



I LEGISLATURA

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

Ciudad de México a 27 de mayo de 2021.

**DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
PRESENTE**

Quien suscribe, Diputado José de Jesús Martín del Campo Castañeda, Diputado sin partido de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 12, 14, 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5, 82, 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 216 Y 219 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de lo siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Durante los últimos años la Ciudad de México ha presentado un mayor registro de fracturas y hundimientos en su territorio, consecuencia de las propias características de su subsuelo y que trae consigo un mayor deterioro y daño a la infraestructura urbana de la capital, al igual que los inmuebles sean públicos o particulares; aunque existen agentes externos –naturales o humanos– que pueden acelerar y potencializar dicha situación.

Derivado de la población que habita en la Ciudad de México, esta concentra una de las mayores demandas de consumo en diversos productos a nivel nacional, de los que una parte considerable son producidos y traídos de otras regiones del país. El transporte de carga es uno de los principales medios por el que se introduce y distribuye en la capital dichos productos.



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

I LEGISLATURA

La circulación del transporte de carga de forma indiscriminada en el territorio de la ciudad es un agente que agrava la vulnerabilidad física debida a la subsidencia, hundimiento y agrietamiento en la ciudad de México; esta actividad representa la posibilidad de generación de nuevos daños en la red hidráulica, vialidades e inmuebles y acrecienta los ya existentes. La exposición a riesgos de la población se ve intensificado.

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México regula lo concerniente a la circulación del transporte de carga en las vialidades de la capital; sin embargo, no se establece las directrices necesarias dentro de la norma que fortalezcan las restricciones pertinentes sobre la circulación de este tipo de vehículos y ante los riesgos y repercusiones que pueden provocar en algunas zonas de la Ciudad.

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

No aplica.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTA

De acuerdo con el censo poblacional 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, la Ciudad de México es la segunda entidad federativa con mayor población, cuenta con 9 millones 209 mil 944 habitantes, además de una población flotante de 1 millón 600 mil personas originarias de los municipios colindantes que pertenecen a la Zona del Valle de México.¹ La actividad cotidiana de la población demanda de un consumo de productos de diversa índole de gran escala, siendo uno de los mayores a nivel nacional; gran parte de los insumos que son necesarios en la capital son producidos y traídos de otras regiones del país; por lo que junto con la zona conurbada del Estado de México ingresan poco más

¹ https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

I LEGISLATURA

400 millones de toneladas de insumos diversos que llegan principalmente a 20 centros de atracción ubicados en la Zona Metropolitana del Valle de México.²

En la Ciudad de México circulan cerca de 132 mil vehículos destinados al transporte de carga diariamente,³ de los cuales 51 mil 578 vehículos son mayores a 3.8 toneladas y 67 mil 386 son tractocamiones, mismos datos que son ocupados dentro del Diagnóstico Técnico del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024; sin embargo, la Cámara de Autotransporte de carga refiere que este número puede ser mayor, ascendiendo a poco más de 179 mil vehículos pesados que circulan al diario en la ciudad.⁴

Uno de los impactos respecto a la circulación de este tipo de vehículos, es el de carácter ambiental, sobre el cual en los últimos años las autoridades federales y locales han determinado como estrategia la restricción en los horarios de circulación de los vehículos de carga de más de 3.8 toneladas PVB y configuración C2 (camión unitario de 2 ejes) y 6 ruedas, así como el impulso de mejores tecnologías vehiculares, estableciendo que estos circularan de lunes a viernes de 6:00 a 10:00 horas y así mitigar los efectos ambientales que ocasionan.⁵

A pesar de lo anterior, existen otros impactos o repercusiones en el entorno que son ocasionados por estos vehículos y el peso que llegan a transportar y que no han sido atendidos; pues transmiten a las vialidades esfuerzos por peso que pueden ir de las 30 a las 125 toneladas de acuerdo con el tipo de unidad, que pueden ser de dos ejes o de tractocamiones de tres ejes con semirremolque de dos ejes y remolque de cuatro ejes, respectivamente. En este sentido, la Secretaría de Movilidad ha mencionado que en el caso del transporte de carga pesada y de primer y último tramo de viaje (también conocido como última milla) no ha existido una política orientada a mejorar el sistema logístico de la ciudad, a pesar de haber sido establecido como uno de los Ejes del PIM 2013-2018.⁶

Es necesario considerar y atender las repercusiones que la circulación de dichos vehículos de forma no regulada puede ocasionar directa o indirectamente, tales

² <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/06/16/965450>

³ Inventario de emisiones de la Ciudad de México 2016, p. 107, Secretaría del Medio Ambiente.

⁴ <https://www.jornada.com.mx/2019/05/29/capital/032n1cap>

⁵ <https://www.jornada.com.mx/ultimas/tiempo-de-industria/2020/01/03/restricciones-para-el-transporte-de-carga-en-cdmx-en-2020-conocelas-220.html>

⁶ Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024, Diagnostico Técnico, p. 9, Secretaría de Movilidad.

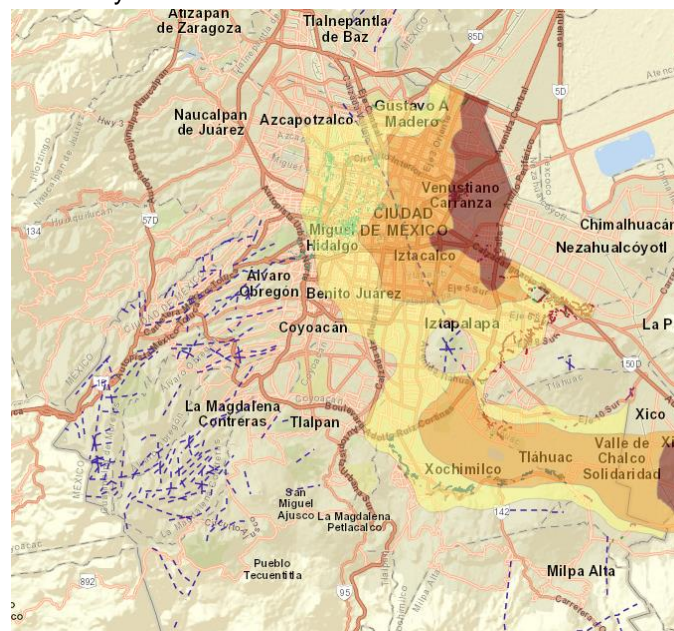
I LEGISLATURA

como mayor desgaste al rodamiento vial, así como fracturas y hundimientos que se manifiestan en el subsuelo y que terminan en la generación de socavones y daños a la infraestructura urbana e inmuebles tanto públicos como particulares.

De acuerdo con el Atlas de Riesgos de la Ciudad de México, se tiene registro de cerca de 650 fracturas o hundimientos en el subsuelo de la ciudad; que en algunos casos han sido considerados como de alto riesgo. La formación de fallas, hundimientos o grietas representan un peligro para quienes habitan la ciudad, pues estas afloran hasta llegar a la superficie, devastando con ellas infraestructura hidráulica, calles e inmuebles; la vulnerabilidad social a este tipo de eventos cada vez es mayor en algunas zonas de la Ciudad de México.

El Atlas de Riesgos de la Ciudad de México es el sistema integral de información de la ciudad, que conjunta los Atlas de Riesgos de las Alcaldías, sobre los daños y pérdidas esperados, resultado de un análisis espacial y temporal, sobre la interacción entre los Peligros, la Vulnerabilidad, la exposición y los Sistemas Expuestos,⁷ lo cual nos facilita la detección y proyección de riesgos a los que está sometida la infraestructura urbana, inmuebles y la población misma de la Ciudad de México.

Fracturas y zonas de hundimientos en la Ciudad de México.



Fuente: Atlas de Riesgos de la Ciudad de México.

⁷ Art. 2 inciso V), Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil de la Ciudad de México.



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

I LEGISLATURA

El hundimiento de la capital ha comenzado a ser un tema irreversible para algunos especialistas,⁸ situación que en su mayoría ha sido ocasionada por la extracción de agua del subsuelo durante décadas, por lo que actualmente la Ciudad de México se deprime aproximadamente 50 [cm] al año. El hundimiento del subsuelo trae consigo fracturas significativas que terminan por provocar afecciones a la infraestructura urbana, en donde la red hidráulica es una de las áreas que ha presentado mayores problemas, sufriendo daños en las instalaciones de drenaje y tuberías, dando paso a fugas de agua que posteriormente pueden terminar en la generación o develamiento de socavones.

Para poner en perspectiva la gravedad del tema, de 2017 a 2020 se tienen registrados 575 socavones en la Ciudad de México.⁹ Sin embargo, los efectos del hundimiento y las fracturas que existen son consecuencia del acelerado crecimiento urbano y del peso que ha adquirido la propia ciudad. "*Si pones edificios pesados en ese tipo de terreno y usas cimientos poco profundos, el suelo se compacta*", dijo el ingeniero geotécnico Eddie Bromhead, de la Universidad de Kingston, en Londres, a The Guardian en 2004.¹⁰

Dentro del peso mencionado es necesario considerar y atender el que representa la constante circulación del transporte de carga en toda la Ciudad de México de forma indiscriminada. El impacto del peso que transportan y las vibraciones que ocasiona abona a que en algunas zonas se potencialice la generación de socavones, pero que de igual forma repercute en fisuras y fallas estructurales de la infraestructura urbana e inmuebles.

A nivel federal se han presentado en distintos momentos, iniciativas de ley para regular de mejor forma el transporte de carga, siendo el último de los casos la presentada el 11 de diciembre de 2018¹¹ por parte del Diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena; mediante la cual se proponía reformar el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a efecto de prohibir la circulación de camiones con doble remolque tanto en zonas urbanas como rurales, así como en todas las autopistas y carreteras federales del país. Parte del sustento de dicha reforma fue que "tan solo en la

⁸ <https://www.proceso.com.mx/nacional/cdmx/2021/5/7/el-hundimiento-de-la-cdmx-tiene-alarmados-cientificos-263507.html>

⁹ <http://www.atlas.cdmx.gob.mx/analisisn2/>

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Gaceta Parlamentaria, año XXII, número 5175-III, martes 11 de diciembre de 2018, Cámara de Diputados.



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

I LEGISLATURA

Ciudad de México se pone en mayor riesgo a los automovilistas en vías como Eje Central, Circuito Interior o la lateral del Periférico, en las que cada vez circulan con más frecuencia, junto a los más de 5 millones de vehículos; además, de que un vehículo con mayor carga arruina la cinta asfáltica, generando mayores gastos a la infraestructura carretera, mayor esfuerzo para los motores de los vehículos que circulan por ella y por ende, mayor consumo de combustible, lo que genera más contaminantes.

El peso de la carga en ocasiones abona a la generación de socavones



El gobierno de la Ciudad de México ha iniciado la elaboración de nuevos programas de reordenamiento territorial, de los que destaca el correspondiente a la zona industrial de Vallejo; en marzo de 2021, la Jefa de Gobierno, Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, informó respecto a los avances en dicho programa¹², que "...el programa parcial, por supuesto, va mucho más allá del tema de los usos de suelo, concentra una lista de estrategias en materia de movilidad, de agua, de seguridad, de equipamientos para dar una mejor calidad de vida a quienes habitan o a quienes trabajan en esta zona.

¹² <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/mensaje-de-la-jefa-de-gobierno-claudia-sheinbaum-pardo-durante-la-sesion-ordinaria-del-consultivo-del-proyecto-vallejo-i>



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

I LEGISLATURA

De lo anterior, es de resaltar el enfoque de movilidad y seguridad que contiene dicho programa de reordenamiento territorial. En este sentido es necesario dotar de mayores instrumentos y disposiciones normativas a las autoridades correspondientes, a efecto de que pueda regularse de mejor forma la circulación del transporte de carga en las distintas zonas y vialidades de la Ciudad de México de acuerdo a las características de dimensión y peso de las unidades, teniendo en consideración los riesgos potenciales y la vulnerabilidad social al fracturamiento que existe en algunas zonas críticas; además de salvaguardar la integridad física de grupos de atención prioritaria.

