



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

1

**DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO,
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe **Diputada Lilia María Sarmiento Gómez**, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; apartado D, incisos a, b y c de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones I, LIX, LX, LXI, LXII, LXIII, LXIV, LXXII, LXXIII Y LXXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracciones I y II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 77 Y 217, ADICIONÁNDOSE UN ARTÍCULO 217 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DENOMINACIÓN Y OBJETO

La Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman los artículos 77 y 217, adicionándose un artículo 217 bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, tiene por objeto:

1. Que, a través de la Administración Pública Local en coordinación con las entidades federativas colindantes, se privilegie la optimización de la circulación de las personas usuarias de la vialidad y con ello se evite el deterioro de la superficie de rodadura.
2. Asegurar que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México promueva y difunda el programa de corredores viales metropolitanos con carriles preferentes para el transporte de carga, reduciendo los conflictos viales y las emisiones de contaminantes a la atmósfera.
3. Adicionar un artículo 217 bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con el objetivo de que la Secretaría de Movilidad realice campañas institucionales de concientización y sensibilización orientadas a los operadores del transporte de carga, para fomentar el orden, la seguridad, el respeto al tránsito en las zonas y horarios definidos por la misma Secretaría y la convivencia armónica entre las personas usuarias de la vialidad.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Según el diccionario de la Real Academia Española, movilidad es la capacidad de moverse o recibir movimiento. Con base en lo anterior, se entiende que la movilidad urbana es el movimiento de las personas y bienes en las ciudades, independientemente del medio que utilicen para desplazarse, ya sea a pie, en transporte público, automóvil, bicicleta, entre otros, es así que la movilidad ha ido adquiriendo una importancia trascendental en términos tanto sociales como económicos.

La movilidad urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México impacta directamente en la calidad de vida de sus habitantes, no obstante, no se deja de lado el hecho de que dicha movilidad implica un rol estratégico para nuestra Capital.



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

Por otra parte, es importante señalar que los gobiernos locales de las grandes urbes han transitado hacia una Movilidad Urbana Sostenible que, de acuerdo a la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía, trae consigo la combinación de objetivos interrelacionados con la transformación física, social y económica del territorio urbano en sintonía con la sociedad, la economía y el medio ambiente. Lo anterior se logra con la implementación de un modelo integral de movilidad y espacios públicos que privilegien la reducción de conflictos.

2

Actualizar el marco jurídico en materia de movilidad tiene como objetivo coadyuvar a una mejor experiencia de viaje de las personas usuarias de la vialidad, independientemente del modo de transporte que elijan, en este punto es válido mencionar que la Zona Metropolitana del Valle de México es unas de las primeras tres aglomeraciones urbanas más grandes del orbe y, desde luego, la más grande de nuestro país.

Existe una tendencia en las últimas décadas hacia un crecimiento del transporte individual (vehículos automotores) y de carga en el Valle de México, lo cual ha incrementado de manera considerable los accidentes.

Aunado a lo anterior, el transporte de carga afecta la infraestructura urbana, satura las calles, afecta la velocidad promedio de circulación en las vialidades, generando dobles filas y maniobras irregulares, lo anterior sin dejar de lado el impacto negativo en materia de gases de efecto invernadero que se generan.

De acuerdo al Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, de la Secretaría de Movilidad, el transporte de carga constituye el 9% del parque vehicular registrado en esta Capital, al tiempo que es uno de los sectores con menores políticas implementadas para optimizar su funcionamiento, a pesar de las metas planteadas en el Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

Esto se traduce en múltiples problemas para nuestra ciudad, como se mencionó anteriormente, entre otros se encuentra el daño a la infraestructura vial, emisiones de gases de efecto invernadero y accidentes, sobre este último punto, el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), registró que el transporte de carga acumuló 246 mil 820 accidentes de tránsito de 2015 a 2017 en zonas urbanas del país, un promedio de 225 percances diarios.

El punto 5. “ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD URBANA”, “Estrategia 2.5 Transporte de carga” del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, menciona que se elabora un Plan Estratégico que abordará al menos cuatro aspectos esenciales relacionados con el transporte de carga:

- a) Mejora de procesos logísticos (rutas, horarios, transferencias);
- b) Introducción de nuevas tecnologías;
- c) Estrategia urbana de localización de centros de despacho, y
- d) Diseño urbano orientado a la convivencia de transporte de carga con otros modos.

Por lo que, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto tiene por objeto coadyuvar con acciones legislativas a la meta planteada por la presente administración en el contenido del Plan Estratégico



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

3

de Movilidad de la Ciudad de México 2019, específicamente en mejorar los procesos logísticos que tiene que ver con rutas, horarios y transferencias, a partir de la actualización del marco normativo y de la implementación de campañas institucionales de concientización y sensibilización orientadas a los operadores del transporte de carga, para fomentar el orden, la seguridad, el respeto al tránsito en las zonas y horarios definidos así como la convivencia armónica entre las personas usuarias de la vialidad.

SOLUCIÓN

El implementar campañas institucionales de concientización y sensibilización orientadas a los operadores del transporte de carga, para fomentar el orden, la seguridad, el respeto al tránsito en las zonas y horarios definidos, así como la convivencia armónica entre las personas usuarias de la vialidad, tiene vínculo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aprobados el 25 de septiembre de 2015 en la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), por los países miembros, entre ellos México, mismos que constituyen acciones encaminadas a erradicar la pobreza y proteger el planeta, así como para garantizar la paz y la prosperidad.

De manera particular, la presente iniciativa se vincula con los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible y Metas:

ODS	OBJETIVO	META
11.	Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles	<p>11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad</p> <p>11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países</p> <p>11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per capita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo</p>

Adicionalmente se debe referir que el ODS 11 hace mención a que más de la mitad de la población mundial vive en las ciudades y se espera que para el 2030 sea el 60% de la población.

En el mismo diagnostico se refiere que las ciudades representan alrededor del 70% de las emisiones de carbono mundiales y más del 60% del uso de recursos, por lo que, en consecuencia,



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

las acciones locales para reducir la cifra tan alta de emisiones, conlleva a la necesidad de un mejoramiento en la movilidad y la infraestructura urbana.

Otro dato relevante, de acuerdo al ODS 11, es que: *“Desde 2016, el 90% de los habitantes de las ciudades respiraba aire que no cumplía las normas de seguridad establecidas por la Organización Mundial de la Salud, lo que provocó un total de 4,2 millones de muertes debido a la contaminación atmosférica. Más de la mitad de la población urbana mundial estuvo expuesta a niveles de contaminación del aire al menos 2,5 veces más altos que el estándar de seguridad”.*

Es por ello que resulta prioritario generar estrategias que permitan mitigar las externalidades negativas del transporte de carga en la capital del país al tiempo que se garantice la disposición de bienes y servicios para satisfacer las necesidades de las personas habitantes.

Actualizar el marco jurídico mediante la presente iniciativa que reforma y adiciona la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, ayuda a reforzar los programas de reducción de circulación de vehículos que distribuyen mercancías, incluyendo lo referente a substancias, materiales o residuos peligrosos, tanto en cuestión de horarios, así como de concientización y sensibilización dirigidos a los operadores del transporte de carga para fomentar el orden, la seguridad, el respeto al tránsito en las zonas y horarios definidos y la convivencia armónica entre las personas usuarias de la vialidad.

Por lo anteriormente expuesto, a continuación se presentan las adiciones y reformas propuestas:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 77.- La Administración Pública en coordinación con las entidades federativas colindantes, pondrán especial atención en el control, ubicación, mantenimiento y preservación de los corredores viales metropolitanos, para implementar los proyectos de vialidad necesarios, conforme a los estudios técnicos correspondientes, las reglas de operación y/o reglamento de la Comisión Metropolitana de la materia.	Artículo 77.- La Administración Pública en coordinación con las entidades federativas colindantes, pondrán especial atención en el control, ubicación, mantenimiento y preservación de los corredores viales metropolitanos, para implementar los proyectos de vialidad necesarios, conforme a los estudios técnicos correspondientes, las reglas de operación y el reglamento de la Comisión Metropolitana de la materia, privilegiando la optimización de la circulación de las personas usuarias de la vialidad y evitando el deterioro de la superficie de rodadura.
Artículo 217.- La Secretaría promoverá un programa de corredores viales metropolitanos con carriles preferentes para el transporte de carga, que garantice la movilidad de las	Artículo 217.- La Secretaría promoverá y difundirá un programa de corredores viales metropolitanos con carriles preferentes para el transporte de carga, que garantice la movilidad



