

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



Ciudad de México a 18 de mayo de 2021.

Dip. Ana Patricia Báez Guerrero
Presidenta de la Mesa Directiva del
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 SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE SE IMPLEMENTE Y/O REFUERCE UN PROGRAMA DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSITO PESADO EN ZONAS HABITACIONALES Y RESIDENCIALES DE LA CIUDAD**, lo anterior al tenor de los siguientes:

DS
GS

ANTECEDENTES

1. En la revisión de conceptos básicos en materia de movilidad, podemos decir que un Vehículo de Tránsito Pesado es un automóvil de cuatro o más ruedas, que tiene una carga útil de más de tres toneladas y está destinado al transporte de mercancías o al transporte de muchas personas.
2. Debemos recordar que con la intención de poner en práctica nuevas reglas de circulación para el transporte pesado y aplicar una restricción para vehículos de carga pesada, el gobierno de la Ciudad de México y la Comisión Ambiental de Megalópolis ha establecido que, de lunes a viernes, será prohibido el paso o la circulación de estos transportes desde las 6:00 am hasta las 11:00 am.

Esto es también válido y aplicable en los 18 municipios del Estado de México. Sin embargo, si el vehículo ingresó antes de las 6:00 am, este podrá continuar con su ruta, siempre y cuando llegue a su destino antes de las 7:00 am.

3. Asimismo, a partir de septiembre de 2020, la restricción para vehículos de carga pesada también se aplica en horario vespertino, desde las 6:00 pm hasta las 8:00 pm.
4. Diversas manifestaciones y estudios se han hecho en relación con la entrada y circulación de estos vehículos en la Ciudad de México, pues se ha argumentado de los impactos negativos que dicha circulación tiene en cuanto a elementos contaminantes y saturación de rutas de acceso y salida mas importantes de la ciudad.
5. En ese orden de ideas, debemos recordar que el Informe rendido por la Secretaría de Movilidad en el marco de la Glosa del Segundo Informe de Gobierno de la Jefa de Gobierno en el año 2020, establecía que:

“El sector transporte es una de las áreas de atención prioritaria para la reducción de emisiones, ya que las fuentes móviles son importantes generadores de ozono, PM10 y PM2.5, además de contribuir con un tercio de las emisiones de partículas, 82% de las emisiones COV y 90% de CO. En particular, el transporte público y de carga pesada contribuyen con 50% de emisiones de PM10 y PM2.5.

Por estos motivos, en junio de 2019, el Gobierno de la Ciudad de México dio a conocer el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad, que busca reducir los viajes más contaminantes, cambiar a modos más sustentables y mejorar la tecnología existente para reducir emisiones. Este plan se vio reforzado en diciembre del 2019 con la publicación de las medidas necesarias para mejorar la calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México; documento multisectorial que el Gobierno de la Ciudad de México trabajó en conjunto con el gobierno del Estado de México, el gobierno Federal y la Comisión Ambiental de la Megalópolis (Came)”

6. Aunado a lo anterior, es preciso señalar el tema del desgaste de la infraestructura vial y la zona de rodamiento que representa un desgaste prematuro o en un porcentaje mayor a lo habitual por la circulación de este tipo de vehículos.
7. En zonas de naturaleza industrial como vallejo este tipo de desgaste en la infraestructura vial se ve acentuado, puesto que también se ve acompañado de hundimientos mayores a lo normal, desproporciones en la vía, así como fallas y fracturas en el asfalto, derivado del tránsito pesado de este tipo de vehículos.
8. A decir de la propia Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, es preciso destacar la importancia de sustituir en algunas zonas donde circulan este tipo de vehículos, el asfalto por concreto; tal como lo señala en

DS
GS

la rehabilitación de avenida Ceylán, en la que se sustituyeron 71 mil metros cuadrados de asfalto por concreto hidráulico.

9. En el informe de la dependencia antes mencionada, se establece lo siguiente:

“Del 1 de enero al 31 de agosto de 2019 realizamos los trabajos de mantenimiento en la superficie de rodamiento en 78 vialidades y cubrimos una superficie de 2.2 millones de metros cuadrados, lo que tiene como equivalente atención de 204 mil metros lineales de vialidad primaria. La cantidad de material asfáltico empleada ascendió a 396 toneladas y, alcanzamos, con respecto a nuestra meta de atención para 2019, un porcentaje de 56 por ciento.