Por otra parte, adicionalmente a lo antes expuesto, es necesario valorar el grado de seguridad o inseguridad que este tipo de transportes representan, principalmente en lo referente a la circulación del transporte de carga en los entornos escolares, de forma especial en aquellos concernientes a la educación básica; en los que más allá de las afecciones a la vialidad, al ser un grupo de atención prioritaria en la Ciudad de México, es sustancial observar la repercusión que en la infraestructura de las escuelas pueda ocasionarse, al igual que las emisiones sonoras percibidas al interior de las mismas y su efecto sobre los estudiantes y finalmente, los riesgos para los estudiantes al momento de la entrada y la salida de las escuelas.

La Constitución Política de la Ciudad de México establece dentro de su artículo 14 apartado A, el derecho a la seguridad urbana y la protección civil, en donde menciona que toda persona tiene derecho a vivir en un entorno seguro, a la protección civil, a la atención en caso de que ocurran fenómenos de carácter natural o antropogénico, así como en caso de accidentes por fallas en la infraestructura de la ciudad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para proteger a las personas y comunidades frente a riesgos y amenazas derivados de esos fenómenos.

Igualmente, es importante atender lo que la propia Constitución indica respecto al ordenamiento territorial en su artículo 16 apartado H numeral 2 y apartado I numeral 1; con relación a la vulnerabilidad, resiliencia, prevención y mitigación de riesgos, así como de la movilidad y accesibilidad:

*Artículo 16
Ordenamiento Territorial*



I LEGISLATURA

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

...

I. Vulnerabilidad, resiliencia, prevención y mitigación de riesgos

1. El Gobierno de la Ciudad garantizará la seguridad de las personas, estableciendo medidas de prevención, mitigación y gestión integral de riesgos que reduzcan la vulnerabilidad ante eventos originados por fenómenos naturales y por la actividad humana.

...

H. movilidad y accesibilidad

...

2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.

...

En contraste, la Ley de Movilidad únicamente determina que la Secretaría definirá las restricciones para la circulación de vehículos de más de dos ejes en la Ciudad, mismos que no podrán circular en zonas y horarios indicados; sin que se instruya mayores directrices o instrumentos que permitan definir de la mejor manera dichas restricciones. Así mismo, en lo que respecta a las zonas críticas que existan en la ciudad, no refiere mayor disposición que la obligación de la Secretaría de determinar las acciones necesarias para mejorar la circulación vehicular del transporte de carga y promover la utilización de vehículos eficientes, ligeros y con tecnología sustentable; sin observar o atender de forma particular, aquellos vehículos cuyo volumen y peso sean mayores a otros y su impacto al circular sea mayor y de repercusiones diversas, al igual que procurar la inclusión de aquellos instrumentos con los que cuenta las autoridades de la Ciudad de México para definir de mejor forma aquellas zonas que deban ser consideradas como críticas para la circulación de este tipo de unidades.



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

I LEGISLATURA

La presente Iniciativa tiene como propósito dentro de los artículos 216 y 219 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establecer las disposiciones necesarias a efecto de que la Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y con base a la información que proporciona el Atlas de Riesgos, definan las zonas críticas que existen en la ciudad, a fin de desincentivar o restringir en ellas la circulación de aquellos vehículos que sean de más de dos ejes, al ser los de mayor impacto por su peso. Igualmente, disponer que invariablemente los vehículos de más de dos ejes no podrán circular en vialidades en donde haya escuelas de educación básica en los horarios que estas presten servicio.

Finalmente, se propone un conjunto de adecuaciones en la redacción de los artículos que se reforman, con la finalidad de que su apreciación sea más comprensible, ágil y oportuna a vista de quien acude a la misma para su aplicación.

FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 12, 14, 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5, 82, 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma y adiciona los artículos 216 y 219 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.