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
Texto vigente	Texto propuesto
mercancías de manera eficiente y segura, con especial atención en su control, ubicación, mantenimiento y preservación, así como los mecanismos de sincronización de semáforos, velocidad controlada e innovaciones tecnológicas para tal fin.	de las mercancías de manera eficiente y segura, con especial atención en su aplicación, de manera que permita un eficaz control, ubicación, mantenimiento y preservación, así como los mecanismos de sincronización de semáforos, velocidad controlada e innovaciones tecnológicas para tal fin y para garantizar la seguridad vial, reduciendo los conflictos viales y las emisiones de contaminantes a la atmósfera.
Sin correlativo.	Artículo 217 Bis.- La Secretaría realizará campañas institucionales de concientización y sensibilización orientadas a los operadores del transporte de carga para fomentar el orden, la seguridad, el respeto al tránsito en las zonas y horarios definidos por la Secretaría y la convivencia armónica entre las personas usuarias de la vialidad.

RAZONAMIENTO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

El artículo 122, apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que señala:

“II. El ejercicio del Poder Legislativo se deposita en la Legislatura de la Ciudad de México, la cual se integrará en los términos que establezca la Constitución Política de la entidad. Sus integrantes deberán cumplir los requisitos que la misma establezca y serán electos mediante sufragio universal, libre, secreto y directo, según los principios de mayoría relativa y de representación proporcional, por un periodo de tres años”.

Artículo 12, fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y en relación con el artículo 5, fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, que señalan como Derecho de las y los Diputados el iniciar leyes.

ORDENAMIENTO A MODIFICAR

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 77 Y 217, ADICIONÁNDOSE UN ARTÍCULO 217 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO



DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN

6

Para quedar como sigue:

Artículo 77.- La Administración Pública en coordinación con las entidades federativas colindantes, pondrán especial atención en el control, ubicación, mantenimiento y preservación de los corredores viales metropolitanos, para **implementar los** proyectos de vialidad necesarios, conforme a los estudios técnicos correspondientes, las reglas de operación **y el** reglamento de la Comisión Metropolitana de la materia, **privilegiando la optimización de la circulación de las personas usuarias de la vialidad y evitando el deterioro de la superficie de rodadura.**

Artículo 217.- La Secretaría promoverá **y difundirá** un programa de corredores viales metropolitanos con carriles preferentes para el transporte de carga, que garantice la movilidad de las mercancías de manera eficiente y segura, con especial atención en su **aplicación, de manera que permita un eficaz** control, ubicación, mantenimiento y preservación, así como los mecanismos de sincronización de semáforos, velocidad controlada e innovaciones tecnológicas para tal fin **y para garantizar la seguridad vial, reduciendo los conflictos viales y las emisiones de contaminantes a la atmósfera.**

Artículo 217 Bis.- La Secretaría realizará **campañas institucionales de concientización y sensibilización orientadas a los operadores del transporte de carga para fomentar el orden, la seguridad, el respeto al tránsito en las zonas y horarios definidos por la Secretaría y la convivencia armónica entre las personas usuarias de la vialidad.**

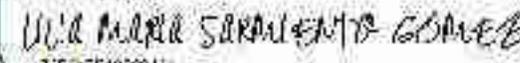
TRANSITORIOS

PRIMERO.- Remítase a la Persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO.- En un plazo no mayor a 180 días, el Gobierno de la Ciudad de México deberá realizar las armonizaciones correspondientes al Reglamento de la presente Ley.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los veintidós días del mes de abril del año dos mil veintiuno.

Doc. Signed by:

75E5EE10*8426

DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