

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



Ciudad de México, a 20 de abril de 2021.

Dip. Ana Patricia Báez Guerrero
Presidenta de la Mesa Directiva
Congreso de la Ciudad de México
I Legislatura
Presente

La que suscribe, **Diputada María Gabriela Salido Magos**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México, I 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 y E, y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este H. Congreso, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA PERSONA TITULAR DE LA ALCALDÍA AZCAPOTZALCO, A DELIMITAR LUGARES DESTINADOS PARA LAS PERSONAS REPARTIDORAS EN LOS CENTROS COMERCIALES “PATIO CLAVERÍA” Y “DESTINO AZCAPOTZALCO”, AMBOS EN LA ALCALDÍA AZCAPOTZALCO**; lo anterior al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. En el año de 1905 comenzó el proceso de urbanización de la demarcación territorial Azcapotzalco, toda vez que durante la primera década del siglo, se establecieron importantes colonias, como los son: San Álvaro, El Imparcial, Ángel Zimbrón y la Aldana; también se construyó el sistema de drenaje y se surtía de agua potable a la Villa.
2. En la época Moderna, se nota el crecimiento urbano de la zona, con vocación industrial y social que ha caracterizado a prácticamente todas las colonias de Azcapotzalco; sin embargo, cabe recordar que en los años veinte y treinta, se constituyó la colonia Clavería, y para el año 1929, se destinaron 50 hectáreas para la creación de la Zona Industrial Vallejo, donde se construyeron diversas fábricas, talleres, almacenes, bodegas y oficinas, quedando definitivamente conformada como tal en 1944, por decreto del entonces presidente Manuel Ávila Camacho.
3. Retomando una de las zonas urbanas a que me refiero en esta proposición, la colonia Clavería debe su nombre a la Hacienda de San Antonio Clavería

que fue fundada en el siglo XVI y con el paso del tiempo, esta colonia se fue poblando por personas de nivel económico medio-alto, se modernizó, convirtiéndose en lo que hoy en día la conocemos, como una de las más importantes y famosas de la Alcaldía Azcapotzalco.

4. Poniendo en contexto la importancia que hoy reviste la Alcaldía Azcapotzalco, no sólo para la capital, sino para el país en general, es preciso señalar que se encuentra situada al noroeste de la Ciudad de México, colindando con los municipios de Naucalpan de Juárez y Tlalnepantla de Baz, del Estado de México, y con las Alcaldías Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero, teniendo una población total registrada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el año 2020 de 432 205 habitantes¹, con una extensión territorial de 3,330 hectáreas, 33.5 km cuadrados, lo que representa tan solo el 2.3% del territorio de la Ciudad de México.
5. Tras el paso de los años, la Alcaldía Azcapotzalco ha tomado gran importancia a nivel comercial; toda vez que parte de su terreno lo ha destinado a la zona industrial a comercios y a centros comerciales, sin dejar de lado su vocación habitacional, por lo que muchas zonas comparten ambos usos, transformado por completo las costumbres de quienes ahí han habitado durante años.
6. Por eso, actualmente la Alcaldía cuenta con más de seis centros comerciales, en los que destacan principalmente; Patio Clavería, Pabellón Azcapotzalco, Town Center el Rosario, Plaza Azcapotzalco, Destino Azcapotzalco y Parque Vía Vallejo, donde acudían por lo regular los fines de semana, las y los vecinos de la demarcación a entretenerse, comer, recrearse, así como realizar compras. Se habla en tiempo pasado, ya que la afluencia no es la misma desde que la actual pandemia llegó a nuestras vidas.
7. Ahora, los habitantes prefieren pedir todo lo que necesitan a domicilio, pues en estos tiempos es una gran alternativa para satisfacer sus necesidades alimentarias y materiales, sin salir de casa, previniendo contagios y reactivando la economía de forma segura.

Es en ese orden de ideas que diversas personas han decidido prestar sus servicios como repartidores no solo de comida, sino de diversos insumos, ya sea a través de plataformas digitales o por redes vecinales que realizan la misma función de enlazar a un repartidor o mensajero que se encargue de recolectar su comida o productos de un centro comercial, para llevarlo a la puerta de su hogar.

¹http://www.cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/territorio/div_municipal.aspx?tema=m&e=09

8. Sin duda, la demanda del servicio a domicilio sigue estando muy elevada y la tendencia no indica algo contrario; debido a eso, y a la reactivación económica anhelada por la ciudadanía, es de celebrar que los repartidores aumentaran el número de servicios y por lo tanto el ingreso en sus hogares; no obstante, vecinos de la Colonia Clavería y Azcapotzalco, han manifestado algunas inconformidades, y experiencias que han vivido al presentarse incluso situaciones de conflicto, derivado de que no existen lugares destinados ni balizados al momento de que las personas repartidoras acuden o esperan por sus pedidos.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el ramo del Transporte, ya sea a través de alguna plataforma digital o por red vecinal, los choferes o personas repartidoras, se encargan de la movilización y entrega de una diversidad de bienes y productos, para lo cual se sirven de motocicletas, vehículos, bicicletas, patinetas y hasta monopatines para recoger, llevar y entregar la mercancía.

