

Ciudad de México a 21 de febrero de 2025

CCM-IIIIL/APPT/MRMR/029/2025

ALEJANDRO CARBAJAL GONZÁLEZ

DIP. ALEJANDRO CARBAJAL GONZÁLEZ
COORDINADOR DE LA ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA
PROGRESISTA DE LA TRANSFORMACIÓN DEL CONGRESO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA
P R E S E N T E.

A través del presente oficio reciba un cordial saludo y le solicito, de la manera más atenta, se inscriba a nombre de quien suscribe, el siguiente asunto en el orden del día de la sesión del 25 de febrero del año en curso:

1.- PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR MEDIO DE LA CUAL SE EXHORTA, DE MANERA RESPETUOSA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, DENTRO DEL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES, REALICE LAS MEDIDAS NECESARIAS A FIN DE MODIFICAR LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA EN LA CIUDAD DE MÉXICO AL HORARIO NOCTURNO. (se presenta)

Sin otro particular, me despido reiterándole las más distinguidas de mis consideraciones

ATENTAMENTE



DIP. MARÍA DEL ROSARIO MORALES RAMOS



APARTADO CON LENGUAJE CIUDADANO

25/02/2025

AUTORIDAD A EXHORTAR:

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

OBJETIVO:

La diputada promovente considera que, es necesario pedir el apoyo de la Secretaría de Movilidad para que realice las medidas correspondientes y que se puedan modificar los horarios de los Transportes de carga a un horario nocturno, derivado de la necesidad de evitar accidentes, reducir la contaminación auditiva y la contaminación provocada por los gases del Co2, al igual que evitar el deterioro de la Ciudad.

IMPACTO / ALCANCE:

Ayudar a que se reduzcan los riesgos de accidentes, el tráfico de vehículos, el daño auditivo y el daño al medio ambiente que provocan los vehículos de carga.

SÍGUEME EN REDES SOCIALES



DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA 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 María del Rosario Morales Ramos**, integrante de la Asociación Parlamentaria Progresista de la Transformación de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; apartado D, 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracciones I, II, 99 fracción II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR MEDIO DE LA CUAL SE EXHORTA, DE MANERA RESPETUOSA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, DENTRO DEL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES, REALICE LAS MEDIDAS NECESARIAS A FIN DE MODIFICAR LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA EN LA CIUDAD DE MÉXICO AL HORARIO NOCTURNO, bajo los siguientes:

ANTECEDENTES

A. INTRODUCCIÓN

La Ciudad de México al ser extensa y urbanizada, cuenta con diversas problemáticas, siendo el tema de movilidad una de las principales, debido a que el tráfico se ha incrementado drásticamente con el paso de los años, produciendo diversos altercados, como accidentes, la saturación de vehículos en avenidas principales o secundarias, e incluso molestias en los habitantes y los transeúntes

que día a día circulan por la ciudad, viéndose afectados por el tráfico intenso que provoca el transporte de carga en horarios de mayor flujo vehicular.

B. TRÁFICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

De acuerdo con la Encuesta *TomTom Index Traffic* quien se encarga de recopilar datos de conductores, en el informe realizado en el 2023 a la Ciudad de México, indicó que el tiempo de viaje anual fue de 263 horas conduciendo, de las cuales 152 fueron por congestión vehicular, de igual manera, señala que se pasaron 152 horas extras en el año, durante las horas más concurridas.

Por otro lado, también indica que los horarios de mayor afluencia se propician por las mañanas de 6:00 a 10:00 hrs, por las tardes de 14:00 a 16:00 hrs y por la noche de 18:00 a 21:00 hrs; asimismo, señaló que la Ciudad de México, el tiempo promedio que tardan los vehículos en recorrer 10 km, aumentó 30 segundos más que en el 2022.¹

Así mismo, se debe de tener en cuenta que los principales problemas de tráfico que padece la Ciudad de México, es debido a diversas causas significativas como son: las horas de mayor afluencia, ya que se juntan los tiempos de traslado de escuela, trabajo y saturación del transporte público; al igual que, los altercados por causa de la infraestructura vial de las avenidas y calles de mayor movilidad, las cuales suelen tener problemas con baches, hundimientos y hoyos, que impiden el tránsito libre.

