



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



reducción del 3% en sus emisiones de CO₂ para 2050, lo que es muy inferior al objetivo del Acuerdo de París.¹²

b. Fundamento Legal

A nivel internacional las principales referencias en materia de reducción de emisiones, además de mitigación y adaptación al cambio climático son la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que incluye los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el Acuerdo de París. El segundo es suscrito y ratificado por nuestro país. Este instrumento internacional busca limitar el aumento de la temperatura global a menos de 2°C sobre los niveles preindustriales, promoviendo la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, en parte a través de la descarbonización del sector transporte

Además de ello, existen otros instrumentos o normas internacionales que son aplicables para México y resultan de relevancia para esta discusión:

- 1) Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC): Creada en 1992, esta convención proporciona un marco para los esfuerzos internacionales para combatir el cambio climático. Bajo la CMNUCC, los países se comprometen a reducir sus emisiones, incluyendo las provenientes del transporte.
- 2) Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC), Capítulo 24 “Medio Ambiente”: El T-MEC incluye disposiciones relacionadas con

¹² International Transport Forum (ITF) (18 de enero de 2024). Reducir las emisiones de CO₂ del transporte puede reducir las necesidades de inversión en infraestructuras. IFT. <https://www.itf-oecd.org/reducir-las-emisiones-de-co2-del-transporte-puede-reducir-las-necesidades-de-inversi%C3%B3n-en>

4. Dinamarca anunció que prohibirá para 2030 la venta de nuevos automóviles y motores diésel y gasolina, además de híbridos en 2035¹⁹.
5. Reino Unido anunció que prohibirá para 2030 la venta de nuevos automóviles y furgonetas con motores diésel y gasolina²⁰.
6. Irlanda, Israel, India, y Eslovenia también prohibirán para 2030 ambos tipos de vehículos, mientras Escocia lo hará para 2032²¹.
7. Por otro lado países como China, España, Francia y Taiwán marcan como fecha el año 2040 para la prohibición de coches con motores diésel y gasolina²².
8. Suecia planea prohibir la circulación de autos a gasolina y diésel en el centro de la ciudad a partir de inicios de 2025.²³
9. Chile anunció que al 2035 se venderán solo vehículos eléctricos, ello como parte de su Estrategia Nacional de Electromovilidad.²⁴

Son en total alrededor de 16 ejemplos, a los cuáles se siguen sumando más a la constante global que busca la prohibición de venta y circulación de vehículos de este tipo, con el fin de lograr las metas establecidas por acuerdos internacionales, entre los que destacan el Acuerdo de París.

3. Situación Nacional

En México, la crisis climática y la contaminación están profundamente

¹⁹ *Idem*

²⁰ DW. (2020, 18 noviembre). Reino Unido prohibirá vehículos diésel y gasolina en 2030. DW. <https://p.dw.com/p/3ISvP>

²¹ *Idem* 18

²² *Idem* 18

²³ EuroNews (2023). Stockholm is introducing a petrol and diesel car ban in its city centre to slash emissions. EN. <https://www.euronews.com/green/2023/10/11/plenty-of-space-for-walking-and-cycling-stockholm-hopes-to-transform-its-centre-with-a-car>

²⁴ Ministerio de Energía, Gobierno de Chile (2021). Lanzamiento Estrategia Nacional de Electromovilidad: Gobierno anuncia que al 2035 se venderán solo vehículos eléctricos en Chile. Gobierno de Chile. <https://energia.gob.cl/noticias/nacional/lanzamiento-estrategia-nacional-de-electromovilidad-gobierno-anuncia-que-al-2035-se-venderan-solo-vehiculos-electricos-en-chile>



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



dicha ley hace mención sobre la regulación y mitigación de emisiones de la siguiente manera:

Artículo 2o. Esta Ley tiene por objeto:

I. 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;

II. 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 antropógenas 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;

Además, los artículos 26, 32 en su totalidad, 33 y 34 en su totalidad mencionan del mismo modo normas relativas a la regulación, reducción y mitigación de emisiones:

Artículo 26. En la formulación de la política nacional de cambio climático se observarán los principios de:

I. a IV (...)

V. Adopción de patrones de producción y consumo por parte de los sectores público, social y privado para transitar hacia una economía de bajas emisiones en carbono;

Artículo 33. Los objetivos de las políticas públicas para la mitigación son:

I. (...)

II. Reducir las emisiones nacionales, a través de políticas y programas, que fomenten la transición a una economía sustentable, competitiva y de bajas emisiones en carbono, incluyendo instrumentos de mercado, incentivos y



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



otras alternativas que mejoren la relación costo- eficiencia de las medidas específicas de mitigación, disminuyendo sus costos económicos y promoviendo la competitividad, la transferencia de tecnología y el fomento del desarrollo tecnológico;

También, la LGCC establece lo siguiente referente a plazos, ello en sus artículos 60, 62 y 64, fracción X. Asimismo, en materia de vehículos, el artículo 104 de dicha ley establece lo siguiente:

Artículo 102. En materia de mitigación al cambio climático la evaluación se realizará respecto de los objetivos siguientes:

I. a IV (...)

V. Elevar los estándares de eficiencia energética de los automotores a través de la creación de normas de eficiencia para vehículos nuevos y de control de emisiones para los vehículos importados;

Por último, es el Segundo transitorio de la LGCC la que enuncia los plazos de compromisos que adquiere el Estado mexicano al respecto:

Artículo Segundo. El país asume el objetivo indicativo o meta aspiracional de reducir al año 2020 un treinta por ciento de emisiones con respecto a la línea de base; así como un cincuenta por ciento de reducción de emisiones al 2050 en relación con las emitidas en el año 2000. Las metas mencionadas podrán alcanzarse si se establece un régimen internacional que disponga de mecanismos de apoyo financiero y tecnológico por parte de países desarrollados hacia países en desarrollo entre los que se incluye los Estados Unidos Mexicanos. Estas metas se revisarán cuando se publique la siguiente Estrategia Nacional.

Asimismo, el país se compromete a reducir de manera no condicionada un veintidós por ciento sus emisiones de gases de efecto invernadero y un

cincuenta y uno por ciento sus emisiones de carbono negro al año 2030 con respecto a la línea base. Este compromiso, asumido como Contribución determinada a nivel nacional, implica alcanzar un máximo de las emisiones nacionales al año 2026; y desacoplar las emisiones de gases de efecto invernadero del crecimiento económico, la intensidad de emisiones por unidad de producto interno bruto se reducirá en alrededor de cuarenta por ciento entre 2013 y 2030.

c. Ejemplos relevantes

Aunado a lo anterior, en cuanto a normatividad federal, la “NORMA Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003” establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diesel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos. Es a través de esta norma que el gobierno federal regula los vehículos automotores considerados pequeños, por lo que es también necesario aclarar que la Ciudad de México no cuenta con la facultad de prohibir la venta de unidades de combustión interna en esta ciudad.

Respecto a emisiones de vehículos de carga pesada que usan diesel como combustible empleados para propulsar vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3857 kilogramos, se aplica la NOM-044-SEMARNAT-2006. La norma establece los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes de hidrocarburos (HC),



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



hidrocarburos no metano (HCNM), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM+NO_x), partículas (PM) y opacidad del humo proveniente del escape.

4. Situación en Ciudad de México

La Ciudad de México es uno de los epicentros de la crisis climática y de contaminación por vehículos de combustión interna en el país. Con una población de más de 9 millones de habitantes y alrededor de 5.6 millones de vehículos circulando diariamente, las emisiones del transporte constituyen uno de los mayores problemas ambientales.²⁹ La capital ha sido una de las ciudades más contaminadas del mundo, especialmente por el uso intensivo de automóviles a gasolina y diésel.

a. Problemática

En la Ciudad de México el aire es cada vez más irrespirable. Desde 2016 ha sido comentado que, para corregir el rumbo, la ciudad está obligada a adoptar medidas “drásticas e impopulares”, según el Centro Mario Molina, una asociación de políticas ambientales del único premio Nobel de Química mexicano³⁰.

Por un lado, es importante remarcar que esta ciudad es la tercera zona metropolitana más grande de la OCDE (es casi cinco veces más grande que la región de Gran Londres), enmarcada por un valle a más de 2.200 metros

²⁹ Prieto Curiel (2023). El inventario de la movilidad de México. Nexos. <https://datos.nexos.com.mx/el-inventario-de-la-movilidad-de-mexico/#:~:text=En%20la%20CDMX%20hab%C3%ADa%20191.4,de%20transporte%20p%C3%ABlico%20en%202021.>

³⁰ Beaugard, L. (2016, 10 mayo). La Ciudad de México se ahoga. El País. https://elpais.com/internacional/2016/03/03/mexico/1457040820_632100.html



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



de altura que dificulta la dispersión de los agentes contaminantes³¹.

En la Ciudad de México, el promedio de partículas $PM_{2,5}$ en 2020 fue de 18,8 microgramos por metro cúbico, más de tres veces de lo que ahora se considera deseable. Para las PM_{10} , el nuevo umbral recomendado es de un promedio anual de 15 microgramos por metro cúbico. En ese rubro la capital tuvo 37,7 microgramos por metro cúbico como media el año pasado, más del doble de lo que ahora se considera saludable según la OMS³². Lo anterior reitera la necesidad apremiante de combatir el problema de la calidad del aire.

Asimismo, una manera de comparar qué tan motorizada está la movilidad es con el número de autos por hogar. En la CDMX hay 2.8 millones de hogares y 5.6 millones de autos circulando; es decir, en promedio hay dos vehículos por hogar. De hecho, la CDMX es la entidad con más vehículos por hogar. Además, esa tendencia sigue y hay cada vez más autos por hogar.³³

A nivel de políticas, la Ciudad de México ha implementado algunas iniciativas para promover la movilidad sustentable, como la expansión de la red de transporte público eléctrico (trolebuses y trenes ligeros) y el incentivo para la compra de vehículos híbridos y eléctricos. Sin embargo, la adopción de estos vehículos aún es limitada, y la mayoría de los autos que circulan siguen

³¹ *Idem*

³² Camhaji, E. (2021, 22 septiembre). El aire de Ciudad de México supera con creces los límites que la OMS considera peligrosos para la salud. *El País*. <https://elpais.com/mexico/2021-09-23/el-aire-de-ciudad-de-mexico-supera-con-creces-los-limites-que-la-oms-considera-peligrosos-para-la-salud.html>

³³ Prieto Curiel (2023). El inventario de la movilidad de México. Nexos. <https://datos.nexos.com.mx/el-inventario-de-la-movilidad-de-mexico/#.-:text=En%20la%20CDMX%20hab%C3%ADa%20191.4,de%20transporte%20p%C3%ABlico%20en%202021>.

III. El Artículo 21, dentro del capítulo III, que señala:

La Política de la Ciudad de México en materia de mitigación al cambio climático debe incluir la aplicación de metodologías de diagnóstico, medición, monitoreo, reporte, verificación y evaluación de las emisiones y capturas locales de CyGEI que cuenten con reconocimiento y sean avaladas en el ámbito nacional e internacional.

Para ello se deben establecer instrumentos que permitan el logro gradual de metas de reducción y captura de emisiones específicas por sector, tomando como referencia los escenarios de presupuesto de carbono de la Ciudad de México, según la Estrategia local, los instrumentos que de éste deriven o que estén previstos por la presente Ley, considerando los tratados internacionales suscritos por la federación y las metas nacionales en materia de cambio climático.

IV. El Artículo 22, dentro del capítulo III, que señala:

La Política de la Ciudad de México en materia de mitigación se instrumentará con base en un principio de gradualidad, que promueva el fortalecimiento de capacidades locales para mantener una tendencia hacia la reducción de emisiones de CyGEI con respecto a las metas nacionales y de su competencia, priorizando los sectores con mayor potencial de mitigación.

V. El Artículo 24, dentro del capítulo III, que señala:

Son objetivos específicos de la Política de la Ciudad de México en materia de mitigación del cambio climático:

I. Reducir las emisiones de CyGEI, aumentar la captura y el almacenamiento de carbono en sumideros para alcanzar el

de energía y campañas de comunicación sobre los impactos negativos del uso del automóvil, entre otras.

Además de ello, la línea de acción 1.2. “Impulsar la transición tecnológica a vehículos públicos y privados cero emisiones” enuncia:

*Además de impulsar cambios en la forma en que las personas se desplazan, la Ciudad de México impulsa políticas e incentivos para renovar la flota vehicular del transporte público y privado y reducir progresivamente la venta de vehículos de combustión interna a gasolina y diésel, favoreciendo la inclusión de vehículos cero emisiones en la flota. La movilidad eléctrica tiene ventajas que destacan sobre los vehículos de combustión interna, como menores necesidades de mantenimiento, una menor pérdida de energía y el uso de tecnologías más limpias y silenciosas, así como importantes ahorros económicos en el largo plazo.
(...)*

Se espera que en el 2050 no haya en circulación vehículos de combustión interna que usen gasolina o diésel. Esto significa que, para el año 2040, se espera que la totalidad de las ventas sean de vehículos eléctricos.

Si bien los vehículos eléctricos e híbridos representan una parte insignificante del mercado vehicular actual, para reducir emisiones en línea con los esfuerzos globales de mantener el aumento de la temperatura por debajo de 1.5°C, es fundamental impulsar un cambio sustancial hacia vehículos eléctricos y otros vehículos de cero emisiones (...). El desarrollo y el escalamiento de proyectos piloto y políticas que incentiven la electromovilidad serán fundamentales para acelerar esta transición.

 <p>CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO ESTADOS UNIDOS MEXICANOS III LEGISLATURA</p>	<p>GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO</p>	 <p>CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO III LEGISLATURA</p>
---	---	--

La electrificación debe extenderse más allá de los automóviles y los autobuses, y tendrá que incluirse a las motocicletas, otros vehículos para transporte público y los vehículos ligeros de carga, especialmente la movilidad de última milla. Cuando el reemplazo a vehículos eléctricos no sea tecnológicamente factible, por ejemplo, con vehículos de carga pesados, se fomentará el uso de combustibles limpios y con bajo contenido de carbono.

En el Eje 7 “Calidad del aire”, línea de acción 7.1. Diseñar y ejecutar acciones conjuntas para maximizar sinergias entre cambio climático, calidad del aire y salud:

(...) Entre las medidas destacadas con mayores rendimientos compartidos, se encuentran las del sector movilidad, orientadas a la gestión de la demanda, la transición hacia tecnologías limpias, la movilidad activa, los programas de control de la circulación y verificación vehicular, la coordinación metropolitana, el establecimiento de zonas bajas en emisiones y la actualización de la normatividad para vehículos automotores y calidad de combustibles, en coordinación con el Gobierno Federal.

Asimismo, dentro del Programa de Acción Climática 2021-2030, en el Eje 1 “Movilidad integrada y sustentable” y en el Eje 7 “Calidad del aire” se reitera lo siguiente:

1. *Línea de acción 1.1. Gestionar la demanda y promover el cambio modal hacia modos limpios, activos y públicos de transporte:*
 - a. *Desincentivar el uso de vehículos privados por medio de instrumentos económicos y normativos.*

2. Línea de acción 1.2. Impulsar la transición tecnológica a vehículos públicos y privados de bajas emisiones:
 - a. Impulsar la electromovilidad para vehículos ligeros.
3. Línea de acción 7.1. Diseñar y ejecutar acciones conjuntas para maximizar sinergias entre cambio climático, calidad del aire y salud:
 - a. Dar seguimiento a las medidas para la mejora de la calidad del aire que, de manera sinérgica, contribuyan a la acción climática, contenidas en el Programa de Gestión Ambiental de la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2021-2030.

A pesar de lo anterior, las metas incorporadas no establecen en ningún momento fechas concretas de eliminación de vehículos de gasolina, diesel e híbridos que abonen a reconocer el grave problema que atravesamos y brindar una hoja de ruta completa para atenderlo.

Sumado a lo mencionado, la Ciudad de México forma parte de 2 iniciativas globales relevantes en materia de reducción de emisiones CyGEI, mismas que cuentan con un enfoque de reducción y prohibición de uso de vehículos de diesel y gasolina, sumado al desarrollo de alternativas sustentables para la movilidad.

La primera iniciativa es la denominada “C40 CITIES” que alberga 97 ciudades afiliadas³⁷ entre las cuáles se encuentra la Ciudad de México,

³⁷ C40. (2016). *C40 CITIES*. C40 CITIES. <https://www.c40.org/cities>



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



cumpliendo con 2 requisitos indispensables como lo son el desarrollo de inventario de emisiones y **planes de acción concretos**³⁸. Es a partir de este grupo que en CDMX se estableció un marco para prohibir la circulación de vehículos de diésel para 2025, al igual que lo hicieron las ciudades de Madrid y Paris. Dicha acción regulatoria fue anunciada durante la "Cumbre de alcaldes C40: Ciudades liderando acciones climáticas" en 2016³⁹.

En adición a la iniciativa C40, la Ciudad de México emitió el 03 Junio 2019 el "**Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad**"⁴⁰, mismo que busca generar los lineamientos de política pública para la reducción de emisiones. Sin embargo, este plan aún no cuenta con metas claras en materia de reducción y prohibición de vehículos de diesel y gasolina, estableciendo como única meta explícita:

- a) 10% de automóviles privados nuevos serán híbridos o eléctricos al 2024.

Esto anterior se encuentra en una nueva revisión, según informes de diversos medios en los que mencionan que, "El Gobierno de la Ciudad de México dio a conocer que se encuentra trabajando con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) para implementar una serie de proyectos que permitan reconfigurar la movilidad de la urbe, donde la apuesta principal es que los vehículos que circulen en las calles sean

³⁸ C40. (2016). *C40 CITIES*. C40 CITIES. <https://www.c40.org/cities/mexico-city>

³⁹ Corona, S. (2016, 2 diciembre). Paris, Madrid y Ciudad de México prohibirán los vehículos diésel a partir de 2025. *El País*. https://elpais.com/internacional/2016/12/02/actualidad/1480642460_315476.html

⁴⁰ SEMOVI. (2019). *PRESENTA GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EL PLAN DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DEL SECTOR MOVILIDAD*. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-el-plan-de-reduccion-de-emisiones-del-sector-movilidad>

previas, como la ya establecida en 2016 ante el C40 de prohibir para 2025 la circulación de vehículos de diésel.

Con lo anterior se puede señalar que la CDMX cuenta ya con un marco regulatorio inicial para implementar políticas públicas que establezcan metas para la reducción de emisiones CyGEI. Sin embargo, el establecimiento de años concretos para el incentivo de unidades eléctricas en el mercado y la no circulación de vehículos de motor de gasolina, diésel e híbridos permitiría generar mayor certeza de los momentos en los cuales dichas metas se puedan concretar.

Con la finalidad de mostrar la modificación a la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable que se propone con esta iniciativa, me permito agregar el cuadro comparativo de la legislación climática vigente en la ciudad y la propuesta que se presenta en esta iniciativa:

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
TRANSITORIOS	TRANSITORIOS
<p>PRIMERO A SEPTIMO. ...</p> <p><i>Sin correlativo</i></p>	<p>PRIMERO A SEPTIMO. ...</p> <p>OCTAVO. - La Estrategia Local de Cambio Climático deberá considerar como una de sus metas, el desarrollo de los incentivos necesarios para impulsar medidas que motiven una renovación más acelerada de las unidades del parque vehicular para la sola existencia</p>



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



	<p>en circulación de automóviles eléctricos para el año 2040, así como los desincentivos pertinentes para la eliminación total de unidades de combustión interna para el año 2050, conforme a las medidas condicionadas. Para tales efectos, la Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes y los sectores de la sociedad involucrados, diseñarán desarrollarán y aplicarán los instrumentos económicos que sean necesarios y promoverán la investigación, el desarrollo científico, técnico y tecnológico, para el cumplimiento de dicha meta.</p>
--	---



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



Por lo expuesto, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente:

**INICIATIVA DE LEY POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO OCTAVO
TRANSITORIO A LA LEY DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO
CLIMÁTICO Y DESARROLLO SUSTENTABLE PARA LA CIUDAD DE MÉXICO**

ÚNICO. Se adiciona un artículo octavo transitorio a la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de México, para quedar como sigue:

**LEY DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y
DESARROLLO SUSTENTABLE PARA LA CIUDAD DE MÉXICO**

T R A N S I T O R I O S

PRIMERO A SÉPTIMO. (...)

OCTAVO. - La Estrategia Local de Cambio Climático deberá considerar como una de sus metas, el desarrollo de los incentivos necesarios para impulsar medidas que motiven una renovación más acelerada de las unidades del parque vehicular para la sola existencia en circulación de automóviles eléctricos para el año 2040, así como los desincentivos pertinentes para la eliminación total de unidades de combustión interna para el año 2050, conforme a las medidas condicionadas. Para tales efectos, la Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes y los sectores de la sociedad involucrados, diseñarán desarrollarán y aplicarán los instrumentos



Dip. Iliana Ivón Sánchez Chávez

Dip. Israel Moreno Rivera

Dip. Juan Estuardo Rubio Gualito

Dip. Víctor Gabriel Varela López