Estos individuos trabajan para todo tipo de establecimiento que brinde el servicio de entrega a domicilio o puerta a puerta, tales como mensajerías, paqueterías, restaurantes, supermercados, farmacias, entre otros.²

Cabe señalar que las personas que se dedican a este noble oficio se enfrentan a muchas dificultades diariamente, ya que el salir todos los días a desempeñar su labor dependen muchas veces del clima, la seguridad, los horarios, la demanda del servicio, entre otros factores que en su mayoría merma en sus ingresos y el de sus familias.

En este caso particular, la situación que inconforma a las y los vecinos que residen cerca de los centros comerciales de Patio Clavería y Destino Azcapotzalco, es tan sólo la ausencia de lugares específicos, destinados para que las personas repartidoras de distintos servicios, puedan llegar con tranquilidad, estacionarse y recoger su pedido, pudiendo así evitar que sus herramientas de trabajo sufran daños o ellos mismos entren en conflicto con algún residente de la zona, por invasión de las entradas de las viviendas que ahí se encuentran.

Al ser también zonas habitacionales, el flujo de personas, así como la entrada y salida de los predios es constante; por lo que, derivado de la acumulación en algunas ocasiones de muchos repartidores que aguardan a que sus servicios sean solicitados, complica la movilidad peatonal o vehicular en los acceso de predios, en las inmediaciones de los centros comerciales citados.

² <https://neuvoo.es/neuvooPedia/es/chofer-repartidor/>

Con la existencia de lugares especiales para que las personas que se dedican a entregar pedidos, -tal como ocurre en otras zonas de la ciudad- se pueden evitar accidentes de tránsito, así como algún conflicto con los residentes de la zona, tal como se menciono en el párrafo anterior, haciendo eficaz y eficiente el uso del espacio público, evitando en todo momento la aglomeración de las personas que llegan por sus pedidos.

Es por lo antes expuesto, que el presente punto de acuerdo, pretende exhortar a la Alcaldía Azcapotzalco, así como a la Secretaría de Movilidad, a efecto de que de manera coordinada realicen una estrategia en las zonas antes referidas y se destinen lugares específicos para el ascenso y descenso accesible de las y los repartidores y/o chóferes, para que con esto puedan ir o permanecer tranquilamente y de manera momentánea por sus pedidos sin la preocupación de estar invadiendo los lugares de los vecinos y/o que sus herramientas de trabajo sean dañados por los vehículos que transitan o se estacionan por la zona.

CONSIDERACIONES

PRIMERO. Que el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.

SEGUNDO. Que el artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México, reconoce el derecho que toda persona que habita en esta ciudad tiene a la movilidad con accesibilidad, comodidad, eficiencia e igualdad, texto constitucional que refiere:

“Ciudad Habitable Artículo 13

...

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. 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.”

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



TERCERO. Que el artículo 53 de la Constitución Política de la Ciudad de México, reconoce que a las Alcaldías les corresponde establecer acciones, programas y obras que contribuya a la movilidad peatonal y del transporte no motorizado, al tenor de lo siguiente:

“Artículo 53 Alcaldías

...

B)...

Movilidad, vía pública y espacios públicos

XXIV. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;

XXV. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;

...”

CUARTO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, expresa que es facultad de la administración pública impulsar la instalación de estacionamientos para bicicletas y motocicletas en espacios públicos, mismo que a la letra dice:

“Artículo 201.- La Administración Pública impulsará la red integral de estacionamientos para bicicletas y motocicletas en edificios, espacios públicos y áreas de transferencia para el transporte.”

Asimismo, la citada Ley en su artículo 208, establece que le corresponde a la Secretaría de Movilidad, determinará los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública, como motos, bicicletas y transporte público, el cual indica lo siguiente:

“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.”

QUINTO. Que la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, estipula en su artículo 30, que las personas titulares de las alcaldías tienen atribuciones de forma exclusiva en diversas materias; entre las cuales se observa de movilidad, el cual se aprecia en lo conducente:

“CAPÍTULO VII DE LAS ATRIBUCIONES EXCLUSIVAS DE LAS PERSONAS TITULARES DE

LAS ALCALDÍAS

Artículo 30. *Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones exclusivas en las siguientes materias: gobierno y régimen interior, obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, movilidad, vía pública y espacios públicos, desarrollo económico y social, cultura, recreación y educación, asuntos jurídicos, rendición de cuentas, protección civil y, participación de derecho pleno en el Cabildo de la Ciudad de México, debiendo cumplir con las disposiciones aplicables a este órgano.”*

SEXTO. Que la misma Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, determina que el artículo 34 que a las y los Alcaldes se le confiere las atribuciones de ejecutar acciones y programas que garanticen la movilidad en su demarcación así como la protección del transporte de micro movilidad, señalado en lo consiguiente:

“Artículo 34. *Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:*

- I. Diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen la accesibilidad y el diseño universal;*
 - II. Diseñar e instrumentar medidas que contribuyan a la movilidad peatonal sin riesgo, así como al fomento y protección del transporte no motorizado;*
- ...”

