Y además precisa que **las autoridades de las Alcaldías, podrán examinar en todo tiempo, que las instalaciones y la construcción reúnan las condiciones señaladas en los párrafos que anteceden y que tengan a su servicio personal capacitado.**

DÉCIMO SEGUNDO. Que el Programa Integral de Movilidad Vigente en la Ciudad de México, precisa en la Estrategia 1.7 Gestión de Viajes en Automóvil que, para mitigar las implicaciones negativas, es necesario, por un lado, gestionar los viajes en automóvil particular, especialmente los que pueden realizarse en otros modos de transporte sin afectar las necesidades específicas de movilidad. Por otro lado, es importante regular el estacionamiento en las zonas con mayor concentración de empleo que presentan una alta demanda. Actualmente hay nueve zonas o polígonos de parquímetros, que se extienden por 24 colonias de las alcaldías Álvaro Obregón, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo. En estos polígonos se encuentran 1,787 parquímetros que regulan el uso de 30,208 cajones de estacionamiento.

DÉCIMO TERCERO. Que el artículo 53 de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece en el numeral 3 de su apartado B, inciso a), fracción XXII que las Alcaldías tienen la facultad exclusiva de Vigilar y verificar administrativamente el cumplimiento de las disposiciones, así como aplicar las sanciones que correspondan en materia de establecimientos mercantiles, estacionamientos públicos, construcciones, edificaciones, mercados públicos, protección civil, protección ecológica, anuncios, uso de suelo, cementerios, servicios funerarios, servicios de alojamiento, protección de no fumadores, y desarrollo urbano;



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

DÉCIMO CUARTO. Que la fracción XIV del Apartado A del artículo 10, de la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México, establece que las personas titulares de los establecimientos mercantiles, sea de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal, **tienen la obligación de 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.

Asimismo, señala las exenciones a la citada obligación de la siguiente forma:

- 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.

DÉCIMO QUINTO. Que el 8 de febrero de 2011 se publicaron en la Gaceta Oficial la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico. Y con fecha 11 de julio de 2017, fue publicado en la entonces Gaceta Oficial del Distrito Federal, el “Acuerdo por el que se modifica el numeral 1.2. Estacionamientos de la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Asimismo, el 12 de diciembre de 2024 se publicó el Acuerdo por el que se Actualiza la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico del Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, la cual establece lo siguiente:

Las edificaciones que se realicen en la Ciudad de México podrán construirse sin la obligación de contar con los cajones de estacionamiento para vehículos motorizados, a excepción de las construcciones destinadas a los usos incluidos en los géneros de “Agencias y Talleres de Reparación de Vehículos Motorizados”; “Hospitales”; “Policía”; “Bomberos”; “Centros de Mensajería”, “Funerarias”, “Centros de Distribución”, “Transportes Terrestres” y “Transportes Aéreos” **y todos aquéllos que para el desarrollo de sus actividades requieran de vehículos de servicio y/o espacio destinado al resguardo de vehículos, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1.3.1.2.3.**

DÉCIMO SEXTO. Que el apartado 1.3.1.2.1 de la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico, vigente establece que La cantidad máxima permitida de cajones de estacionamiento para vehículos en una edificación, estará en función del uso y superficie de la misma, de conformidad con lo previsto en la Tabla 1.3.1.2.3. y de acuerdo a la zona en la que se ubique el predio según el Plano 1.3.1.2.16. Zonas para la Aplicación de Aportaciones por la Construcción de Cajones de Estacionamiento para Vehículos Motorizado

DÉCIMO SEPTIMO. Que el artículo 52 de la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México, establece que los establecimientos mercantiles que se hallen obligados a contar con cajones de estacionamiento de conformidad con la fracción XIV



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

del apartado A del artículo 10 de la presente Ley y no cuenten con éstos en el mismo local, deberán adoptar alguna de las siguientes modalidades:

- I. Prestar directamente o a través de un tercero el servicio de acomodadores de vehículos, motocicletas y bicicletas, sin estacionarlos en la vía pública o banquetas;
- II. Adquirir un inmueble que se destine para ese fin;
- III. Celebrar contrato de arrendamiento de un inmueble para prestar el servicio, o
- IV. Celebrar contrato con un tercero para la prestación del servicio de estacionamiento

DÉCIMO OCTAVO. Que, el artículo 53 de la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México, regula el servicio de acomodadores de vehículos señalados en la consideración que antecede de la siguiente forma

- Deberá ser operado únicamente por personal del mismo establecimiento mercantil o por un tercero acreditado para ello, en este último caso, el titular del establecimiento será obligado solidario por cualquier tipo de responsabilidad en que pudiera incurrir la empresa acomodadora de vehículos, motocicletas y bicicletas, con motivo de la prestación de sus servicios o del desempeño de sus empleados;
- El personal encargado de prestar el servicio a que se refiere el párrafo anterior deberá contar con licencia de manejo vigente, uniforme e identificación que lo acrediten como acomodador; y
- **Queda prohibido prestar este servicio** estacionando los vehículos, motocicletas o bicicletas **en la vía pública o banquetas.**



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

DÉCIMO NOVENO. Que el artículo 8 de la Ley de Establecimientos Mercantiles para la Ciudad de México señala que corresponde a las Alcaldías: Ordenar visitas de verificación a establecimientos mercantiles que operen en su demarcación; Determinar y ordenar las medidas de seguridad e imponer las sanciones previstas en esta ley por medio de la resolución administrativa; así como integrar expedientes electrónicos de los Avisos y Solicitudes de Permisos presentados en el Sistema.

VIGÉSIMO. Que el artículo 70 del Ordenamiento Legal citado establece la sanción correspondiente por el incumplimiento de la obligación de no contar con cajones de estacionamiento que ordena la fracción XIV del artículo 10, Apartado A.

En ese orden de ideas, con el presente exhorto el Partido Verde no busca únicamente fortalecer las labores de supervisión y cumplimiento de la sino contribuir a una ciudad más ordenada, accesible y segura para todas y todos. Contar con los cajones de estacionamiento, cuando así lo establecen las disposiciones legales, debe entenderse también como una medida de orden urbano que permite evitar que los vehículos ocupen de manera indebida la vía pública, reduzcan el espacio destinado a la movilidad y contribuyan a generar mayores congestionamientos viales.

Es por lo anterior que proponemos un llamado respetuoso a las 16 Alcaldías para que continúen fortaleciendo las acciones administrativas de verificación, vigilancia y, en su caso, las medidas que correspondan para garantizar que los establecimientos mercantiles cumplan con las obligaciones en materia de estacionamiento. Formulamos este planteamiento para abonar en la recuperación y protección del espacio público, pero también de prevenir que la falta de espacios de estacionamiento termine trasladando sus costos a la ciudadanía, particularmente a quienes caminan, utilizan el



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

transporte público, se desplazan en bicicleta o simplemente necesitan transitar por nuestras calles.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a consideración de esta soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA, EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LAS 16 ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS COMPETENCIAS Y CONFORME A SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, CONTINÚEN FORTALECIENDO LAS ACCIONES ADMINISTRATIVAS DE VERIFICACIÓN Y VIGILANCIA EN CADA UNA DE SUS DEMARCACIONES TERRITORIALES, LO ANTERIOR CON LA FINALIDAD DE GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES PREVISTAS EN LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARTICULARMENTE AQUELLAS RELACIONADAS CON LAS OBLIGACIONES EN MATERIA DE CAJONES DE ESTACIONAMIENTO QUE DEBAN OBSERVAR LOS ESTABLECIMIENTOS, CON LA FINALIDAD DE EVITAR, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, LA OCUPACIÓN INDEBIDA DE LA VÍA PÚBLICA EN SUS INMEDIACIONES, ASÍ COMO PREVENIR LA DUPLICIDAD DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO SOBRE ESPACIOS DESTINADOS A PRESTAR EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO, QUE PUEDA DERIVAR EN UNA SOBREOCUPACIÓN DE LOS MISMOS Y, EN CONSECUENCIA, CONTRIBUIR A LA REDUCCIÓN DE LOS CONGESTIONAMIENTOS VIALES Y AL ORDENAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los veinticuatro días del mes de
septiembre del año dos mil veintiséis.

Suscriben;

Manuel Talayero Pariente

Dip. Manuel Talayero Pariente
Coordinador

Javier Ramos Franco

Dip. Javier Ramos Franco
Vicecoordinador

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

Paula Alejandra Pérez Córdova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova