

**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA.
P R E S E N T E**

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a) y b) 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 4, fracción XXI, 12 fracción II y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como los diversos 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I, 95 fracción II, 96 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a consideración de este H. Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IV BIS, AL ARTÍCULO 199, DE LA LEY AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES A LA ATMOSFERA.** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Durante el año 2024, el número de motocicletas en circulación en la Ciudad de México, creció más del 13% del total del parque vehicular de motocicletas en México respecto al año anterior, este aumento refleja que el mercado sigue en expansión, impulsado por la creciente preferencia por este tipo de transporte.

El impacto ambiental de las motocicletas es un tema importante en la actualidad; lo que es contundente es que las motocicletas afectan al medio ambiente; las motocicletas, al igual que otros vehículos de combustión, emiten dióxido de carbono (CO₂), un gas de efecto invernadero que contribuye al cambio climático.

La Secretaría de Medio Ambiente en nuestra Ciudad (SEDEMA) ubica a las motos como uno de los vehículos que más emisiones de dióxido de carbono generan, 234 gramos por pasajero y kilómetro recorridos, solamente debajo de las camionetas SUV (286). El Inventario de Emisiones edición 2020 indicó que, de entre las fuentes móviles, las motocicletas son las principales emisoras de monóxido de carbono (CO), con 38.9%, y de compuestos orgánicos volátiles (COV), con 9.40%; tanto el CO como los COV son precursores de la formación de ozono.

Las motos al igual que los vehículos automotores, tienen un tubo de escape donde salen las emisiones de CO₂. Claramente es necesario regular las emisiones, hoy se venden en México cualquier tipo de motos. Lo primero que se tiene que hacer, es que al menos haya estándares mínimos de emisiones, y eso es responsabilidad del gobierno, cabe mencionar que la Ciudad de México, es la entidad que concentra el mayor porcentaje de contaminación ocasionado por motocicletas.

En este contexto podemos deducir que todo vehículo de motor contamina, pero también lo que hay que destacar es que vehículos son más respetuosos con el medio ambiente y quienes lo son menos, pero ¿en qué punto se encuentran las motos?, ¿son las motos un medio de transporte sostenible?, habitualmente asociamos a las motos ventajas como ahorro de tiempo en el tráfico y también en el consumo de gasolina. Esto nos hace pensar que contaminan menos que los coches, pero si estudiamos la motocicleta podríamos descubrir lo contrario.

Estudios recientes mencionan que las motos de dos tiempos son especialmente contaminantes, muy por encima de coches, camiones y autobuses. El problema es que para ofrecer un buen rendimiento en un espacio tan reducido, los motores de las motos se calientan más y por lo tanto emiten más óxidos de nitrógeno, entre otros problemas.

En este sentido y sólo teniendo en cuenta el motor, la moto es mucho más contaminante, sin embargo, la cosa cambia si analizamos el uso de la moto en su conjunto. Por un lado, es cierto que la tasa de utilización de una moto es menor que la de un coche (1.02 personas frente a la 1.5 del coche), que además podría albergar a cinco pasajeros llegando el caso, por otro lado, al estar libre de tráfico, el tiempo que la moto se pasa emitiendo sustancias contaminantes es mucho menor.

Comparando vehículos, una moto como la CBR 600 tiene un consumo medio de 7,5 litros a los 100 Km, un gasto similar al del automóvil como el Golf, que ofrece menos. En caso de máquinas realmente potentes, el consumo de un Ferrari es de 30 litros, frente a los 7.6 litros de una Ducati 1098, la diferencia es todavía más obvia en el caso de un scooter 250, cuyo consumo es inferior a los 4 litros.

Entonces, en conclusión, podemos asegurar que las motos como vehículos ligeros, si consumen combustibles fósiles, sus tubos de escape descargan emisiones de gases nocivos que impactan negativamente a la atmósfera; por mencionar un ejemplo, el INEGI reporta que, hoy en día, circulan en la CDMX más de 150 mil motos, además de acuerdo con la Secretaría de Medio Ambiente de la CDMX el motor de una moto emite 24 gramos de dióxido de carbono por pasajero y kilómetro recorrido al medio ambiente.

I. - ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA.

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción IV BIS al artículo 199 de la Ley Ambiental de la Ciudad de México en materia de emisión de contaminantes a la atmosfera.

II.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER:

Como ya vimos, las motocicletas emiten contaminantes como óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (PM), que afectan la calidad del aire y la salud pública.

Impacto:

- Motores de Dos Tiempos: Los motores de dos tiempos tienden a emitir más contaminantes que los de cuatro tiempos.
- Frenado y Desgaste de Neumáticos: La fricción del frenado y el desgaste de los neumáticos también liberan partículas al aire.

Medidas para Reducirlo:

- Motores de Cuatro Tiempos: Utiliza motocicletas con motores de cuatro tiempos, que son más limpios.
- Tecnologías de Reducción de Emisiones: Considera motocicletas equipadas con catalizadores y sistemas de inyección electrónica.
- Revisión de Emisiones: Realiza revisiones periódicas para asegurar que tu moto cumple con los estándares de emisiones.

Reducir el impacto ambiental de las motocicletas es una responsabilidad compartida entre fabricantes, reguladores y motociclistas, siguiendo estas medidas, los motociclistas pueden disfrutar de sus vehículos mientras contribuyen a un medio ambiente más limpio y saludable.

Reducir el impacto ambiental de las motocicletas es una responsabilidad compartida entre fabricantes, reguladores y motociclistas. Siguiendo estas medidas, los motociclistas pueden disfrutar de sus vehículos mientras contribuyen a un medio ambiente más limpio y saludable.

En este sentido, el convertidor catalítico es una tecnología que sirve para reducir hasta en 80 por ciento las emisiones contaminantes, producto de la combustión de la gasolina, principalmente. Por ejemplo, el motor de un automóvil emite gases después de utilizar gasolina. Algunos de estos son producto de una combustión incompleta como el monóxido de carbono (CO), que no se terminó de quemar y es un elemento contaminante; los hidrocarburos (HC), que escaparon al proceso de combustión, y los óxidos de nitrógeno, que se forman con el oxígeno y el nitrógeno del aire a elevadas temperaturas dentro de la cámara de combustión del motor.

Cuando estos gases entran al catalizador y tienen contacto con partículas diminutas de metales preciosos como son el platino, el paladio y el rodio, ocurre una serie de reacciones químicas que permite oxidar al CO y a los HC que no se pudieron quemar en la cámara de combustión, además se reducen los óxidos de nitrógeno por la presencia del rodio, los cuales se separan en nitrógeno y en oxígeno, y ya por separado no son nocivos.

El catalizador hace un trabajo estupendo, porque acaba de quemar aquellos productos que no se quemaron y que al salir ya no constituyen elementos contaminantes para el medio ambiente.

El catalizador está fabricado con un material cerámico, que a su vez está protegido con una cubierta de metal. En dicho cerámico existen muchas celdillas por donde pasan los gases, de esta manera, en una pulgada cuadrada de este material hay aproximadamente 400 celdas (cuya superficie es rugosa) en donde son colocados los metales preciosos para que estén en contacto con los gases de escape y propicien las reacciones químicas.

Estos catalizadores son conocidos como de tres vías porque son tres tipos de gases los que convierte: el monóxido de carbono, los hidrocarburos y los óxidos de nitrógeno; para que el catalizador funcione bien, la combustión en el motor debe ocurrir alrededor de la mezcla estequiométrica, es decir, la cantidad exacta de aire para el combustible que se suministra al motor, en todos los modos de operación.

Este tipo de combustión se logra solo con motores que tengan sistemas de inyección, el cual tiene sensores en diferentes partes del motor y de acuerdo a la información que recopila, es la cantidad de combustible que inyecta para lograr la combustión ideal.

Este proceso implementado en las motocicletas, ayudarán a disminuir los índices contaminantes de manera contundente.

III.- PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO:

En la presente iniciativa, formalmente no se configura problemática alguna toda vez que fue aplicada la metodología que establece la unidad III incisos A), B), C) y D) de la Guía para la incorporación de perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México, así como lo estipulado en el Protocolo de la

Suprema Corte de Justicia de la Nación para Juzgar con Perspectiva de Género, sirve de apoyo por analogía de razón, aplicable a la presente iniciativa.¹

IV.- ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN:

Como antecedente en la implementación de catalizadores, podemos citar los catalizadores automotrices, mismos que se han ido perfeccionando en los últimos años, los que instalan estos dispositivos a sus vehículos dan muy buen resultado; a nivel gubernamental, se creó el Programa Integral de Reducción de Emisiones Contaminantes (PIREC) impulsado por las autoridades capitalinas para sustituir convertidores catalíticos de automóviles con más de 15 años de antigüedad.

Estos catalizadores por lo regular tienen menos metales preciosos y su funcionamiento no es tan bueno como el que viene de fábrica, incluso, el mismo programa “Hoy no circula” tiene un defecto, entre otros más, pues impone cambiar el catalizador de un vehículo de acuerdo al número de años que tiene, sin saber si su funcionamiento aún es bueno y eso obliga al dueño del vehículo a cambiar su catalizador por otro de recambio y muy frecuentemente el catalizador original funciona mucho mejor que el de recambio. Por ello, debe medirse el nivel de los gases contaminantes para dictaminar si debe cambiarse.

Para que exista un buen proceso de combustión deben existir varios factores como contar con sistemas de control de gases contaminantes, pero también tener combustibles de buena calidad; además, deben establecerse otras estrategias para contribuir a mitigar el problema de la contaminación ambiental producida por el

¹ <https://www.congresocdmx.gob.mx/archivos/genero/CELIG-GuiaparalaIncorporacionPG-20191007.pdf>

parque vehicular, entre ellas, normar los niveles de emisión de otros gases contaminantes, como los óxidos de azufre y el amoniaco.

México no cuenta con laboratorios para medir las mediciones de gases, a pesar de tener este gran problema de contaminación, y no es que tener muchos laboratorios resuelva el problema, pero sí sirven para establecer estrategias para combatirla. Por ello resulta urgente la necesidad de contar con al menos un laboratorio que permita realizar todas estas mediciones.

Somos el tercer país productor de vehículos y el primero en Latinoamérica y no tenemos un laboratorio donde se estén probando los vehículos nuevos, además se está incrementando el problema, ya que están ingresando muchas motocicletas al país, sin ninguna restricción. Debemos revisar qué catalizadores se deben implementar para las motos, porque la gran mayoría ya están funcionando con sistema de inyección, no con carburador, algo que es muy agradable de saber, pero resulta necesario normar estos aspectos.

En este sentido cabe destacar que la regulación de emisiones contaminantes de las motocicletas lleva años sin concretarse, por lo que ya es tiempo de implementar estos sistemas.

Desde junio de 2019, la Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME) planteó que a partir de 2021 todas las motocicletas nuevas o en circulación debían contar con tecnología EURO IV como mínimo.

Se trataba de una reacción a la crisis ambiental que el Valle de México experimentó en su momento. La meta se planteó también en el Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México (PROAIRE) 2021-2030.

Se requiere emitir una Norma Oficial Mexicana que establezca los límites máximos permisibles; PROAIRE incluso asentó que habría un procedimiento para verificar las emisiones contaminantes de las motos que ya están en circulación.

