

Ciudad de México, 04 de junio de 2025

DIP. MARTHA ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA

P R E S E N T E

El que suscribe, **Diputado Federico Chávez Semerena** integrante del Partido Acción Nacional en la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, en términos de lo dispuesto, por los artículos 4 fracción XXXVIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y; 5 fracción I, 101 y demás relativos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la presente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE EL HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, HÉCTOR ULISES GARCÍA NIETO; A ANALIZAR LA VIABILIDAD DE IMPLEMENTAR UN PROGRAMA PILOTO QUE ESTABLEZCA UNA ZONA DE TRÁNSITO RESTRINGIDO EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

Uno de los mayores problemas que enfrentan día a día los habitantes de la Ciudad de México es el tráfico, este es uno de los problemas de movilidad más complejos y persistentes que viven varias regiones de América Latina. Según datos del Secretaría de Movilidad (SEMOVI), la ciudad enfrenta problemas de congestionamiento que afectan tanto la calidad de vida de sus habitantes, los tiempos de traslado y un aumento en las emisiones

contaminantes¹ que al final del día se traducen en un problema de salud pública y ambiental.

Según datos recopilados por Animal Político del índice de tráfico TomTom, en promedio los conductores en la Ciudad de México pasan en el tráfico al año alrededor de 6 días y 8 horas, una de las cifras más altas a nivel mundial². Según este mismo portal, la Ciudad de México es la número 1 a nivel nacional en tráfico en trayectos de 10 kilómetros y una de las principales a nivel mundial con un porcentaje de 52% de congestión por encima de ciudades como Bangkok, Ciudad de Davao en Filipinas y Kumamoto en Japón. La congestión en nuestra capital se refleja claramente en las horas pico. Según cifras de la SEMOVI, las vías principales como Calzada de Tlalpan, Anillo Periférico, Circuito interior Y Calzada Ignacio Zaragoza presentan niveles de congestionamiento que promedian una circulación de 15 km/h cuando van más fluidas y 6 km/h³ cuando el tráfico está en su pico más alto.

Las causas de este fenómeno son multifactoriales. El crecimiento poblacional y urbano, que está viviendo nuestra Ciudad la cual ha alcanzado aproximadamente 9.2 millones de habitantes en su zona metropolitana, la cual ha llevado a una mayor demanda de transporte público y ante la falta de infraestructura vehicular de calidad ha visto un aumento en los usuarios de automóvil, con más de 6.4 millones de vehículos circulando por las calles⁴. Esta tendencia que se ha consolidado en los últimos años nos indica que, sin medidas efectivas, el problema de congestionamiento podría agravarse en los próximos años.

El impacto económico y ambiental que genera estos congestionamientos también es relevante. El tiempo perdido en tráfico tiene costos directos e indirectos además, los altos niveles de emisiones vehiculares contribuyen a que la Ciudad de México siga siendo una

¹ Vid: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>, consultada el 7 de mayo de 2025.

² Vid: https://animalpolitico.com/estados/cdmx-ranikng-trafico-nivel-mundial-2024#google_vignette, consultada el 7 de mayo de 2025.

³ Vid: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>, consultada el 7 de mayo de 2025.

⁴ Vid: <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Cada-vez-hay-mas-autos-circulando-en-la-CDMX-un-vehiculo-de-motor-por-cada-1.4-capitalinos-20240216-0037.html>, consultada el 8 de mayo de 2025.

de las áreas urbanas más contaminadas del mundo, según el investigador del Instituto de Ciencias de la Atmosfera y Cambio Climático (OCAyCC) de la UNAM, Luis Gerardo Ruiz Suárez, en 2025 la calidad del aire podría ser más extrema y con ello enfrentar domos de calor más frecuentes, más intensos y extensos⁵, ante ello el investigador encuentra una respuesta que podría aminorar esta problemática: una menor utilización de vehículos particulares.

Para intentar mitigar estos problemas, el gobierno de la ciudad ha implementado diversas medidas como la expansión de ciclovías, el programa de Rutas Emergentes, y restricciones como el programa "Hoy No Circula". Sin embargo, estos esfuerzos no han sido suficientes ya que todavía existe un gran vacío en soluciones integrales que incluyan la movilidad sostenible, urbanismo compacto y tecnologías inteligentes para administrar mejor el flujo vehicular y reducir el impacto del congestionamiento en la calidad de vida de sus habitantes.

PROBLEMÁTICA

La creciente congestión vehicular y los niveles persistentes de contaminación atmosférica en la Ciudad de México representan desafíos críticos para la sustentabilidad urbana y la salud pública. De acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), en la capital las necesidades de movilidad de la población han ido en aumento al tiempo que los desplazamientos en modos individuales y, especialmente, la proliferación de vehículos de baja capacidad se han ido intensificando, adicionalmente a ello existe una red vial saturada y una red de transporte público insuficiente⁶, lo que ha ido generando una

⁵ Vid: <https://www.atmosfera.unam.mx/en-2025-la-mala-calidad-del-aire-podria-ser-mas-extrema-en-cdmx/#:~:text=En%202025%20la%20mala%20calidad%20del%20aire%20podria%20ser%20mas%20extrema%20en%20CdMx,-Instituto%20de%20Ciencias&text=Debido%20a%20las%20temperaturas%20mayores,primer%20semestre%20del%20prximo%20a%C3%B1o>, consultada el 8 de Mayo de 2025.

⁶ Vid: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>, consultada el 9 de mayo de 2025.

problemática vial y ambiental que viven los capitalinos todos los días en sus trayectos por la ciudad. Estas condiciones impactan directamente en la calidad del aire, puesto que los niveles de partículas finas (PM2.5), óxidos de nitrógeno (NOx) y monóxido de carbono (CO), en muchas ocasiones, rebasan los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), lo que ha provocado que hasta el 25 de abril del presente año, se hayan registrado ya 5 contingencias ambientales por ozono⁷.

A pesar de la existencia de programas como 'Hoy No Circula', el excesivo parque vehicular que circula por la capital no permite que los contaminantes en el ambiente disminuyan. En este contexto, las Zonas de Tránsito Restringido (ZTR) emergen como instrumentos de gestión del uso del espacio urbano y del flujo vehicular probados con éxito en diversas ciudades del mundo, además de contar con respaldo científico y técnico para su eficacia, tales como los implementados en capitales importantes como Berlín o París⁸. Una **zona de bajas emisiones o ZBE**, antiguamente denominada zona de tráfico restringido, es un área urbana cuyo acceso está reservado a los vehículos menos contaminantes. Se encuentran principalmente en Europa y Asia, pero también está prevista o en estudio su implementación en otras partes del mundo⁹.

Internacionalmente, experiencias en ciudades como Berlín, Londres, París y Milán demuestran que las ZTR, cuando se implementan de manera integral, permiten reducir sustancialmente la presencia de vehículos altamente contaminantes en áreas críticas. Por ejemplo, Londres instauró en 2003 la Zona de Congestión, la cual al inicio de su implementación logro reducir de manera significativa el nivel de tráfico

⁷ Vid: <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2025/04/25/van-5-contingencias-ambientales-en-cdmx-por-arriba-del-promedio-historico/>, consultada el 9 de mayo de 2025.

⁸ Vid: <https://www.mdpi.com/2073-4433/16/2/128>, consultada el 9 de mayo de 2025.

⁹ Vid: <https://www.ecoticias.com/co2/zona-de-bajas-emisiones-o-zbe>, consultada el 13 de mayo de 2025.

de automóviles en el centro de la Capital Londinense¹⁰. Si bien este modelo trajo consigo una disminución importante de contaminantes, también es cierto que su implementación tuvo algunas características de las cuales se podrían prescindir en el caso de que se valorara su éxito en la implementación de un país como el nuestro, dentro de ellas podríamos mencionar los cobros por circulación o el aumento en el tránsito de taxis. Pese a ello, la regulación ha sido complementada con incentivos para vehículos eléctricos y mejoras en la infraestructura de transporte público, generando un cambio en los patrones de movilidad.

En París, la implementación de un Plan de Movilidad y restricciones en zonas centrales en horarios específicos ha resultado en una reducción en el tráfico motorizado y en una mejora significativa en la calidad del aire¹¹. En este caso en particular es importante mencionar que estas zonas contaban con excepciones de aplicación, lo cual ha permitido que usuarios en específico y residentes pudieran circular en dicha zona con lo cual se evita el vulnerar derechos de ciertos grupos prioritarios. La experiencia de Milán, mediante la creación de zonas de circulación limitada, muestra que la restricción contribuye no solo a la disminución de emisiones, sino también a la revitalización del espacio público para peatones y ciclistas, promoviendo hábitos de movilidad más sostenibles para sus ciudadanos¹².

Estas experiencias internacionales indican que la introducción de un proyecto piloto de ZTR en el Centro Histórico de nuestra capital podría tener un alto potencial para producir beneficios similares a los de otras capitales que han sufrido como nosotros de zonas de intensa congestión vehicular. La delimitación de un área concreta, acompañada de medidas complementarias como el fortalecimiento del transporte

¹⁰ Vid: https://www.oecd.org/en/publications/ipac-policies-in-practice_22632907-en/london-s-congestion-charge-and-its-low-emission-zones_c6cd48e9-en.html, consultada el 9 de mayo de 2025.

¹¹ Vid: <https://www.brusselstimes.com/1293738/paris-introduces-limited-traffic-zone-in-the-city-centre>, consultada el 9 de mayo de 2025.

¹² Vid: <https://www.c40.org/case-studies/milan-s-area-c-reduces-traffic-pollution-and-transforms-the-city-center/>, consultada el 9 de mayo de 2025.

público, la creación de infraestructura ciclista, los incentivos para vehículos eléctricos y no motorizados, así como campañas de sensibilización son medidas que podrían reducir la carga contaminante, mejorar la calidad del aire y dinamizar la movilidad activa, además de impulsar una transformación cultural en los desplazamientos urbanos.

Por todo lo anterior, la aplicación de un piloto de ZTR en el centro histórico de la Ciudad de México podría consolidar una estrategia efectiva para enfrentar la contaminación y congestión, tomando como referencia las experiencias internacionales, que han demostrado la viabilidad y beneficios de estas medidas en contextos urbanos similares, y que, si se diseñan y gestionan adecuadamente, pueden convertirse en hitos hacia un desarrollo urbano más sustentable

CONSIDERANDO

PRIMERO. Que el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.

SEGUNDO. Que el artículo 122, apartado A, fracción II, establece que:

Artículo 122. La Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.

A. ...

I. ...

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.

TERCERO. Que de conformidad con el artículo 4 párrafo décimo séptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

Artículo 4. ...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

CUARTO. Que de conformidad con el artículo 30, numeral 1, inciso B) de la Constitución Política de la Ciudad de México; es facultad de los diputados del Congreso de la Ciudad de México, el iniciar leyes o decretos

QUINTO. De conformidad con el artículo 12, fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, los diputados del Congreso de la Ciudad de México tienen la facultad de iniciar leyes o decretos.

SEXTO. Que los artículos 5 fracción I y 95 fracción II ambos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen la facultad y derecho de los Diputados del Congreso de la Ciudad de México para ingresar iniciativas.

RESOLUTIVO

ÚNICO. — El Honorable Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente al Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, Héctor Ulises García Nieto, a analizar la viabilidad de implementar un programa piloto que establezca una Zona de Tránsito Restringido en el Centro Histórico de la Ciudad de México, considerando los siguientes elementos:

1. La limitación de circulación de vehículos motorizados en dicha zona durante horarios y días específicos, los cuales deberán ser informados de manera oportuna a los usuarios de la zona.
2. La consideración de excepciones a esta medida para residentes, trabajadores, vehículos de emergencia, autobuses, taxis, vehículos que trasladen a personas con movilidad reducida y vehículos eléctricos.
3. La promoción y aumento de la oferta de transporte público y ciclovías itinerantes en la zona, con el fin de facilitar el movimiento eficiente y seguro de las personas durante la implementación de la zona de tránsito restringido, aprovechando esta para impulsar modos de movilidad sostenibles y reducir la dependencia del vehículo particular.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 04 días del mes de junio de 2025.

ATENTAMENTE

Federico Chávez Semerena

DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA

Título	PA ZTR
Nombre de archivo	PA_ZTR.pdf
Identificación del documento	bdb227714c8cda42431ebf6e7e8856adbc25c1b
Formato de fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	05 / 13 / 2025 19:08:28 UTC	Enviado para su firma a federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) por federico.chavez@congresocdmx.gob.mx IP: 189.146.137.21
 VISUALIZADO	05 / 13 / 2025 19:08:38 UTC	Visualizado por federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.137.21
 FIRMADO	05 / 13 / 2025 19:08:46 UTC	Firmado por federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.137.21
 COMPLETADO	05 / 13 / 2025 19:08:46 UTC	El documento se ha completado.