I LEGISLATURA

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

Con la intención de dar mayor claridad a lo antes argumentado se presenta el siguiente cuadro comparativo:

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Texto Vigente	Texto Propuesto
<p>Artículo 216.- La Administración Pública deberá planear e impulsar la implementación de centros logísticos en la Ciudad, los cuales estarán ubicados preferentemente en la periferia de la Ciudad y/o en puntos estratégicos que permitan hacer más eficiente el traslado de mercancías y minimizar los impactos en la vialidad producto de la circulación de los vehículos de carga.</p> <p>Una vez logrado lo estipulado en el párrafo se establecerá en el Reglamento de Tránsito las restricciones para la circulación de vehículos de más de dos ejes en la Ciudad, mismos que no le podrán circular en zonas y horarios definidos por la Secretaría.</p> <p>(sin correlativo)</p>	<p>Artículo 216.- La Administración Pública planeará, impulsará e implementará centros logísticos en la Ciudad, los cuales estarán ubicados preferentemente en la periferia de la Ciudad y/o en puntos estratégicos que permitan hacer más eficiente el traslado de mercancías y minimizar los impactos en la vialidad, infraestructura urbana e inmuebles particulares, producto de la circulación de los vehículos de carga.</p> <p>El Reglamento de Tránsito establecerá las restricciones para la circulación de vehículos de más de dos ejes en la Ciudad, mismos que no podrán circular en zonas y horarios definidos por la Secretaría.</p> <p>La circulación de vehículos de más de dos ejes en zonas críticas, será en los términos del artículo 219.</p>



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

I LEGISLATURA

<p>(sin correlativo)</p> <p>Los vehículos que transporten productos perecederos estarán exentos de esta disposición.</p>	<p>Invariablemente, los vehículos de más de dos ejes no podrán circular en vialidades en donde haya escuelas de educación básica en los horarios que estas presten servicio.</p> <p>Los vehículos que transporten productos perecederos estarán exentos de esta disposición.</p>
<p>Artículo 219.- La Secretaría determinará las acciones necesarias para mejorar la circulación vehicular del transporte de carga y promover la utilización de vehículos eficientes, ligeros y con tecnología sustentable en zonas críticas.</p>	<p>Artículo 219.- La Secretaría determinará las acciones necesarias para mejorar la circulación vehicular del transporte de carga y promover la utilización de vehículos eficientes, ligeros y con tecnología sustentable y desincentivará el uso de vehículos de más de dos ejes en zonas críticas.</p> <p>Las zonas críticas serán determinadas por la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil y con base en el Atlas de Riesgos de la Ciudad de México.</p>

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Por lo antes expuesto y fundado, quien suscribe la presente somete a consideración de esta Soberanía la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

I LEGISLATURA

se reforma y adiciona los artículos 216 y 219 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

ÚNICO. Se reforma los párrafos primero y segundo, y se adiciona los párrafos tercero y cuarto recorriendo el subsecuente al artículo 216; y se reforma el párrafo primero y se adiciona un párrafo segundo al artículo 219 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 216.- La Administración Pública planeará, impulsará e implementará centros logísticos en la Ciudad, los cuales estarán ubicados preferentemente en la periferia de la Ciudad y/o en puntos estratégicos que permitan hacer más eficiente el traslado de mercancías y minimizar los impactos en la vialidad, infraestructura urbana e inmuebles particulares, producto de la circulación de los vehículos de carga.

El Reglamento de Tránsito establecerá las restricciones para la circulación de vehículos de más de dos ejes en la Ciudad, mismos que no podrán circular en zonas y horarios definidos por la Secretaría.

La circulación de vehículos de más de dos ejes en zonas críticas, será en los términos del artículo 219.

Invariablemente, los vehículos de más de dos ejes no podrán circular en vialidades en donde haya escuelas de educación básica en los horarios que estas presten servicio.

Los vehículos que transporten productos perecederos estarán exentos de esta disposición.

Artículo 219.- La Secretaría determinará las acciones necesarias para mejorar la circulación vehicular del transporte de carga y promover la utilización de vehículos eficientes, ligeros y con tecnología sustentable y desincentivará el uso de vehículos de más de dos ejes en zonas críticas.



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

I LEGISLATURA

Las zonas críticas serán determinadas por la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil y con base en el Atlas de Riesgos de la Ciudad de México.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Primero. Remítase a la Jefa de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Segundo. El presente Decreto entra en vigor al día siguiente de su publicación.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles a los 27 días de mayo de dos mil veintiuno.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:

F9DDE00FB3C2463...

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA