

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 DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El sistema conocido como Ecoparc surge del "Programa para la Rehabilitación de Espacios Públicos Infraestructura y Equipamiento Urbano mediante el Control de Estacionamientos en las Vías Públicas del Distrito Federal" publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de julio de 2010.

Este programa se abrogó con la entrada en vigor del anterior "Reglamento para el Control de Estacionamiento en la Vía Pública de la Ciudad de México", publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 02 de agosto del 2017.

Posteriormente, se realizaron mesas de trabajo derivadas de los 30 años de operación del sistema de parquímetros en la ciudad de México en donde se analizaron diversas áreas de oportunidad que la ciudadanía ubica respecto de la interacción y dinámica diaria con este sistema de cobro de estacionamiento en la vía pública.

De esta manera, el pasado 30 de agosto de este año, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública de la Ciudad de México. GS

Ahora bien, de acuerdo a las autoridades, el contar con parquímetros trae consigo diversos beneficios entre ellos:

1. La instalación de parquímetros permite la recuperación del espacio público y peatonal.
2. El 30% de los recursos generados por la operación, se destina a proyectos de movilidad o en infraestructura urbana.
3. El sistema de parquímetros disminuye la contaminación ambiental, visual y auditiva.
4. Se reduce más del 70% del tiempo de búsqueda de un cajón de estacionamiento en las zonas EcoParq.
5. Los vecinos de las zonas EcoParq pueden obtener el Permiso Renovable para Residentes, si su vivienda no cuenta con cochera, totalmente gratis.
6. Favorece la rotación de lugares para el estacionamiento en vía pública y se maximiza la operación de las vialidades, ya que reduce significativamente el número de vehículo que se estacionan en doble fila o sobre las banquetas.
7. Se evita el estacionamiento irregular y el cobro indebido del espacio público.
8. Mayor presencia de seguridad en las zonas EcoParq

Para la aplicación de los recursos, la Secretaría de Movilidad cuenta con las siguientes atribuciones:

- a. Coordinarse con las instancias ejecutoras del Gobierno de la Ciudad para aplicar los que se le hayan asignado en el presupuesto de egresos, derivados del Sistema de Control y Cobro de estacionamiento en Vía Pública, con objeto de destinarlos a proyectos de movilidad y de infraestructura urbana.
- b. 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.

- c. Participar con la Alcaldía en el orden y la forma en que se desarrollarán las obras de mejoramiento.
- d. Elaborar el proyecto para el mejoramiento de la infraestructura de movilidad y urbana, así como obras, programas y proyectos de movilidad en la colonia o colonias que comprenda la Zona de Parquímetros y someterlo a la autorización del Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas, quien evaluará y autorizará las propuestas que le sean presentadas.

GS

Por su parte a la Secretaría de Administración y Finanzas le corresponde:

“Concentrar, conciliar y registrar las operaciones y recursos provenientes de la recaudación por los ingresos derivados por el estacionamiento en vía pública, así como por el retiro del candado inmovilizador y los aprovechamientos por la imposición de la sanción correspondiente.”

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

De este modo, los recursos que se obtienen a favor de la Ciudad de México por los Parquímetros se depositan en la Secretaría de Finanzas, quien es la encargada de concentrarlos y registrarlos. Por su parte, a la Secretaría de Movilidad se le asignan recursos relacionados al Sistema de Parquímetros en el presupuesto de egresos que se pueden aplicar en proyectos de movilidad e infraestructura urbana, según se decida en los Comités de Transparencia y Rendición de Cuentas.

La página de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México menciona que “Del 100% que se genera, el 70% se invierte en mantenimiento y en la operación de los parquímetros, así como en la utilidad para las empresas que los operan. El 30% restante se utiliza en el mejoramiento del espacio público o en infraestructura urbana, del polígono EcoParq, la decisión de esta inversión, depende de los vecinos que conforman el Comité de Transparencia de cada una de las zonas de parquímetros”

