

Ciudad de México a 30 de noviembre de 2022

**Dip. Fausto Manuel Zamorano Esparza**

Presidente de la Mesa Directiva

Congreso de la Ciudad de México

II Legislatura

Presente

II LEGISLATURA

La que suscribe **Diputada María Gabriela Salido Magos** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México II 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; 12 fracción II y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica; 1, 2 fracción XXI, 5 fracción I, 79 fracción VI, 94 fracción II, 95 fracción II y 96 del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a consideración del Pleno de este H. Congreso, la siguiente:

GS

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL RÉGIMEN PATRIMONIAL Y DEL SERVICIO PÚBLICO**, al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Ante la necesidad de actualizar nuestro andamiaje jurídico con relación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, observamos lo establecido en el **Objetivo 11**: “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” que al respecto señala que:

*“Las ciudades son hervideros de ideas, comercio, cultura, ciencia, productividad, desarrollo social y mucho más. En el mejor de los casos, las ciudades han permitido a las personas progresar social y económicamente. En los últimos decenios, el mundo ha experimentado un crecimiento urbano sin precedentes. En 2015, cerca de 4000 millones de personas vivía en ciudades y se prevé que ese número aumente hasta unos 5000 millones para 2030. Se necesita mejorar, por tanto, la*

*planificación y la gestión urbanas para que los espacios urbanos del mundo sean más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.”*

Atendiendo a esto, se establecieron metas muy puntuales que, se prevén con fecha tentativa al año 2030, es decir, estamos a 10 años del cumplimiento de estos y tenemos la obligación de realizar las modificaciones pertinentes a nuestro andamiaje jurídico para que, las administraciones gubernamentales implementen los planes y estrategias de política pública que tengan como objetivo cumplir las metas previamente establecidas. GS

Derivado de lo anterior, considero preciso relacionar las metas que para efecto de esta iniciativa se deben atender:

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

**11.3** De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

**11.6** De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

**11.7** De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

**11.a** Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

De forma concatenada con lo anterior, la Carta Mundial por el derecho a la Ciudad, misma que fue emitida por el programa de Naciones Unidas ONU-Hábitat, donde destaca lo siguiente:

*“Los espacios y bienes públicos y privados de la ciudad y de los ciudadanos deben ser utilizados priorizando el interés social, cultural y ambiental. todos los*

*ciudadanos tienen derecho a participar en la propiedad del territorio urbano dentro de parámetros democráticos, De Justicia social y de condiciones ambientales sustentables. en la formulación e implementación de las políticas urbanas se debe promover el uso socialmente justo y ambientalmente equilibrado del espacio y el suelo urbano, en condiciones seguras y con equidad entre los géneros.”*

GS

En la Ciudad de México, estamos viviendo una nueva etapa política y nos encontramos a la expectativa de diversos cambios derivados de la Constitución Política de la Ciudad de México, muchos de los mismos relacionados con antiguos paradigmas y el reconocimiento de diferentes derechos, mismos que deben ser aterrizados en las leyes secundarias que el Congreso de la Ciudad tiene la labor de armonizar a fin de prever las nuevas circunstancias, condiciones y necesidades de las y los habitantes de la capital.

Entre las normas establecidas en la constitución de la Ciudad de México antes referida, podemos destacar que, se reconoce el denominado derecho a una ciudad, pero el constituyente no se quedó hasta ese punto, sino que le puso un adjetivo bastante necesario que se traduce en practicidad e inclusión para toda persona; es la “Habitabilidad”.

Dicho ordenamiento constitucional establece que:

**“Artículo 13  
Ciudad habitable**

...

**C. Derecho a la vía pública**

*Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.*

**D. Derecho al espacio público**

*1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales*

*reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.*

GS

*2. Las autoridades de la Ciudad garantizarán el carácter colectivo, comunitario y participativo de los espacios públicos y promoverán su creación y regeneración en condiciones de calidad, de igualdad, de inclusión, accesibilidad y diseño universal, así como de apertura y de seguridad que favorezcan la construcción de la ciudadanía y eviten su privatización.*

*...”*

### ***G. Espacio público y convivencia social***

*1. En la Ciudad de México es prioridad la creación, recuperación, mantenimiento y defensa de los espacios públicos y de convivencia social. Las calles, banquetas, plazas, bosques urbanos, parques y jardines públicos, así como los bajo puentes son el componente fundamental de la convivencia, la expresión ciudadana y la cohesión social.*