Estamos consientes que falta mucho por hacer, por ello es que a través de la adición al artículo 199 de la Ley Ambiental de la Ciudad de México, en materia, de emisión de contaminantes a la atmosfera; se busca mejorar la calidad del aire en la Ciudad de México

V. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD:

PRIMERO. Que, en materia de emisiones a la atmosfera, el Estado Mexicano ha suscrito los instrumentos internacionales siguientes:

A.- El Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono, firmado por el Estado Mexicano en 1987, establece como obligación general, que las partes tomarán las medidas apropiadas, para proteger la salud humana y el medio ambiente contra los efectos adversos o que puedan resultar de las actividades humanas que modifiquen o puedan modificar la capa de ozono, con tal fin, las partes adoptaran las medidas legislativas o administrativas adecuadas y cooperarán en la coordinación de las políticas públicas para controlar, limitar, reducir o prevenir las actividades humanas bajo su jurisdicción o control.

B. El Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales “Protocolo de San Salvador” publicado el 1° de septiembre de 1998, en su

artículo 11, señala que toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con los servicios públicos básicos, quedando obligado el Estado Mexicano a promover la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente.

C.- La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, ratificada por México en 1993, tiene como objetivo lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático.

D.- El Acuerdo de Paris, aprobado por las partes en diciembre de 2015, tiene como objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y para ello se deberá mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático.

E.- El Acuerdo en materia de Cooperación Ambiental (ECA) suscrito por los gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, Estados Unidos de América y Canadá, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de julio de 2020. Los objetivos del ECA son: modernizar y mejorar la efectividad de la cooperación ambiental entre las Partes; utilizar la cooperación ambiental como un medio para promover políticas comerciales y ambientales de apoyo mutuo, incluyendo la implementación de las metas y objetivos ambientales establecidos en el T-MEC; fortalecer la cooperación entre las Partes para

conservar, proteger y mejorar el medio ambiente; promover la coordinación y la participación pública en el desarrollo de leyes, regulaciones, procedimientos, políticas y prácticas ambientales, y fortalecer la colaboración relacionada con el cumplimiento y aplicación de leyes y regulaciones ambientales.

SEGUNDO. Que el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Constitución) establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en ella y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es parte, asimismo, las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad a la misma, favoreciendo en todo momento la protección más amplia.

TERCERO. Que el artículo 4º, párrafo quinto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar, ordenando al Estado garantizar el respeto a este derecho.

CUARTO. Que la Ley General de Cambio Climático expedida en el año 2012, tiene por objeto garantizar el derecho a un medio ambiente sano y establecer la concurrencia de facultades de la federación, las entidades federativas y los municipios en la elaboración y aplicación de políticas públicas para la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero; regular las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero para que México contribuya a lograr la estabilización de sus concentraciones en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático considerando en su caso, lo previsto por el artículo 2o. de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y demás disposiciones derivadas de la misma.

QUINTO. Que la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) tiene como objeto propiciar el desarrollo sustentable y establecer las bases para la prevención y control de la contaminación del aire, así como el establecimiento del ejercicio de las atribuciones que en materia ambiental corresponde a la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo el principio de concurrencia previsto en el Artículo 73 fracción XXIX - G de la Constitución.

SEXTO. Que la LGEEPA en sus artículos 7° fracción III y 112, fracción V, establecen que en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, a los Estados les corresponde establecer y operar los sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación.

SÉPTIMO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13 apartado A establece que toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, facultando a las Autoridades locales a la adopción de las medidas necesarias en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente, la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.

OCTAVO. Que la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México, señala como objetivo el establecimiento de políticas públicas que permitan propiciar la mitigación de gases de efecto invernadero, la adaptación al cambio climático, y coadyuvar al desarrollo sustentable, a través de la creación e instrumentación del Programa de Acción Climática y la Estrategia Local de Acción Climática de la Ciudad de México, y otros programas.

NOVENO. Que la Ley Ambiental de la Ciudad de México, prevé entre sus objetos el prevenir y controlar la contaminación del aire, agua y suelo en la Ciudad de México en aquellos casos que no sean competencia de la Federación, asimismo, se aplicará dicha Ley en la prevención y control de la contaminación atmosférica proveniente de fuentes fijas o móviles en la Ciudad de México, por lo que, le corresponde a la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México, entre otras atribuciones la de formular, conducir y evaluar la política ambiental en la Ciudad de México, así como los planes y programas que de ésta se deriven, en concurrencia con la que en su caso hubiere formulado la Federación. Así mismo, dicha Ley señala que, para la protección a la atmósfera los criterios que deben permear son entre otros: que las políticas y programas de las Autoridades ambientales estén dirigidas a garantizar que la calidad del aire sea satisfactoria en la Ciudad de México con base en los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera, establecidos en las normas oficiales mexicanas y demás normativa aplicable; y que las emisiones de todo tipo de contaminantes a la atmósfera, sean de fuentes fijas o móviles, deben ser prevenidas, reguladas, reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para la salud y bienestar de la población y el mantenimiento del equilibrio ecológico.

DÉCIMO. Que el artículo 5 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México faculta a las Diputadas y los Diputados de esta soberanía a iniciar leyes y decretos ante el Congreso de la Ciudad de México como parte del proceso legislativo para modificar, adicionar o derogar las disposiciones del andamiaje normativo de la ciudad.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IV BIS, AL ARTÍCULO 199, DE LA LEY AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES A LA ATMOSFERA.

VII. Ordenamientos a modificar:

La presente iniciativa busca adicionar el párrafo X BIS. al artículo 199 de la Ley Ambiental de la Ciudad de México en materia de emisión de contaminantes.

Para mayor claridad, se presenta el siguiente cuadro comparativo resaltando en negritas las adiciones, materia de la presente Iniciativa.

LEY AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 199.- Para regular, prevenir, controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría tendrá las siguientes facultades. IV. Promover ante los responsables de la operación de fuentes contaminantes, la aplicación de la mejor tecnología disponible, con el propósito de reducir sus emisiones conducidas y fugitivas a la atmósfera.	Artículo 199.- Para regular, prevenir, controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría tendrá las siguientes facultades. IV. Promover ante los responsables de la operación de fuentes contaminantes, la aplicación de la mejor tecnología disponible, con el propósito de reducir sus emisiones conducidas y fugitivas a la atmósfera. IV BIS. En el caso de motocicletas,

	<p>deberán de realizar la instalación de catalizadores a motores de dos tiempos con cilindraje pequeño, con el fin de reducir sus emisiones conducidas y fugitivas a la atmósfera.</p>
--	---

VIII. Texto normativo propuesto:

El Congreso de la Ciudad de México, busca adicionar la fracción IV BIS al artículo 199 de la Ley Ambiental de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

**DECRETO
LEY AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

Artículo 199.- Para regular, prevenir, controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría tendrá las siguientes facultades.

- IV. Promover ante los responsables de la operación de fuentes contaminantes, la aplicación de la mejor tecnología disponible, con el propósito de reducir sus emisiones conducidas y fugitivas a la atmósfera.
- ***IV BIS. En el caso de motocicletas, deberán de realizar la instalación de catalizadores a motores de dos tiempos con cilindraje pequeño, con el fin de reducir sus emisiones conducidas y fugitivas a la atmósfera.***

TRANSITORIOS.

PRIMERO. Remítase a la persona Titular de la Jefatura 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 entrará en vigor al siguiente día al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles en la Ciudad de México, a los 20 días del mes de mayo de 2025.

A T E N T A M E N T E



DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCÍA

AMGEMG/LTG/FOR

Título	INICIATIVA_CATALIZADOR_MOTOS_20_MAYO._EFECTIVA.docx
Nombre de archivo	INICIATIVA_CATALI...YO._EFECTIVA.docx
Id. del documento	089789263e8dedbd37fd3f8ea199460fb279bed5
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	16 / 05 / 2025 14:15:10 UTC	Enviado para firmar a ADRIANA (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) por adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx. IP: 201.141.25.33
 VISTO	16 / 05 / 2025 14:15:36 UTC	Visto por ADRIANA (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.25.33
 FIRMADO	16 / 05 / 2025 14:15:52 UTC	Firmado por ADRIANA (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.25.33
 COMPLETADO	16 / 05 / 2025 14:15:52 UTC	Se completó el documento.