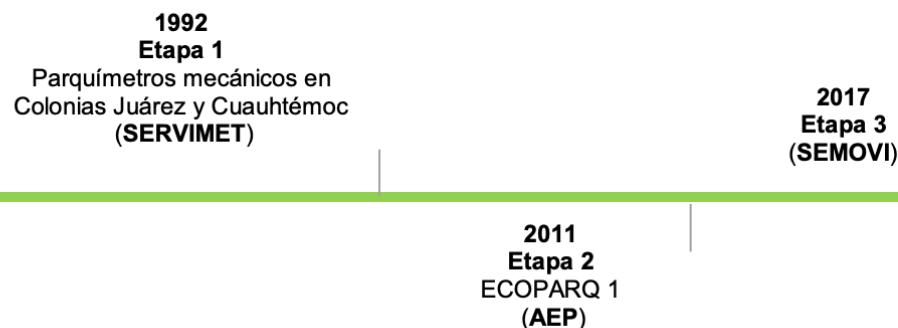
Una concesión de acuerdo con el artículo 76, fracción II, IV, de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio, es:

“... el acto administrativo por el cual la Administración confiere, durante un plazo determinado, a una persona física o moral, el uso, aprovechamiento, explotación o administración de bienes del dominio público del Distrito Federal, y de la prestación de servicios públicos”.

Como se mencionó anteriormente el proceso de recaudación, en el caso de los recursos provenientes por estacionamiento en la vía pública, corresponde al operador recaudar, concentrar y documentar los ingresos que se reciben. Por otro lado, lo recaudado a través de las multas y derechos es recaudado, concentrado y documentado por la Secretaría de Administración y Finanzas. GS

Desde pasadas legislaturas se ha abordado la problemática histórica en las facultades que se han concedido a las autoridades en materia de parquímetros, y es que la historia tiene casi 3 décadas, desde el establecimiento de los entonces parquímetros o alcancías mecánicas:

I. ANTECEDENTES



**SEMOVI (Manual Histórico de Parquímetros)*

Sin embargo, se podría clasificar por etapas en relación con la autoridad responsable de la aplicación de los recursos en las zonas en las que se generan; razón por la que pasar de una autoridad a otra la supervisión del destino de dichos recursos ha generado opacidad en perjuicio de quienes habitan en las colonias, zonas o polígonos donde operan los parquímetros.

El último de los mecanismos de cambio, lo dejó en manos de la actual Secretaría de Movilidad, adicional al cambio administrativo por el que se migró de los tradicionales Permisos Administrativos Temporales Revocables a las Concesiones en la materia, reportando a la fecha, a través del manual histórico de parquímetros, los siguientes elementos a considerar por la autoridad para la migración a este esquema:



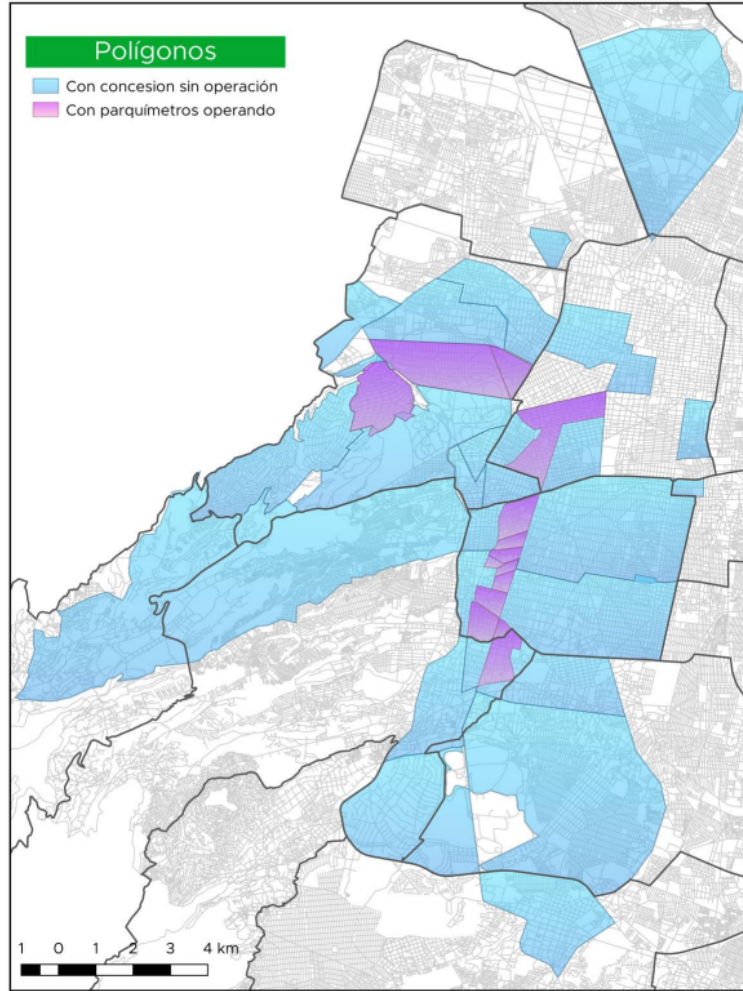
1. Renuncia del operador al PATR correspondiente, otorgado por Oficialía Mayor, así como solicitud de concesión para el uso y aprovechamiento de estacionamiento en vía pública. GS
2. Revocación del acuerdo por el que Oficialía Mayor establece el PATR correspondiente.
3. Solicitud y emisión de opiniones de autoridades competentes en la materia (SEDUVI, Alcaldías, Oficialía Mayor) en respuesta a la solicitud para establecer los polígonos que se busca concesionar.
4. Solicitud de SEMOVI a Patrimonio Inmobiliario para establecer los polígonos que se busca concesionar.
5. Propuesta de Título de Concesión por parte de operador, así como evaluación por parte de SEMOVI.
6. Factibilidad técnica, administrativa y financiera para la implementación y operación del sistema de parquímetros.
7. En cuanto al inicio de operación, de acuerdo con los reportes de ingresos del sistema de parquímetros⁶, los polígonos empezaron a operar en este orden:
 - a. Colonias Juárez y Cuauhtémoc (Noviembre de 1992 - Servimet)
 - b. Polanco (enero de 2012)
 - c. Lomas de Chapultepec (julio de 2012)
 - d. Anzures (enero de 2013)
 - e. Roma – Condesa (marzo de 2013)⁷
 - f. Benito Juárez Sur (en dos fases, agosto y diciembre de 2014)
 - g. Benito Juárez Norte (en dos fases, agosto y diciembre de 2014)
 - h. Florida (julio de 2014)

**SEMOVI (Manual Histórico de Parquímetros)*

A fin de hacer notar que la problemática que se atiende con la presente iniciativa no es menor, es necesario reproducir el mapa que divulga la propia autoridad de las zonas en las que se encuentran instalados parquímetros en la ciudad, siendo preponderantemente la zona centro y poniente de la capital.



Ubicación de polígonos con concesiones de parquímetros



CIUDAD DE MÉXICO

Para tener un panorama amplio en relación con la forma en la que se reporta la recaudación por concepto de estacionamiento en el espacio público, el citado manual histórico presenta un esquema en el que se aclara el porcentaje total que las personas permisionarias, ahora concesionarias deben destinar para las intervenciones de recuperación en las colonias o polígonos en los que se genera:

GS

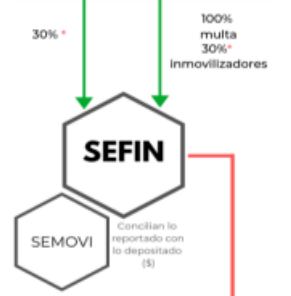
PARQUÍMETROS

SISTEMA FINANCIERO DE RECAUDACIÓN

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MEXICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD

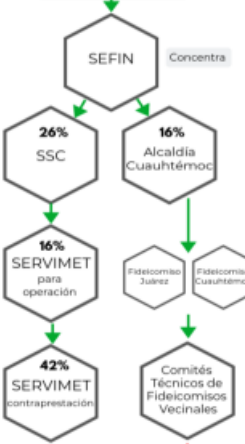
ECOPARQ

INGRESOS



SERVIMET

INGRESOS



*La empresa concesionaria resta del 30% de los ingresos por alcancías que recibe el gobierno el 70% que le corresponde por inmovilizadores. Este es el monto específico que paga a SEFIN.

El reporte de estos ingresos está a cargo de los denominados Comités de Transparencia y Rendición de Cuentas.