*Las autoridades de la Ciudad garantizarán el rescate, mantenimiento e incremento progresivo del espacio público; en ningún caso podrán tomarse medidas que tiendan a su destrucción o disminución. Todas las personas tienen la obligación de respetar y contribuir a la conservación de los espacios públicos y áreas verdes.”*

Tal como se aprecia de la lectura del precepto constitucional antes relacionado, se atiende de esta manera a uno de los ODS, tendiente a garantizar que todas las ciudades deberán ser lugares con baja huella ecológica y que garantice la convivencia de las personas, pensado desde la perspectiva de derechos humanos e inclusión.

Como se mencionó en el aparato D de la constitución de la Ciudad, el espacio se considera un bien público que, de acuerdo con la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicios Público, son aquellos que puedan ser aprovechados por todos los habitantes, y se incluye a aquellos espacios pertenecientes a la Federación, de conformidad con el artículo 20 de la ley mencionada.

***“De los bienes de dominio público***

*Artículo 19. Se consideran bienes de uso común, aquellos que puedan ser aprovechados por todos los habitantes del Distrito Federal, con las restricciones y limitaciones establecidas en ley. Los bienes de uso común del Distrito Federal son inalienables, imprescriptibles e inembargables público.*

*Artículo 20. Excepto aquellos pertenecientes a la Federación en términos de la legislación aplicable, son bienes de uso común del Distrito Federal:*

*I. Las vías terrestres de comunicación que no sean federales o de particulares;*

*II. Los montes y bosques que no sean de la Federación ni de los particulares y que tengan utilidad pública;*

*III. Las plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines y parques públicos, y*

*IV. Los mercados, hospitales y panteones públicos.”*

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Una vez puesto en contexto el andamiaje jurídico nacional e internacional en materia de derechos humanos, así como de ciudades y comunidades sostenibles, es preciso mirar las situaciones y circunstancias que viven los habitantes de la ciudad al respecto; lo que impacta en otras cuestiones como la movilidad, el desarrollo urbano y el desempeño de actividades cotidianas y laborales.

Aunado a lo anterior y ante las condiciones de la llamada “nueva normalidad”, es preciso mirar a nuevas alternativas en cuestión de movilidad que permitan realizar traslados sin saturar los medios de transporte masivo tradicional como el metro y el metrobús.

Ante estas circunstancias, el Gobierno de la Ciudad de México ha tomado la determinación de crear ciclovías emergentes de manera paralela a las líneas del metrobús, que se tiene contemplado que apoyen en traslados cortos a medianos; sin embargo, se considera al menos en la línea uno que recorre avenida Insurgentes que se lleguen a 40 kilómetros (en ambos sentidos) de ciclovía.

Mención especial merecen estas determinaciones de la Administración Pública Local, ya que permite a las personas tener opciones de movilidad y de traslado para evitar



contagios, al tiempo que permite hacer uso de transportes ecológicos como la bicicleta. GS

Sin embargo, existen otros medios de traslado que han sido tradicionales, como las motocicletas y otros vehículos como monopatines sin anclaje, que son en algunos supuestos eléctricos y de bajas emisiones de CO2 que siguen sin ser objeto de atención por las autoridades para considerarlas como alternativas personales de traslado que abonan al distanciamiento social y prevención de contagios.

Es preciso destacar que ante la denominada Jornada Nacional de *“Sana Distancia”*, se restringió la circulación en la vía pública y la permanencia de personas en espacios públicos, lo cual llevó al confinamiento de muchas personas, con excepción de aquellas que desempeñaban actividades consideradas prioritarias.

Ante esto, se tomó la determinación de establecer el **Programa Hoy no Circula** a todos los vehículos automotores de conformidad con el número de terminación de la placa, con independencia del holograma de verificación vigente que se haya obtenido.

Las determinaciones señaladas anteriormente, llevaron a que surgieran nuevas alternativas de traslado de insumos básicos y alimento, a través de medios de logística y plataformas de entrega que funcionan a través de motocicletas principalmente.

Dichas circunstancias llevaron a observar cierta saturación de dichos vehículos automotores de dos ruedas alrededor de centros de reparto como supermercados, mercados, farmacias, entre otros.

