



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

Ciudad de México a 10 de mayo del 2022.

**DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
PRESENTE**

Quien suscribe, José de Jesús Martín del Campo Castañeda, Diputado de la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México e integrante del Grupo Parlamentario de Morena, 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; así como el 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 9, 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 consigo trae un mayor deterioro y daño a las vialidades públicas, además de que se ve afectada también la infraestructura urbana de la capital, al igual que los inmuebles. No obstante, aun y con el conocimiento de lo anterior, se presentan circunstancias o agentes externos a las propias características del subsuelo que pueden acelerar y potencializar dicha situación.

Derivado de la población que habita en la Ciudad de México, en ella se concentra una de las mayores demandas de consumo en diversos productos a nivel nacional, parte considerable de estos son traídos de otras regiones del país. El

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

transporte de carga es uno de los principales medios por el que se introduce y distribuye en la capital dichos productos.

La circulación del transporte de carga de forma indiscriminada en el territorio de la ciudad es un agente que agrava su vulnerabilidad física, potencializando los riesgos a la subsidencia, hundimiento y agrietamiento; además de que o anterior afecta la vialidad pública, esta actividad representa la posibilidad de generación de daños en la red hidráulica, equipamiento urbano e inmuebles y acrecienta los ya existentes. La exposición a riesgos de la población se ve incrementado.

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México regula –entre otras– lo concerniente a la circulación del transporte de carga en las vialidades de la capital; sin embargo, no se establece de forma precisa 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 SUSTENTAN

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 un consumo de productos de diversa índole en gran

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



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda



escala, siendo uno de los mayores a nivel nacional; la gran mayoría son traídos de otras regiones del país; por lo que –junto con la zona conurbada del Estado de México– ingresan poco más 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 se estima que 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 tracto-camiones, 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, 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 circulen de lunes a viernes de 6:00 a 10:00 horas y así se mitiguen los efectos ambientales que ocasionan.⁵

Además 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 aún no han sido atendidos; pues transmiten a las vialidades esfuerzos por peso que pueden ir de las 30 a las 125 toneladas de acuerdo al 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, lo anterior a

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>

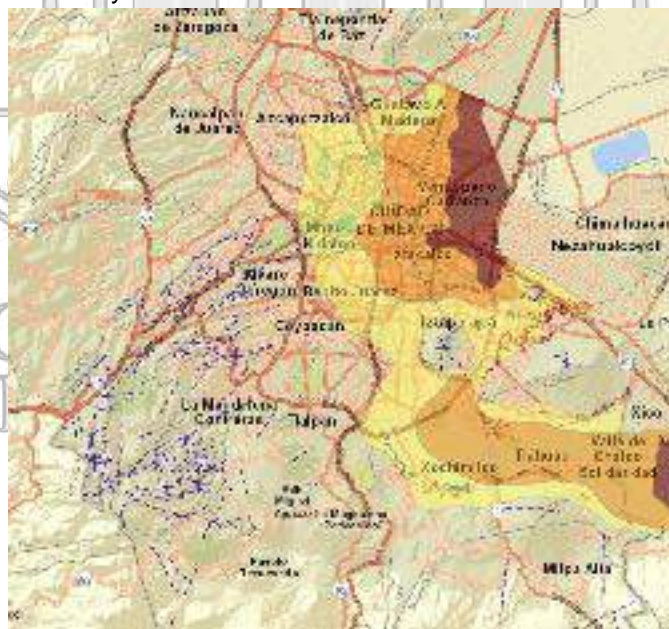
Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

pesar de ya había sido establecido desde hace tiempo como uno de los Ejes del PIM 2013-2018 y que durante este plazo de tiempo no se atendió.⁶

Es necesario considerar y atender las repercusiones que la circulación de dichos vehículos de forma no regulada puede ocasionar directa o indirectamente, tales como mayor desgaste al rodamiento vial, así como fracturas y hundimientos en el subsuelo y que terminan en la generación de socavones y daños a la infraestructura urbana e inmuebles tanto públicos como particulares, además de su impacto ambiental.

De acuerdo al Atlas de Riesgos de la Ciudad de México, se tiene registro de cerca de 650 fracturamientos 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 éstas afloran hasta llegar a la superficie, devastando con ellas infraestructura hidráulica, equipamiento urbano, calles y hasta inmuebles; la vulnerabilidad social a este tipo de eventos cada vez es mayor en algunas zonas de la Ciudad de México.

Fracturas y zonas de hundimientos en la Ciudad de México.



Fuente: Atlas de Riesgos de la Ciudad de México.

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

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

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.

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, de la cual la red hidráulica es una de las áreas que más ha padecido: rupturas de drenaje, tuberías y fugas de agua que posteriormente termina en la generación 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 crecimiento urbano que ha vivido la ciudad, el aceleramiento de este en los últimos años 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, mediante las cuales se ha

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

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.

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

propuesto reformar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a efecto –entre otras cosas– 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.¹¹ Parte de los sustento de dichas reformas es que “tan solo en la 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, diariamente; además, de que un vehículo con mayor carga arruina la cinta asfáltica, generando mayores gastos a la infraestructura carretera, se fuerza más el motor y, por ende, consume más combustible y genera más contaminantes.



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

En este orden de ideas, es oportuno mencionar que actualmente el Congreso de la Unión se encuentra en la fase final de trabajos legislativos respecto a la aprobación de la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial,¹² dentro de la cual se consideran acciones encaminadas a mejorar las condiciones de movilidad de este tipo de transporte. Por ejemplo, se considera la elaboración de Estudios de Impacto de Movilidad, los cuales deben realizar las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con la finalidad de reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de

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

¹² [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2022-04-05-1/assets/documentos/Dic_ZMyM_LGMySV.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2022-04-05-1/assets/documentos/Dic_ZMyM_LGMySV.pdf)

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

movilidad y seguridad vial. También se considera promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad.