En el citado instrumento normativo, se establece la conformación, competencias, derechos y obligaciones de los Comités referidos; precisando que en cada Zona de Parquímetros se deberá conformar un Comité integrado por: GS

- Representante de la Secretaría de Movilidad, quien fungirá como Coordinación del Comité.
- Representante de la Alcaldía a la que correspondan las colonias que comprenda la Zona de Parquímetros, quien fungirá como Secretaría Técnica.
- Representante de la Secretaría de Seguridad Pública.
- Comité Ciudadano de la colonia o colonias que comprenda la Zona de Parquímetros.

Las competencias de estos Comités son:

- I. Evaluar y autorizar las propuestas que les sean presentadas respecto de los proyectos para el mejoramiento de la infraestructura de movilidad y urbana, así como obras, programas y proyectos de movilidad en la colonia o colonias que comprenda la Zona de Parquímetros;
- II. Recibir y evaluar las propuestas emanadas de las reuniones entre la Delegación y el Comité Ciudadano respectivo, para los efectos señalados en la fracción anterior;
- III. Supervisar la ejecución de los proyectos y, en su caso, proponer adecuaciones al mismo;
- IV. Expedir sus reglas de operación interna;
- V. Proponer a la Secretaría las modificaciones de horario y días en que operan los parquímetros para su evaluación;
- VI. Recibir el reporte de Ingresos trimestralmente de parte de la Secretaría;
- VII. Recibir el reporte estadístico operativo y de comportamiento de la Zona de Parquímetros que le corresponda.

De conformidad con el Reglamento en cita, es la propia Secretaría de Movilidad la encargada de elaborar los proyectos y deberá someterlos a la autorización de estos Comités.

Ahora bien, para estar en posibilidad de atender una de las principales preocupaciones de los Comités de Transparencia y Rendición de Cuentas, es indispensable establecer desde el texto legal respectivo la obligación del

concesionario de destinar el 30% de los ingresos tal como se ha referido anteriormente, para la intervención del espacio público de la colonia, zona o polígono en el que se generan los ingresos; y no dejarlo solamente en el documento o instrumento donde conste la Concesión. GS

CONVENCIONALIDAD, CONSTITUCIONALIDAD Y FUNDAMENTO LEGAL

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.”

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.

GS

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.

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. GS

Como se mencionó en el apartado 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.”*

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

De manera general, resulta importante hacer las modificaciones pertinentes a la Ley de Movilidad a fin de mandar de forma expresa el porcentaje de los recursos que las empresas encargadas de los sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública deben destinar para la intervención y

mejoramiento del espacio público adyacente a la zona o colonia en la que se generan los recursos.

Lo anterior, ya que derivado de las modificaciones al andamiaje jurídico que rigen el sistema de estacionamiento de vehículos en el espacio público, ha hecho complicado para la ciudadanía conocer el porcentaje de recursos económicos que debe ser invertido para la mejora y ordenamiento del espacio público.

GS

En diversas ocasiones este congreso ha abordado el estudio de innumerables quejas y preocupaciones por parte de las vecinas y vecinos de diversas colonias en las que se encuentran instalados este tipo de infraestructura para el cobro de estacionamientos en la vía pública, en donde reportan opacidad en los informes de esas cantidades, y más aún reportan negativa por parte de las autoridades involucradas para la aplicación directa de esos recursos en sus colonias.

Por ello, es preciso establecer no sólo en los títulos de Concesión y en los Permisos Administrativos Temporales Revocables, sino en la Ley, de forma clara el porcentaje que ya se ha establecido en esos instrumentos jurídicos, para tener claridad del porcentaje de recursos obtenidos por los concesionarios o permisionarios que deberán ser destinados a la colonia, zona o polígono en el que se han generado; en beneficio de la mejora urbana y el ordenamiento del espacio público, garantizando el pleno goce del derecho a una ciudad habitable.

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

GS

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:

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; 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.

GS

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.”

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.

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:

GS

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

DECRETO

ÚNICO. Se **adiciona** el artículo 209 Bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 209 Bis.- 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, a que se refiere el artículo anterior, se establecerá que los concesionarios o permisionarios deberán destinar al menos el 30% de los ingresos obtenidos a fin de realizar obras e intervenciones en las colonias o zonas en las que se genera dicho recurso.

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.

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