La anterior aseveración, nos lleva a repensar el destino de los espacios de estacionamiento provisional de vehículos en el espacio público de manera ordenada, a fin de evitar saturación en lugares prohibidos de estacionamiento, tanto de motocicletas y bicicletas.

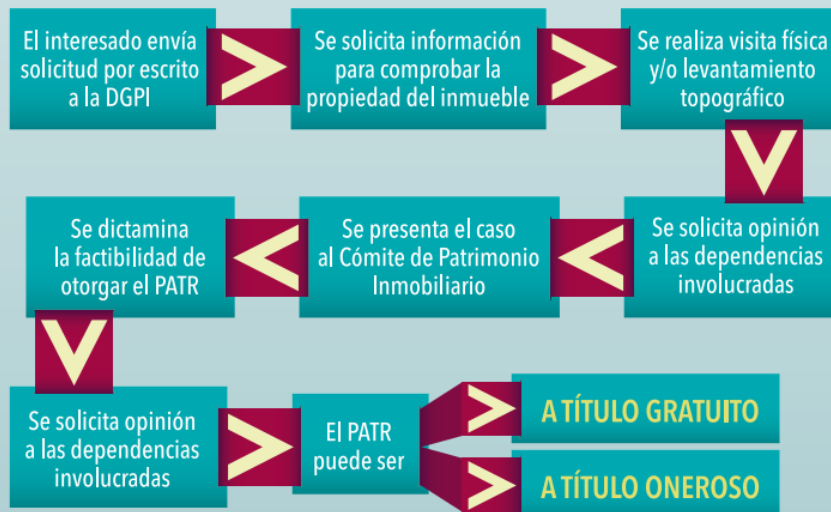
Teniendo en cuenta dichas situaciones, hace indiscutible la necesidad de referirnos a las concesiones de los sistemas de control y supervisión de estacionamiento de vehículos automotores en la vía pública, mejor conocidos como parquímetros; los cuales han sido objeto de diversas problemáticas desde su instalación en algunas zonas de la Ciudad de México; por lo que es necesario y oportuno realizar las actualizaciones y homologaciones de las leyes en la materia.

De acuerdo con el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, INFO, el Permiso Administrativo Temporal Revocable, *“es el acto en virtud del cual el gobierno otorga a una persona física o moral el uso de bienes inmuebles propiedad del Distrito Federal, ya sean del dominio público o privado. Entendiendo el permiso como una autorización, es un acto esencialmente unilateral de la administración pública, por el medio del cual el particular podrá ejercer una actividad para la que está previamente legitimado, pues el interesado tiene un derecho preexistente que se supedita a que se cubran requisitos, condiciones o circunstancias que la autoridad valorará y pueden ser a título gratuito (sin costo) o a título oneroso (con costo).”* GS

El marco jurídico de los PATR's está integrado por:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Constitución Política de la Ciudad de México
- Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México
- Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México
- Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público
- Código Fiscal de la Ciudad de México

El proceso para la realización del PATR es el que sigue:



Un Permiso Administrativo Temporal Revocable, queda documentado mediante:

- Solicitud por escrito del interesado dirigido a DGPI, acompañada de: Croquis de localización, RFC, comprobante de domicilio, IFE, escritura o acta consultiva si es persona moral, constancias de no adeudos de SACMEX y predio; constancia de no inhabilitación, estar al corriente con el pago de impuestos. GS
- Proyecto ejecutivo del destino que se dé al inmueble, indicando además si se solicita a título oneroso o gratuito.
- Documento que acredite la propiedad por parte del Gobierno de la Ciudad de México.
- Actas de vista o levantamiento topográfico.
- Opinión de dependencias involucradas.
- Carpeta de la Sesión del Comité de Patrimonio Inmobiliario.
- El documento del PATR.

Todos estos documentos son públicos y puedes pedirlos mediante una solicitud de acceso a la información pública a la Oficialía Mayor; sin embargo, ten en cuenta que puede contener información confidencial, por lo que sólo podrían darte acceso a las versiones públicas correspondientes.

Conocerlos y revisarlos, te permitirá saber si los bienes inmuebles propiedad del GDF que estén en manos de particulares cuentan con el respectivo permiso y si se está respetando el destino o uso autorizado.

En la **Escuela Ciudadana por la Transparencia** puedes capacitarte para saber reconocer ésta y otra información, así como para aprender a leer la información oficial e interpretarla. **¡Asiste! Nuestros cursos son gratuitos**





## OBJETIVO DE LA INICIATIVA

De manera general, Resulta importante hacer las modificaciones pertinentes a la ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público a fin de mandar que las empresas encargadas de los sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública destinen un porcentaje de dichos espacios a motocicletas, bicicletas y vehículos eléctricos o de baja huella ecológica, tal como lo establece la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. GS

Al respecto, es necesario señalar que la referida Ley de Movilidad, en su artículo 9 fracción XXXIV, estipula lo que debe entenderse por estacionamiento en vía pública, a saber:

*“Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:*

*XXXIV. Estacionamiento en vía pública: Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos, cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa”*

El mismo ordenamiento en su artículo 12 fracciones II y XXXIX otorga las siguientes facultades a la Secretaría de Movilidad:

*“Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:*

*II. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en la Ciudad, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables*

*XXXIX. Establecer en el Programa Integral de Movilidad, la política de estacionamiento; así como emitir los manuales y lineamientos técnicos para su regulación”*

De igual manera la ley prescribe en su artículo 170 fracción IV lo siguiente:

*“Artículo 170.- La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en la Ciudad, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios: GS*

*IV. Establecer lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos en la vía pública y definir políticas de estacionamiento fuera de la vía pública de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción y funcionamiento;”*

Según el artículo 207 de la misma Ley, la Secretaría de Movilidad:

*“...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.”*

Del artículo 209 de la Ley en comento nace la facultad de la Administración Pública para implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamientos de vehículos en la vía pública, por sí o a través de terceros, mediante permiso o concesión, como se transcribe a continuación

*“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.*

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

Un punto para destacar es que el artículo estipula que la implementación sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública podrá realizarse por terceros especializados a quienes se les otorgue permiso o concesión.

Dichas figuras jurídicas se encuentran reguladas en lo general por la Ley del Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, así como la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, en el Título Quinto: del Uso, Aprovechamiento y Explotación del Patrimonio Inmobiliario del Distrito Federal, Capítulo III, de los Permisos Administrativos, artículos del 105 al 108, donde se regula las generalidades de los Permisos Administrativos, a los que me he referido en el planteamiento del problema de la presente iniciativa.

GS

En tal virtud, considero de vital importancia que el Pleno de este Congreso de la Ciudad conozca de la presente iniciativa de Ley que tiene como objetivo incorporar en la Ley antes mencionada, las características necesarias para determinar que los sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública del gobierno o aquellos operados por terceros especializados determinen un porcentaje de los lugares de estacionamiento para:

- a) Motocicletas;
- b) Bicicletas, y
- c) Vehículos eléctricos, híbridos o de baja huella ecológica

Con base en los razonamientos antes precisados y con fundamento en lo previsto en los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso a) y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones II y LXIV de la Ley Orgánica; 1, 2 fracción XXI, 5 fracción I, 79 fracción VI, 94 fracción II, 95 fracción II y 96 del Reglamento ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este H. Congreso la presente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL RÉGIMEN PATRIMONIAL Y DEL SERVICIO PÚBLICO**, para quedar como sigue:

## DECRETO

**ÚNICO.** Se **adiciona** el artículo 108 Ter de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, para quedar como sigue:

**Artículo 108 Ter.-** En las concesiones o permisos administrativos temporales revocables, que se otorguen para instalar y operar sistemas de control y supervisión de estacionamiento de vehículos automotores en la vía pública de la Ciudad de México, en las zonas de parquímetros, se establecerá que los concesionarios o permisionarios deberán destinar al menos el 20% de los lugares de estacionamiento para motocicletas, vehículos eléctricos, híbridos y vehículos para personas con discapacidad. GS

Los lugares de estacionamiento a que se refiere el párrafo anterior no deberán ser colocados en lugares residuales de la vía pública, sino que deberán encontrarse distribuidos de manera homogénea.

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

**SEGUNDO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**TERCERO.** La Administración Pública deberá realizar la previsión a que se refiere el presente decreto en los títulos de concesión o permisos administrativos temporales revocables que corresponda.

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles a 30 de noviembre de 2022.

ATENTAMENTE

*Gaby Salido*

DIP. María Gabriela Salido Magos