El programa integral de vialidades es permanente e inició desde el mes de diciembre de 2018 y concluirá el diciembre de 2024.”

Debemos señalar que si bien es cierto labores de la secretaría de Obras y Servicios tienden a atender de forma permanente los desperfectos en la superficie de rodamiento, en ocasiones los daños no solo son de esta superficie, sino que pasan a la infraestructura de servicios urbanos.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Sumado a los problemas de contaminación y tránsito antes expuesto, se ha acreditado también la consecuencia del debilitamiento y desgaste de las vías y área de rodamiento de vehículos, con lo que, los elementos colocados en el subsuelo como tuberías de agua potable, drenaje, gas natural, combustibles, entre otros, se ven con frecuencia expuestos a sufrir alguna fuga por el tránsito de estos vehículos.

Diversas personas habitantes de la ciudad, han señalado e incluso denunciado que este tipo de vehículos, de carga o en ocasiones hasta de pasajeros, tienen a utilizar no solamente vías secundarias o sus rutas de circulación, sino calles conocidas como vialidades terciarias, donde el potencial es habitacional y residencial, por lo que las condiciones de la infraestructura vial, no esta pensada para el rodamiento de tránsito pesado de vehículos, provocando averías que desencadenan en ocasiones en fugas de agua, entre otros.

Podríamos señalar cada uno de los supuestos a presentarse, en materia de agua potable, drenaje, gas natural, entre otros, sin embargo, con el afán de generalizar en la necesidad de restringir de manera controlada el tránsito de este tipo de vehículos, es preciso establecer mecanismos por parte de elementos de la secretaría de seguridad ciudadana responsable del tránsito a fin de verificar que estas unidades no circulen, salvo que sea necesario por estas zonas habitacionales.

Ahora bien, las y los vecinos que han acudido con la suscrita manifiestan que la circulación de este tipo de vehículos en algunas vialidades es indiscutible, sin

DS
GS

embargo cuando utilizan vías terciarias de comunicación o calles de circulación de tránsito local para “cortar camino” hacia las zonas de carácter industrial o para “evadir ruta” tratándose de vehículos de concesión de transporte público de pasajeros, es el momento en el que las afectaciones a la superficie de rodamiento y los daños colaterales que esto ocasiona como las vibraciones, fracturas y fisuras en la infraestructura de la red hidráulica es inaceptable.

DS
GS

En tal razón, y ante los datos que se comparten a continuación, es preciso solicitar a la Secretaría de Seguridad ciudadana, a efecto de que a través de los elementos de policía encargados del tránsito de la ciudad, se establezcan protocolos preventivos que orienten y limiten la circulación de vehículos de tránsito pesado en zonas habitacionales.

Lo anterior, encuentra sustento en que algunas de las principales afectaciones se dan en la red hidráulica de la ciudad, por lo que, al consultar los datos expuestos en la página del Sistema de Agua de la Ciudad de México, con el siguiente enlace https://data.sacmex.cdmx.gob.mx/repositorio/art121/XXII/inter/Especificaciones_POA.pdf, la capital del país cuenta con una infraestructura compleja que incluye 13,488 kilómetros de tubería, 360 de tanques de almacenamiento, 268 plantas de bombeo, 976 pozos de extracción y 53 plantas potabilizadoras.

Es por ello, que de estos mas de 13 mil kilómetros de tubería, un alto porcentaje tiene que atravesar o recorrer de manera paralela bajo la superficie de rodamiento vial, por lo que en algunas ocasiones, principalmente donde de forma regular circulan vehículos de tránsito pesado, se presentan fracturas que provocan fugas de agua.

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 de conformidad con lo establecido por el artículo 14 apartado A de la Constitución Política de la Ciudad de México, toda persona tiene derecho a vivir en un entorno seguro, así como a la protección civil:

“Artículo 14 Ciudad segura

A. Derecho a la seguridad urbana y a la protección civil

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

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



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.

...”

DS
GS

TERCERO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su artículo 9, fracción XXXIII determina como estacionamiento al espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado; y en la fracción XXXIV se establece como estacionamiento en vía pública al 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.

CUARTO. Que lo anterior, nos lleva obligatoriamente a observar lo dispuesto por el mismo imperativo legal citado en la fracción XL a fin de señalar **la funcionalidad de la vía pública** como el uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

QUINTO. Que toda vez que la infraestructura de la red hidráulica que rebaza 13 mil kilómetros de tubería, se encuentra instalada debajo de la superficie de rodamiento de la vía pública, en ocasiones se ve dañada dicha infraestructura derivado de los hundimientos o fracturas provocados por la circulación de vehículos de tránsito pesado

SEXTO. Ante las fracturas o filtraciones y fugas de agua que derivan de los daños a que se refiere el considerando anterior, la Secretaría de Obras y Servicios, así como la Dirección General de SACMEX, deben destinar recursos materiales y humanos para atender esta problemática, y solucionar lo más pronto posible el desabasto de agua que se origina por tal acontecimiento.

Lo anterior, puede ser previsible tratándose de vías cuya estructura no está pensada para la circulación y rodamiento de este tipo de vehículos de manera constante o habitual, puesto que para este tipo de vehículos, se ha dispuesto de materiales diferentes y en ocasiones especiales, que permitan mantener por mas tiempo en las mejores condiciones posibles la superficie vial.

Sin embargo, ante la decisión de muchas personas conductoras de estos vehículos pesados, de circular por zonas habitacionales, con la intención de acortar sus trayectos rumbo a zonas industriales, es que de forma colateral se llegan a ocasionar perjuicios contra los servicios urbanos, preponderantemente en la red hidráulica.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



SÉPTIMO. Que la Ley del Sistema de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México establece en su artículo 6 lo siguiente:

“Artículo 6. Las acciones en materia de seguridad ciudadana tendrán como eje central a la persona, asegurando en todo momento, el ejercicio de su ciudadanía, libertades y derechos fundamentales, así como propiciar condiciones durables que permitan a los habitantes de la Ciudad desarrollar sus capacidades y el fomento de una cultura de paz en democracia.”

OCTAVO. Que para la correcta administración en materia de seguridad y organización de elementos y corporaciones, la Ley citada en el considerando anterior considera:

“Artículo 53. La organización de los cuerpos policiales se establece en razón del tramo de responsabilidad de la ingeniería institucional diseñada en la Constitución de la Ciudad y demás disposiciones legales, de la siguiente manera:

I. Bajo la responsabilidad de la Secretaría se encuentra la Policía de Proximidad que se divide en: Policía Preventiva, Policía Auxiliar, Policía de Control de Tránsito, Policía Bancaria e Industrial, Policía Cívica, Policía Turística, Policía de la Brigada de Vigilancia Animal, Cuerpos Especiales, y las demás que determinen la normatividad aplicable.

II. ...”

“Artículo 55. Las policías preventiva, auxiliar, de tránsito, cívica, bancaria e industrial y cuerpos especiales desempeñarán sus funciones bajo la dirección y mando directo de la Secretaría, observando las disposiciones establecidas en la normatividad federal y local en la materia, regulando su funcionamiento interno a través de su correspondiente Ley Orgánica, Reglamentos, Acuerdos, Protocolos y demás instrumentos jurídico administrativos que se emitan para tal efecto. Los ingresos que se generen por los servicios prestados por las policías auxiliar y bancaria e industrial, deberán enterarse a favor de la Tesorería de la Ciudad.”

NOVENO. Que el artículo 22 de la Ley Orgánica de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México establece que:

“Artículo 22.- Las funciones de la Secretaría en materia de movilidad, seguridad vial y tránsito se llevarán a cabo por los Agrupamientos, Servicios y Unidades de Protección Ciudadana, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Interior.”

DS
GS

DÉCIMO. Que en la materia que hoy nos ocupa, la citada Ley Orgánica de la Secretaría de seguridad Ciudadana considera atribuciones para el control, supervisión y regulación del tránsito de vehículos, por lo que resulta oportuno ser la autoridad que en este acto sea exhortada con los fines expuestos, a fin de garantizar el derecho a una ciudad habitable y en las mejores condiciones, de acuerdo con lo establecido en la Constitución de la Ciudad de México; por lo que, la ley señala:

DS
GS

“Artículo 40.- La atribución de realizar funciones de control, supervisión y regulación del tránsito de personas y vehículos en la vía pública, comprende:

I. Aplicar la normativa en lo que se refiere al control del tránsito y la vialidad, la preservación del orden público y la seguridad, así como las demás leyes y reglamentos relativos, coordinando sus actividades con otras autoridades competentes;

II. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones en materia de tránsito contenidas en el Reglamento de Tránsito vigente y demás ordenamientos jurídicos que regulan dicha materia;

III. Vigilar en el ámbito de su competencia el cumplimiento de las disposiciones ambientales;

IV. Realizar funciones de control, supervisión y regulación del tránsito de personas y vehículos en la vía pública conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito vigente y demás disposiciones jurídicas que en materia de movilidad le correspondan;

V. Imponer las sanciones que por infracciones a las disposiciones del Reglamento de Tránsito vigente y demás disposiciones jurídicas en materia de Movilidad, le correspondan;

VI. Establecer limitaciones y restricciones para el tránsito de vehículos en la vía pública, con objeto de mejorar la vialidad, preservar el ambiente, salvaguardar la seguridad de personas y el orden público, conforme a las disposiciones aplicables;

VII. El retiro de la vía pública de los vehículos y objetos que indebidamente obstaculicen o pongan en peligro el tránsito de personas o vehículos, conforme a las disposiciones aplicables;

VIII. Instrumentar en coordinación con otras dependencias, programas y campañas y cursos en materia de movilidad, seguridad vial, educación y cortesía urbana y de prevención de accidentes, conforme a las disposiciones aplicables;

IX. Formular y difundir programas preventivos tendientes a disminuir y controlar la ingesta de bebidas alcohólicas y el consumo de estupefacientes;

así como implementarlos preferentemente en las zonas de mayor consumo y en las vialidades de alta incidencia en accidentes automovilísticos, y

X. Formular y difundir programas preventivos, por sí o por medio de personas morales especializadas en la materia, tendientes a disminuir y controlar la ingesta de bebidas alcohólicas y el consumo de estupefacientes; así como implementarlos preferentemente en las zonas de mayor consumo y en las vialidades de alta incidencia en accidentes automovilísticos, a través de la celebración de los convenios respectivos.”

*** Énfasis añadido.**

DÉCIMO PRIMERO. 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.

...

...”

DÉCIMO SEGUNDO. Que es facultad de las y los diputados de esta soberanía presentar proposiciones con punto de acuerdo, de conformidad 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:

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”

DÉCIMO TERCERO. 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 CUARTO. Que, tal como se expuso en los antecedentes de este instrumento, existen restricciones para la circulación de este tipo de vehículos en la Ciudad de México:

DS
GS

CDMX - EDOMEX

Acuerdo de la Comisión de la Megalópolis (CDMX-Edomex) para la circulación del transporte de carga.

Restricciones

Restricción de horarios de vehículos de carga (más de 3.8 toneladas PVB y configuración C2 y 6 ruedas)

- **A partir de marzo de 2020:** de 6:00 a.m. a 10 a.m. de lunes a viernes
- **A partir de septiembre de 2020:** de 6:00 p.m. a 8:00 p.m. de lunes a viernes.
- **A partir de abril de 2020:** Implementación progresiva para la circulación en horario nocturno de las 10:00 p.m. a las 05:00 a.m. horas a partir de una mesa técnica

Exentos:

- Unidades con trampa de partículas, unidades a gas natural, eléctricos, híbridos eléctricos con dos motores de propulsión.
- Distintivo de Programas de Autorregulación de gobiernos locales.
- Traslado de valores, camiones revolvedores y equipo de bombeo de concreto, residuos y materiales peligrosos. Sujetos a un programa de renovación y/o introducción de tecnologías de control de emisiones.

Sanciones:

- Por definir, existen mesas técnicas donde participa la Comisión de Transporte de CONCAMIN con CAINTRA formando parte

laborado por CAINTRA con información de la Comisión Ambiental de la Megalópolis.

CAINTRA
75
ANIVERSARIO

Actualmente, normas para restringir el transporte de carga se encuentran activas y/o aprobadas en otros estados de México, todas ellas son ilegales e inconstitucionales.



DS
GS

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

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. Se exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, para que a través de elementos de la Policía de Control de Tránsito, se implemente y/o refuerce un programa de restricción de circulación de vehículos de tránsito pesado en zonas habitacionales y residenciales de la Ciudad.

Lo anterior, a fin de prevenir daños en la infraestructura de rodamiento y en las tuberías de la red hidráulica del sistema de aguas de la Ciudad de México.

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles a 18 días del mes de mayo del año 2021.

Atentamente

DocuSigned by:
Gaby Salido
7AFD6C0A0228467...

Diputada María Gabriela Salido Magos