Otra de las causas es el aumento de vehículos con motor, ya que al haber un exceso de éstos suele ser poco efectiva la circulación vial. Otro de los muchos factores también puede presentarse en el ascenso y descenso del número de usuarios que

¹ TomTom Traffic Index (2023). Encuesta TomTom Traffic. [Consulta 25 de octubre de 2024].
Recuperado de: <https://www.tomtom.com/traffic-index/mexico-city-traffic/>

utiliza el servicio de transporte público que al estar en detenimiento constante termina por retrasar el avance de otros vehículos. Incluso, si hay trabajo de mantenimiento suele afectar la circulación porque se ocupa un solo carril o en dado caso se cierra la calle a transitar.²

C. TRANSPORTE DE CARGA

Uno de los vehículos que atañe mayor importancia ante la problemática antes señalada es el transporte de carga, puesto que este tipo de transporte suele transitar por carriles que no les corresponden, tienen dimensiones que cubren espacio que puede obstaculizar a otros vehículos, realizan maniobras en momentos o sitios inoportunos, exceden la velocidad permitida, así como se estacionan en lugares que obstruyen el paso o no son adecuados para este tipo de camiones, lo que ocasiona un retraso en el transitar de los demás usuarios de la vía pública.

Por ello, es importante resaltar que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) presentó en octubre del 2024 el registro completo de vehículos de carga a nivel federal, donde se indica la cantidad total de dicho transporte, dando como resultado que en México hay 12 millones 045 mil 823 unidades registradas como este tipo de vehículo (incluyendo camiones y camionetas de carga).³

De acuerdo a lo anterior, estos fueron divididos en 3 categorías, el público, contando con 125 mil 128 unidades, el oficial con 90 mil 974 unidades y el particular con 11

² Secretaría de Movilidad (2021). Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2016-2024. Gobierno de la Ciudad de México. Recuperado de: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf. Consulta: 25 de octubre del 2024.

³ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024). Vehículos de motor registrados en circulación. Número de unidades. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/#informacion_general. Consulta: 20 de noviembre del 2024.

millones 887 mil 666 unidades.⁴ En lo que respecta a la Ciudad de México, el INEGI, refirió que había 92 mil 921 camiones y camionetas para carga registradas hasta el 2023.

Por otra parte, de acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad (2021) el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024. Gobierno de la Ciudad de México, señala que el transporte de carga es un sector esencial para la productividad y competitividad de la Ciudad. Por ello, el tipo de transporte de carga, según la Ley de Movilidad, en el artículo 57, clasifica el servicio de transporte de carga como: público, mercantil, privado y particular⁵.

Siguiendo la idea anterior, los vehículos antes mencionados contienen dimensiones que pueden causar diferentes tipos de problemáticas, así como de las rutas y horarios en las que suelen circular, causando tráfico por la forma en la que tienen que ser conducidos, el espacio o la cantidad de vehículos que se encuentren alrededor en las zonas, por lo que suelen provocar obstrucciones o accidentes, y el bloqueo de las vialidades.⁶

D. ACCIDENTES

Para el 2023, en la Ciudad de México se registraron 320 muertes provocadas por accidentes viales, de ellos 63 casos fueron provocados por transporte público y

⁴ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024). Vehículos de Motor Registrados en Circulación del año 2023. Dirección de Estadísticas Económicas de Registros Administrativos. Recuperado de: [vmrc.xlsx](#). Consulta: 20 de noviembre del 2024.

⁵ Mancera, M. (2021) Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Consejería Jurídica de la Ciudad de México. p.30. Recuperado de: https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY_DE_MOVILIDAD_DE_LA_CDMX_3.2.pdf. Consulta: 24 de octubre de 2024.

⁶ Secretaría de Movilidad (2021). Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2016-2024. Gobierno de la Ciudad de México. Recuperado de: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf Consulta: 25 de octubre del 2024.

transporte de carga que circulaban en las calles y avenidas en horarios de mayor flujo vehicular.

En lo que corresponde al 2024, se han producido diversos accidentes en toda la ciudad a causa de transportes de carga. En marzo se registró un caso en el que un niño de ocho años de edad, fue arrollado por un camión de carga en la colonia doctores de la demarcación Cuauhtémoc. Unos días después se suscitó otro caso parecido, con un adolescente de 15 años quien fue atropellado en la demarcación Álvaro Obregón.⁷ Terminando ambos casos en accidentes fatales.

Otro caso que se presentó fue el impacto de un camión de carga a cinco vehículos en la demarcación Venustiano Carranza, el cual chocó con un vehículo de transporte público, dejando a 40 personas heridas.

E. CONTAMINACIÓN AUDITIVA

Por otra parte, se debe tener en cuenta que la operación del transporte es una fuente importante de ruido, especialmente en las zonas urbanas o suburbanas. Por lo que si se llegan a sobrepasar los niveles permitidos (50 a 55 decibeles, la cual es la medición del ruido para el exterior)⁸, se le denomina como contaminación acústica.

Este tipo de contaminación perjudica a la población expuesta frecuentemente a los ruidos emitidos por las bocinas de los autos motorizados, así como de las motocicletas, el tráfico aéreo y el tránsito ferroviario. De igual manera, esto ocasiona que los habitantes de esta ciudad tengan problemas en su salud y en la relación con

⁷ Vázquez, S. (2024). Se registraron 320 muertes por accidentes en la CDMX el año pasado. Metrópoli. Recuperado de: <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/se-registraron-320-muertes-por-accidentes-en-la-cdmx-el-ano-pasado-11638890.html>. Consulta: 23 de octubre del 2024.

⁸ Robles, D. (2023). Contaminación auditiva, una “asesina escandalosa” en las grandes urbes: OMS. Recuperado de: <https://www.gaceta.unam.mx/contaminacion-auditiva-una-asesina-escandalosa-en-las-grandes-urbes-oms/>. Consultado el 20 de noviembre de 2024.

las demás personas, dado que suelen presentar más nerviosismo, estrés, fatiga, disminución en su desempeño físico y laboral y baja concentración.⁹

F. CONTAMINACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

La contaminación por Monóxido de Carbono, siempre se han catalogado de los mayores problemas de la Ciudad, ya que este provoca que el aire que se respira no sea óptimo para la salud de los habitantes. Los gases de efecto invernadero (CO₂), también contribuyen a el aumento de temperatura, olas de calor, sequias, inundaciones, peligro para ecosistemas y animales, por mencionar algunas.¹⁰

En el caso de los transportes de carga, cuando circulan en condiciones de tráfico, con mayor congestión vial o en zonas concurridas, tienden a emitir más CO₂ debido a varios factores.

En principio, al generarse el tráfico de vehículos, el uso de aire acondicionado o el peso adicional, de los camiones y vehículos de carga se ven obligados a forzar los motores, dado que requieren más energía para moverse, lo que provoca que, a menor velocidad, el consumo de gasolina aumente, provocando más emisiones de CO₂.

Estos factores combinados hacen que los camiones de carga contribuyan más a la contaminación en condiciones de tráfico congestionado, cuando circulan a mayor velocidad en condiciones de libre flujo.¹¹

⁹ Robles, D. (2023). Contaminación auditiva, una “asesina escandalosa” en las grandes urbes: OMS. Recuperado de:

<https://www.gaceta.unam.mx/contaminacion-auditiva-una-asesina-escandalosa-en-las-grandes-urbes-oms/>. Consultado el 20 de noviembre de 2024.

¹⁰ Khan, F. (2024). Huella de CO2 del transporte: un Análisis. SIGMAEARTH. Recuperado de:

<https://www.sigmaearth.com/es/an%C3%A1lisis-de-la-huella-de-co2-del-transporte/#:~:text=Un%20an%C3%A1lisis%20de%20la%20huella%20de%20CO2%20del,medidas%20se%20pueden%20tomar%20para%20mitigar%20estos%20impactos.>

Consulta de: 20 de noviembre de 2024.

¹¹ Environmental Protection Agency (2020). Fuel Economy and CO2 Emissions in Heavy Duty Trucks. Recuperado de: <https://www.epa.gov/greenvehicles/fuel-economy-and-co2-emissions-heavy-duty-trucks>. Consulta: 20 de noviembre de 2024.

G. REGULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA EN EL CENTRO HISTORICO

Por contrarrestar el tipo de situaciones antes señaladas, en el año 2008 se firmó el Convenio de Concertación para implementar el **Programa de Regulación del Transporte en el Perímetro “A” del Centro Histórico del Distrito Federal**, ahora Ciudad de México, el cual fue llevado a cabo por el Gobierno y el sector privado representado por asociaciones de servicios, industria, transporte de mercancía y comercio.

De igual manera, durante ese mismo año se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el aviso de los horarios de circulación y maniobra que deben llevar a cabo las personas que brindan el servicio de transporte de carga en cualquiera de sus modalidades, el cual se estableció que sería en un horario de 7:00 a 22:00 horas y donde solo podrán transitar vehículos de hasta 3.5 toneladas y cuya longitud no sea mayor a 7.5 metros, con excepción de quienes transporten productos frescos o perecederos.

Para el 2019, se publicó el Aviso por el cual se da a conocer el manual específico de operación del comité de evaluación de multas fiscales locales de la Secretaría de Administración y Finanzas, con Número de Registro MEO-184/040919-D-SEAFIN-02/010119, conforme a la estructura orgánica con número de dictamen D-SEAFIN-02/010119, en el cual se establecen los horarios y zonas donde los vehículos de carga podrían circular.¹²

¹² Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (2019). La SEMOVI publica el Aviso de Horarios de Circulación y Maniobras de Vehículos de Transporte de Carga en el Perímetro “A” del Centro Histórico. Boletín 063/2019. Gobierno de México. Recuperado de: [LA SEMOVI PUBLICA EL AVISO DE HORARIOS DE CIRCULACIÓN Y MANIOBRAS DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN EL PERÍMETRO “A” DEL CENTRO HISTÓRICO](#). Consulta: 23 de octubre de 2024.

Mayores de 3.8 y hasta 20 Toneladas, con una longitud menor a 14 metros.	De las 21:00 horas a las 07:00 horas del día siguiente.	De las 21:00 horas a las 07:00 horas del día siguiente. Quedan exentos del horario de circulación, los vehículos señalados en los incisos a, b y c del segundo párrafo del artículo 4, de acuerdo a las características, condiciones y autorizaciones establecidas.
Mayores de 20 Toneladas y con una longitud mayor a 14 metros de longitud.	Prohibido permanentemente.	Prohibido permanentemente.
Camiones unitarios revolvedoras y equipo de bombeo de concreto para la construcción, así como los carros camiones de volteo en cualquiera de sus versiones.	Conforme al horario que autorice la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana, ambas de la Ciudad de México, previo aviso a la Autoridad del Centro Histórico.	Conforme al párrafo segundo, inciso b), del artículo 4 de este Aviso, lo harán previa solicitud y autorización por parte de la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana, ambas de la Ciudad de México.

Fuente: Tabla recuperada del Acuerdo por el que se emiten las medidas de movilidad peatonal en el Centro Histórico de la Ciudad de México para la Implementación del plan gradual hacia la nueva normal. Gaceta Oficial de la Ciudad de México, p.9.

H. HUNDIMIENTO

Históricamente a lo largo de la Ciudad se ha presentado otro problema, el cual es el creciente hundimiento de la entidad, ocasionada directamente por la extracción de agua en las zonas subterráneas, esta situación ha provocado que la gran afluencia de gente que recorre la Ciudad diariamente, así como el peso de los edificios, ocasiona que las estructuras de los estos mismo se ladeen o se vean más debajo de lo normal.

Este fenómeno puede observarse regularmente en las áreas más antiguas de la Ciudad, como es el caso del Centro Histórico, el cual sufre de un hundimiento progresivo debido a la sobrecarga del suelo, lo que agrava el deterioro de las calles y avenidas.

Por ello, el acuerdo antes mencionado permitió que el tránsito sea gradual y esto permita que el hundimiento no se presente de una forma apresurada, al igual que ayuda a mitigar el daño estructural que causa el tráfico con vehículos pesados, especialmente por los daños que podrían provocar los camiones de carga de gran tonelaje, además del hundimiento podría generar una presión excesiva sobre las estructuras viales, acelerando el desgaste de las superficies y provocando hundimientos más rápidos.¹⁴

I. EJEMPLOS DE RESTRICCIONES DE TRANSPORTE DE CARGA

De acuerdo con el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México en el artículo 26, señala que el transporte de carga no puede circular por carriles centrales, ni en segundos niveles de las vías de acceso controlado donde el peso del vehículo sea superior a 3,857 kg.¹⁵

Por otro lado, la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga señala que las vías de acceso controlado en la Ciudad de México son Circuito Interior y Anillo Periférico, asimismo, las vías radiales son Insurgentes Norte, Ignacio Zaragoza, San Antonio Abad, Ejercito Nacional, Río San Joaquín y Aquiles Serdán. De igual manera, los viaductos con los que cuenta son Miguel Alemán, Río de la Piedad, Río Becerra, Carlos Lazo, Luis Cabrera, Eje D Oriente.¹⁶

¹⁴ Gobierno de la Ciudad de México (2019). Aviso por el cual se da a conocer el manual específico de operación del comité de evaluación de multas fiscales locales de la Secretaría de Administración y Finanzas, con Número de Registro MEO-184/040919-D-SEAFIN-02/010119, conforme a la estructura orgánica con número de dictamen D-SEAFIN-02/010119. Gaceta Oficial de la Ciudad de México. P.p. 28-29. Recuperado de: https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/0ae3f94a9e7087db1246bc1c7c581d18.pdf. Consulta: 25 de octubre de 2024.

¹⁵ Mancera, M. (2023). Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/reglamentos/REGLAMENTO_DE_TRANSITO_DE_LA_CIUDAD_DE_MEXICO_6.pdf. Consultado el 20 de noviembre de 2024.

¹⁶ CANACAR (2022). Estas son las vialidades por las que debe circular el transporte de carga en la CDMX. Recuperado de: <https://canacar.com.mx/estas-las-vialidades-las-debe-circular-transporte->

J. CONCLUSIÓN

Derivado de lo anterior, se entiende que la Ciudad de México enfrenta un grave problema de tráfico que afecta tanto a la movilidad urbana como a la calidad de vida de sus habitantes.

En particular, el transporte de carga constantemente contribuye a que el tránsito sea más lento y retrase el tiempo de trayecto, al igual que aún a la contaminación y a los accidentes los cuales muchas veces son fatales.

Lo anterior derivado, de que los horarios de mayor afluencia, ocasionan que el transporte público se alente y en el particular aumente el tráfico, por lo que son tiempos en los que el transporte de carga juega un papel importante, dado que, al ubicarse en momentos de mayor demanda en movilidad, se ocasionan accidentes.

Es por ello que se requiere reforzar los mecanismos con respecto al transporte de carga para que haya una circulación activa en las calles, mayor seguridad de traslado y eficiencia vial.

Por lo cual, teniendo el antecedente de las acciones realizadas por la SEMOVI al haber restringido el horario que limita la circulación de este tipo de transporte en un horario nocturno, tomando como referencia el Convenio de Concertación para implementar el Programa de Regulación del Transporte en el Perímetro "A" del Centro Histórico del Distrito Federal.

Es necesario replicarlo en toda la Ciudad de México, ya que al plantear este modelo en toda la Ciudad permitiría que se descongestionen las principales avenidas, las

[carga-en-la-cdmx/#:~:text=Queda%20prohibido%20a%20los%20conductores,se%C3%B1alamiento%20restricivo%20as%C3%AD%20lo%20indique">carga-en-la-cdmx/#:~:text=Queda%20prohibido%20a%20los%20conductores,se%C3%B1alamiento%20restricivo%20as%C3%AD%20lo%20indique](#). Consultado el 20 de noviembre de 2024.

cuales se ven afectadas en las horas donde hay mayor afluencia vehicular, a su vez, se puede disminuir el impacto ambiental por la reducción del uso de gasolina al reducir el tiempo del trayecto. Así como, los accidentes que se ocasionan al tener los mismos horarios que los vehículos particulares.

De igual forma, al establecer horarios nocturnos para estos vehículos, como ya se hace en el Centro Histórico, la presión sobre las principales avenidas, sería menor mejorando la fluidez del tráfico y la seguridad vial. Además, esto permitiría una mayor eficiencia en el consumo de combustible, al evitar el gasto adicional generado por el tráfico lento y las paradas constantes, contribuyendo a la reducción de la contaminación del aire.

También se optimizaría el uso de la infraestructura vial, permitiendo un flujo de tráfico más equilibrado. En definitiva, replicar este modelo en todas las demarcaciones beneficiaría tanto a los ciudadanos como al sector del transporte, promoviendo una ciudad más sostenible, segura y ordenada.

Por ello, es de vital importancia que la SEMOVI, en lo que respecta de sus atribuciones, sea la autoridad que se encargue de vigilar y coordinar los horarios. Al igual de ser la encargada de coordinar el transporte para asegurarse de que se cumpla con lo estipulado.

Todo ello con el fin de mejorar la circulación, la seguridad y el bienestar de todos los habitantes de la ciudad, para hacer de la movilidad una prioridad sostenible y ordenada.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. – Que la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, en su artículo 4, establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. – Que la **Constitución Política de la Ciudad de México**, en su artículo 13 fracción E, establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

TERCERO. – Que la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, en su artículo 216, señala que se deben implementar centros logísticos ubicados en la periferia de la Ciudad y estos sean puntos estratégicos para que sea más eficiente el traslado de mercancías y minimizar los impactos en la vialidad producto de la circulación de los vehículos de carga.

CUARTO. – Que la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, en su artículo 217, señala que se promoverá un programa de corredores viales metropolitanos, los cuales establecen carriles destinados al transporte de carga, se garantice el traslado de las mercancías eficientemente, para que se tenga un mayor control de las mismas.

QUINTO. – Que la **Ley Ambiental de la Ciudad de México**, en su artículo 210 señala que la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México, en coordinación con las Secretarías de Movilidad y de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, podrán restringir y sujetar a horarios nocturnos el tránsito vehicular y las maniobras respectivas en la vía pública de los vehículos de carga, a

fin de agilizar la circulación vehicular diurna y reducir, de esta forma, las emisiones contaminantes generadas por las fuentes móviles.

SEXTO. – Que el **Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México**, en su artículo 7 fracción III, establece que conductores o pasajeros de vehículos deben contribuir a generar un ambiente de sana convivencia entre los usuarios de la vía, por lo que deberán abstenerse de utilizar la bocina (claxon) para un fin distinto al de evitar un hecho de tránsito, así como provocar ruido excesivo con el motor.

SÉPTIMO. – Que el **Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México**, en su artículo 25, fracción I, II y III, señala que los conductores de vehículos de transporte de carga deben circular en las vías y horarios establecidos por la SEMOVI; así como circular por el carril de la extrema derecha y usar el izquierdo sólo rebasar o dar vuelta a la izquierda y finalmente realizar maniobras de carga y descarga en lugares seguros y sin afectar o interrumpir el tránsito vehicular.

OCTAVO. – Que el **Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México**, en su artículo 38 fracción II, inciso f, prohíbe utilizar parlantes o producir ruido excesivo con aparatos para la reproducción de música.

NOVENO. – Que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en su artículo 43 fracción V y VI, en donde se prohíbe realizar modificaciones al sistema de escape de gases del vehículo con objeto de provocar ruido excesivo, así como en las bocinas (claxon) que produzca ruido excesivo o distinto al de la bocina original.

DÉCIMO. – Que la presente proposición con punto de acuerdo tiene como objetivo exhortar al titular de las **Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México**, en concordancia con lo establecido en la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, la Ley de**

Movilidad de la Ciudad de México, la Ley Ambiental de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas atribuciones realice las medidas necesarias a fin de modificar la circulación del transporte de carga en la Ciudad de México al horario nocturno.

En ese sentido hago un llamado a las y los integrantes de este H. Pleno del Congreso de la Ciudad de México, a efecto de que emitan su voto a favor de la siguiente proposición con punto de acuerdo, bajo el siguiente:

RESOLUTIVO

ÚNICO. - SE EXHORTA, DE MANERA RESPETUOSA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, DENTRO DEL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES, REALICE LAS MEDIDAS NECESARIAS A FIN DE MODIFICAR LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA EN LA CIUDAD DE MÉXICO AL HORARIO NOCTURNO.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los veinticinco días del mes de febrero del año dos mil veinticinco.



DIP. MARÍA DEL ROSARIO MORALES RAMOS

Título	PA Transporte de carga 2
Nombre de archivo	PAC_TRANSPORTE_DE...RERO_DE_2025.docx
Id. del documento	c2ab155ed3f0a8b28313b074116fb7fab9372bab
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	Firmado

Historial del documento

ENVIADO	21 / 02 / 2025 17:58:46 UTC	Enviado para firmar a Rosario Morales (rosario.morales@congresocdmx.gob.mx) por rosario.morales@congresocdmx.gob.mx. IP: 189.217.92.146
VISTO	21 / 02 / 2025 17:58:49 UTC	Visto por Rosario Morales (rosario.morales@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.217.92.146
FIRMADO	21 / 02 / 2025 17:59:14 UTC	Firmado por Rosario Morales (rosario.morales@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.217.92.146
COMPLETADO	21 / 02 / 2025 17:59:14 UTC	Se completó el documento.

Título	Inscripción asunto OD 25 de febrero de 2025
Nombre de archivo	OFICIO_PARA...E_2025.docx and 1 other
Id. del documento	219912d918702618b1adb38c715470b4e407c012
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firma pendiente

Historial del documento



21 / 02 / 2025
18:03:45 UTC

Enviado para firmar a alejandro carbajal (alejandro.carbajal@congresocdmx.gob.mx), mesa directiva (mesa.directiva@congresocdmx.gob.mx) and Servicios Parlamentarios (coodeserparlamen.congresocdmx@gmail.com) por rosario.morales@congresocdmx.gob.mx.
IP: 189.217.92.146



21 / 02 / 2025
18:05:29 UTC

Visto por Servicios Parlamentarios (coodeserparlamen.congresocdmx@gmail.com)
IP: 189.146.139.101



21 / 02 / 2025
18:08:06 UTC

Visto por mesa directiva (mesa.directiva@congresocdmx.gob.mx)
IP: 189.240.246.59



21 / 02 / 2025
18:29:06 UTC

Firmado por Servicios Parlamentarios (coodeserparlamen.congresocdmx@gmail.com)
IP: 189.146.139.101



INCOMPLETO

21 / 02 / 2025
18:29:06 UTC

No todos los firmantes firmaron este documento.