SÉPTIMO. Que la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, en el primer y segundo párrafo del artículo 21 dispone que:

“Artículo 21. *El Congreso podrá solicitar información mediante pregunta parlamentaria al Poder Ejecutivo, Alcaldías, órganos, dependencias y entidades, los cuales contarán con un plazo de treinta días naturales para responder. El Congreso contará con treinta días para analizar la información y, en su caso, llamar a comparecer ante el Pleno o Comisiones, a las personas titulares mediante acuerdo aprobado por la mayoría absoluta del Pleno.*

Los puntos de acuerdo, exhortos o cualesquiera otras solicitudes o declaraciones aprobadas por el Pleno o por la Comisión Permanente, deberán ser respondidos por los poderes, órganos, dependencias, entidades o Alcaldías correspondientes en un plazo máximo de sesenta días naturales.

...

...”

OCTAVO. Que es facultad de las y los diputados de esta soberanía presentar proposiciones con punto de acuerdo, de confinidad con lo establecido en el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México:

“Artículo 5. *Son derechos de las y los diputados:*

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



- I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;*
- II. a IX. ...*
- X. Solicitar información a los otros Poderes Ejecutivo y Judicial o cualquier otra instancia de la Ciudad de México”*

NOVENO. Que el pleno de este H. Congreso puede conocer de las proposiciones con punto de acuerdo, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 fracción II del Reglamento en cita.

“Artículo 99. El pleno podrá conocer proposiciones que busquen el consenso de sus integrantes, a través de:

- I. ...*
- II. Puntos de acuerdo, que representan la posición del Congreso, en relación con algún asunto específico de interés local o nacional o sus relaciones con los otros poderes de la Ciudad, organismos públicos, entidades federativas, municipios y alcaldías, y*
- III. ...*
- ...”*

DÉCIMO. Que a fin de lograr una convivencia armónica en el espacio público aledaño a las zonas donde se localizan los centros comerciales multicitados, es preciso que se delimiten espacios de estacionamiento en la vía pública, a fin de establecer estas zonas de aparcamiento momentáneo sin que se vea invadido el acceso a las viviendas cercanas a los establecimientos mercantiles referidos.

Lo anterior, toda vez que la petición de las y los ciudadanos consiste en que los vehículos utilizados para el reparto de mercancía no estén sobre las banquetas o estorben los accesos vehiculares, pues pudieran provocar incidentes que son previsibles con el ordenamiento y delimitación de zonas para tal efecto.

DÉCIMO PRIMERO. Que la intervención oportuna de la Alcaldía por ser el gobierno más próximo y cercano a la gente, teniendo en cuenta las facultades antes relacionadas, así como la orientación e intervención de la secretaría de Movilidad, como entidad responsable de las políticas de uso de la vía pública para el traslado de personas y sus bienes, ayudará en mejorar la calidad de vida de las personas que habitan en las calles aledañas a los centros comerciales, y abonaran al ordenamiento de los espacios destinados en la vía pública, para el estacionamiento de vehículos de reparto de productos, ya sea a través de plataformas digitales o basado en redes vecinales de reactivación económica.

DÉCIMO SEGUNDO. Que tomando como referencia diversos puntos de la ciudad donde se encuentran delimitadas las zonas para el estacionamiento momentáneo de cierto tipo de vehículos, lo que ayuda a mejorar la movilidad peatonal y vehicular sin

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



afectar a las personas residentes; dichas medidas pueden ser de aplicación en esta zona de Azcapotzalco donde los centros comerciales se encuentran en colonias prioritariamente habitacionales, puesto que el flujo de personas y vehículos es permanente y con mayor constancia, en comparación con zonas de la ciudad donde se encuentran oficinas o centros de negocios y el flujo de personas y vehículos se encuentra focalizado por horarios.

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

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. ESTA SOBERANÍA EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LAS PERSONA TITULAR DE LA ALCALDÍA AZCAPOTZALCO, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA, REALICEN LA ADECUADA DELIMITACIÓN Y/O BALIZAMIENTO DE LOS LUGARES ESPECIALES PARA EL ESTACIONAMIENTO MOMENTANEO, ASCENSO Y DECENSO ACCESIBLE DE LAS PERSONAS REPARTIDORAS EN LOS CENTROS COMERCIALES DE PATIO CLAVERÍA Y DESTINO AZCAPOTZALCO; LO ANTERIOR CON EL OBJETO DE EVITAR QUE CON SUS HERRAMIENTAS (VEHÍCULOS) DE TRABAJO INVADAN ENTRADAS DE VIVIENDAS DE LA ZONA, PASOS PEATONALES O BANQUETAS, AYUDANDO A LA PREVENCIÓN DE INCIDENTES VIALES.

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles a 20 de abril del año 2021.

Atentamente

Diputada María Gabriela Salido Magos