Pero sin duda, lo más importante es lo concerniente a la facultad de las autoridades para regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horas y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en “puntos críticos” o derivado de la realización de otras actividades públicas; considerando “el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo” (art. 48 del proyecto).

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 2021¹³ la Jefa de Gobierno, Dra. Claudia Sheinbaum Pardo mencionó respecto a los avances en dicho programa, 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.

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 debido a las fracturas que existe en algunas zonas críticas; además de salvaguardar la integridad física de grupos de atención prioritaria.

Por lo tanto, es necesario valorar las restricciones pertinentes para la circulación del transporte de carga en los entornos escolares, principalmente en aquellas 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

¹³ <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>



II LEGISLATURA



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

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 afecte a 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

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.

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

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

vulnerabilidad ante eventos originados por fenómenos naturales y por la actividad humana.

...

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, atender o de forma particular, aquellos vehículo que su volumen y peso sean mayores a otros y su impacto al circular sea mayor, al igual que procurar la inclusión de aquellos instrumentos con los que cuenta las autoridades de la Ciudad de México para definir de una mejor forma aquellas zonas que deban ser consideradas como críticas para la circulación de este tipo de unidades.

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, con base a la información que proporciona el Atlas de Riesgos defina las zonas críticas que existan en la ciudad, además de restringir la circulación en ellas de aquellos vehículos que sean de más de dos ejes, al ser estos los de mayor impacto por su peso. Finalmente se propone un conjunto de adecuaciones en la redacción ya existente en estos artículos, 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

PRIMERO. El artículo 4o Párrafo penúltimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, indica que toda persona tiene derecho a la movilidad

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Así mismo, dentro de su artículo 115 apartado VI se menciona que, cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

SEGUNDO. La Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13 Ciudad Habitable, apartado E Derecho a la movilidad, establece que 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. 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.

Por otro lado, en su artículo 16 Ordenamiento territorial, apartado H Movilidad y accesibilidad numeral 2 refiere que 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.

Así mismo, dentro de este mismo artículo en su apartado I. Vulnerabilidad, resiliencia, prevención y mitigación de riesgos, numeral 1 instruye que 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.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

TERCERO. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su artículo 216 actualmente indica que 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. 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 podrán circular en zonas y horarios definidos por la Secretaría. Los vehículos que transporten productos perecederos estarán exentos de esta disposición.

Además, en su artículo 219 menciona que 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.

CUARTO. Finalmente, el Congreso de la Ciudad de México es el órgano en el que se deposita el Poder Legislativo de la propia ciudad y su naturaleza es de representación popular. La Constitución Política de la Ciudad de México y la Ley Orgánica del Congreso, establecen que este procurará el desarrollo de la Ciudad y sus instituciones, velando por los intereses sociales en las materias de su competencia, salvaguardando el estado de derecho y la sana convivencia con los órganos de Gobierno Local y Poderes Locales y Federales; así mismo, una de sus facultades es expedir y reformar las leyes aplicables a la Ciudad de México en las materias conferidas al ámbito local, por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en las que se ejerzan facultades concurrentes, coincidentes o de coordinación con los poderes federales y las que no estén reservadas a la Federación, así como las que deriven del cumplimiento de los tratados internacionales en materia de derechos humanos y todas aquellas que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades concedidas a las autoridades de la Ciudad.

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma y adiciona los artículos 9, 216 y 219 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

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 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I al CVI...</p> <p>(Sin correlativo)</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I al CVI...</p> <p>CVII. Zona crítica: Espacio físico con vías para tránsito vehicular que por sus características de población, terreno, funciones u otro se considere de alto riesgo para la circulación de vehículos destinados al transporte de carga con más de dos ejes.</p>
<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>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, producto de la circulación de los vehículos de carga.</p>



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda



<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><i>(Sin correlativo)</i></p> <p>Los vehículos que transporten productos perecederos estarán exentos de esta disposición.</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 quedará restringida en las zonas críticas que se determinen de acuerdo con lo establecido en el artículo 219.</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><i>(Sin correlativo)</i></p>	<p>Artículo 219.- La Secretaría determinará las acciones necesarias para mejorar la circulación vehicular del transporte de carga y promover únicamente la utilización de vehículos eficientes, ligeros y con tecnología sustentable en zonas críticas.</p> <p>Las zonas críticas serán determinadas por la Secretaría, en coordinación con la Secretaría Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil, con base en el Atlas de Riesgos de la Ciudad de México.</p>

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

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 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 adiciona la fracción CVII al artículo 9; se reforma los párrafos primero y segundo, y se adiciona un párrafo tercero 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 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I al CVI...

CVII. Zona crítica: Espacio físico con vías para tránsito vehicular que por sus características de población, terreno, funciones u otro se considere de alto riesgo para la circulación de vehículos destinados al transporte de carga con más de dos ejes.

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, 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 quedará restringida en las zonas críticas que se determinen de acuerdo con lo establecido en el artículo 219.

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda

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 únicamente la utilización de vehículos eficientes, ligeros y con tecnología sustentable en zonas críticas.

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

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Primero. Remítase a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México 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.

Tercero. La Secretaría de Movilidad contará con un plazo de 180 días para realizar las adecuaciones administrativas y reglamentarias para el debido cumplimiento del presente Decreto.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles a los 10 días de mayo del dos mil veintidós.

ATENTAMENTE



DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA