

**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 suscrita, **Diputada Tania Nanette Larios Pérez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, 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, 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 79 fracción VI, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 167 DE LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La contaminación atmosférica¹ es uno de los mayores riesgos ambientales que existen para la salud. En 2019, el 99% de la población mundial vivía en lugares donde no se respetaban las Directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre la Calidad del Aire.²

Los efectos combinados de la contaminación del aire ambiente y la del aire doméstico se asocian a 6,7 millones de muertes prematuras cada año y se estima que la contaminación del aire ambiente (exterior) provocó en todo el mundo 4,2 millones de muertes prematuras.³

¹ La contaminación atmosférica es “la presencia en el aire de materia o formas de energía que impliquen riesgo, daño o molestia grave para las personas o bienes de cualquier naturaleza”. (Rivera Hidalgo, Cecilia; Sánchez Rojas, Flor; y Andrade Robles, Miguel Ángel. (2016). “Contaminación Atmosférica de la Zona Metropolitana del Valle de México y sus efectos en la salud”. PDF. pp. 18).

² 2 ONU. El 99% de la población mundial respira aire contaminado. <https://news.un.org/es/story/2022/04/1506592>.

³ Organización Mundial de la Salud. Contaminación del aire ambiente (exterior). [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health).

La Organización Mundial de la Salud estima que, en 2019, el 37% de las muertes prematuras relacionadas con la contaminación atmosférica exterior se debieron a cardiopatías isquémicas y accidentes cerebrovasculares, 18% a enfermedades pulmonares crónicas, 23% a infecciones respiratorias agudas y el 11% a cáncer en las vías respiratorias.

En el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, una de las principales problemáticas ha sido la contaminación atmosférica, en la década de los noventa la OMS la declaró como la zona con la peor calidad del aire a nivel mundial.

En términos de mortalidad, en 2018 de las 116 mil muertes naturales entre la población de la Zona Metropolitana del Valle de México, “más de la mitad fue a causa de alguna enfermedad o padecimiento que puede ser directamente atribuido o exacerbado por la mala calidad del aire, incluyendo múltiples enfermedades del sistema respiratorio, enfermedades cardiovasculares, cáncer de pulmón y diabetes mellitus tipo 2.⁴

Muchas de estas muertes son prevenibles si se implementan medidas efectivas de gestión de la calidad del aire, por ello, es propicio comprender el problema desde un enfoque integral que permita identificar las causas del problema, las acciones realizadas hasta el momento y otras posibles alternativas de solución.

La contaminación atmosférica se debe a una combinación de factores complejos, tales como la cantidad de contaminantes criterio emitidos⁵ y las fuentes de los mismos, a las características fisiográficas de una región y, por supuesto, a la actividad meteorológica, ya que hay épocas del año en que resulta más propicio que los contaminantes se acumulen, sea por la falta de viento o por las altas temperaturas y los precursores de los contaminantes criterio.

De acuerdo con el Inventario de Emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México: el sector transporte genera 81.2% de las emisiones contaminantes; las fuentes estacionarias generan un 16.4%; y los residuos generan un 1.7%.

⁴ Programa de Gestión para Mejorar la Calidad de la Zona Metropolitana del Valle de México (Proaire ZMVM 2021-2023). SEDEMA, SMAGEM, SEMARNATH y SEMARNAT. Ciudad de México.

⁵ Los contaminantes criterio son aquellos a los que se les han establecido un límite máximo permisible de concentración en el aire ambiente, con la finalidad de proteger la salud humana y asegurar el bienestar de la población (ozono (O₃), dióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO), dióxido de nitrógeno (NO₂), las partículas en suspensión (PM₁₀, PM_{2.5}) y el plomo (Pb)).

Para atender la problemática de la contaminación del aire -cuando menos- desde la década de los 1990 las autoridades locales y federal han implementado distintas estrategias para limitar las emisiones de contaminantes a la atmosfera. La mayoría de las políticas se enfocan a limitar las emisiones de fuentes móviles e industriales, mediante esquemas de regulación, evaluación, mejoras tecnológicas, los cuales han favorecido la calidad del aire, aunque no han resuelto el problema por completo.

La complejidad de la gestión de la calidad del aire se debe en parte a que el clima y la orografía de la zona centro del país favorecen de forma natural la acumulación de los contaminantes en el aire. Por ejemplo, la contaminación por partículas es más intensa en los meses de invierno, mientras que la temporada de ozono comienza en febrero y termina en junio por la intensa radiación solar. Los cambios en el sistema climático derivados del aumento en la concentración de gases y contaminantes de efecto invernadero tienen un impacto en los niveles de contaminación.⁶

Para conocer el estado de la calidad del aire en determina región, existen sistemas de monitoreo e indicadores que permiten registra y cuantificar las concentraciones de contaminantes en el aire ambiente comparados con las concentraciones establecidas por las normas de salud para cada uno de los contaminantes criterio.

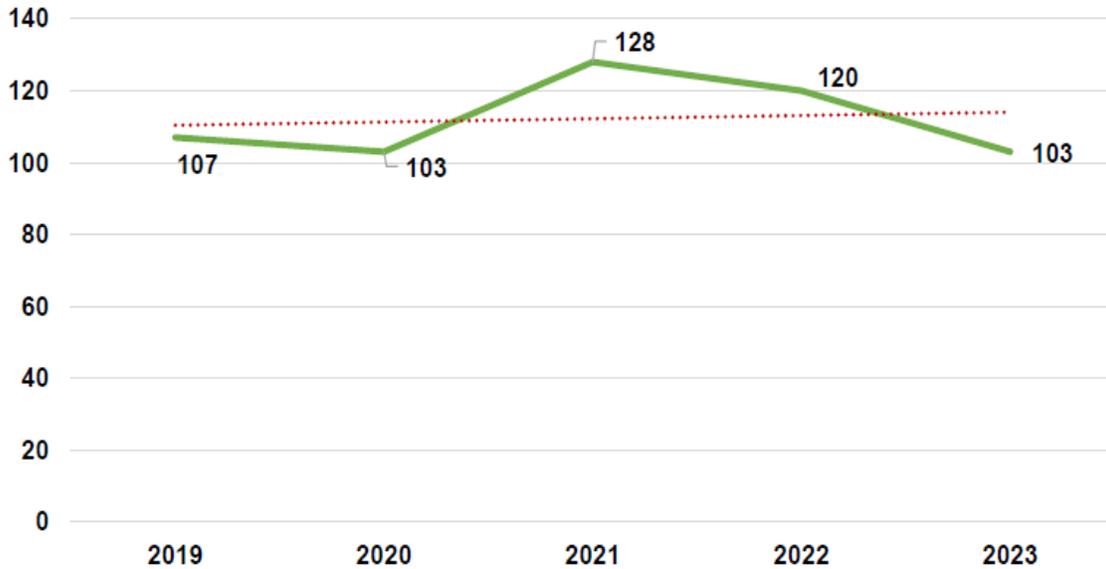
Cuanto mayor sea la densidad de contaminantes en el aire, mayor será el Índice de Calidad del Aire (ICA), tomando como referencia una escala que va de 0 a 500. Un ICA de 50 o menos se considera seguro, mientras que las lecturas por encima de 100 son poco saludables. Del mismo modo, el indicador más común para evaluar la calidad del aire en una región durante el tiempo es el número de días limpios.

En la Ciudad de México en el año 2019 se registraron 107 días limpios, durante los años siguientes de la pandemia por Covid-19 se observa una variación significativa respecto a los días limpios, lo cual limita determinar si la calidad del aire ha mejorado o no, ya que en el año 2020 se registraron 103 días limpios, en 2021 se contabilizan 128 días limpios y en 2022 hubo 120 días limpios, no obstante con el regreso a las actividades normales -luego de decretar concluida la emergencia sanitaria- en el año 2023 se registraron 103 los días limpios; es decir, datos similares (promedio) a los de los años de 2018 y 2019 (99 y 107 días limpios respectivamente)⁷.

⁶ Ibidem.

⁷ Calidad del Aire. <http://www.aire.cdmx.gob.mx/>

**GRÁFICO 1. NÚMERO DE DÍAS LIMPIOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO
2019- 2023.**



Fuente: elaboración propia con base en <http://www.aire.cdmx.gob.mx/>

De hecho, la propia Secretaría del Medio Ambiente señala que:

*“la pandemia cambió las circunstancias cotidianas y se aplicaron medidas drásticas para evitar la dispersión del virus. En marzo [2020], inició la suspensión de actividades, en diversas oficinas se implementó el trabajo a distancia y se cancelaron los eventos masivos, así como los viajes no esenciales. Durante abril se aplicó la Fase 3 de Emergencia Sanitaria, con mayores limitaciones en la movilidad y de actividades no esenciales. **En términos de calidad del aire, las diversas restricciones contribuyeron a reducir la emisión de contaminantes, en consecuencia, se registraron niveles bajos de contaminación.**”⁸*

La contaminación atmosférica en la Ciudad de México es cada vez más preocupante, sobre todo, porque “las contingencias ambientales atmosféricas son cada vez más frecuentes y las medidas para reducir las emisiones contaminantes y verificar autos que se han implementado hasta ahora ya no son suficientes.

El investigador del Instituto de Ciencias de la Atmósfera y Cambio Climático de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Oscar Peralta Rosales, señala que en los últimos años el programa de contingencias ambientales ha aumentado significativamente “lo que es motivo de preocupación. En 2019, se declararon cuatro contingencias. En 2020, sólo se declaró una. Sin embargo, en 2021 se registraron tres contingencias, y en 2022, seis, una de las cuales duró 51 horas.”⁸ Asimismo, en 2023 se decretaron tres contingencias y en los primeros cuatro meses de este 2024 ya suman cuatro eventos.

El especialista de la UNAM Ricardo Torres Jardón, explica que “en días hábiles prácticamente se tienen las mismas emisiones, lo que cambia es la meteorología, como el viento, los sistemas de alta presión, etcétera. Con suficiente radiación solar, temperatura alta y vientos ligeros, la producción de ozono será muy alta. Por lo tanto, es necesario proponer acciones preventivas a partir de un análisis cuidadoso de las condiciones previas a la ocurrencia de las contingencias”.

La declaración de contingencias ambientales es el mecanismo de activación por episodios de alta contaminación de ozono o partículas PM10 y consiste en la aplicación de medidas, con el propósito de disminuir los niveles de contaminación en el aire y proteger la salud de la población. La Fase I se activa cuando la concentración de contaminantes en el aire ambiente llega a un valor mayor a 150 puntos en el índice de calidad del aire y la Fase II con un valor mayor a 200 puntos.

Dentro de las medidas de la activación de la contingencia ambiental, destaca la suspensión de circulación de todos los vehículos con holograma "2", todos los vehículos con holograma "1", por terminación de placa (par o non), de manera alternada y los vehículos de reparto de gasolina, diésel y gas licuado de petróleo, ya que como se señaló anteriormente, el transporte es la principal fuente de emisiones contaminantes a la atmósfera.

Dicha medida supone un reto para la movilidad en la capital, pero también, para las personas, ya que las medidas pueden resultar poco efectivas ya que no se sustituye al transporte particular por el transporte público u otros medios menos contaminantes, en muchos casos, **se opta por conseguir un segundo vehículo particular exento de las restricciones, así como por utilizar taxis o servicios de taxis de aplicación.**

⁸ Ibidem.

Las medidas de restricción a la circulación de vehículos automotores resultan insuficientes, por lo que se requieren medios efectivos que incentiven a los ciudadanos a utilizar transportes alternativos o menos contaminantes como el transporte público.

Por tal motivo, la presente iniciativa tiene como objetivo establecer que, ante la declaración de cualquiera de las Fases de la Contingencia Ambiental en la Ciudad de México, la persona titular de la Jefatura de Gobierno instruya a que todo el transporte público colectivo de pasajeros sea gratuito con la finalidad de incentivar su uso de forma efectiva para reducir los índices de contaminación.

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 167 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER

La presencia cada vez más recurrente de fenómenos climáticos como las contingencias ambientales por la elevada concentración de contaminantes en la atmosfera, requiere de cambios estructurales en la movilidad y la implementación de otras medidas que se dirijan a “privilegiar el transporte público y a restringir de manera significativa el uso del automóvil particular, y deben ser conmensurables al costo ambiental y de salud pública que para la sociedad”.⁹

Después de 30 años de implementar medidas y acciones, sabemos que el problema de la contaminación del aire es un problema complejo con múltiples causas y factores que interactúan de forma recurrente, no existen medidas, soluciones o políticas públicas únicas para resolverlo. Tales esfuerzos han generado algunos resultados positivos. No obstante, las concentraciones atmosféricas de partículas finas y gruesas aún son elevadas, aunado a que el ozono presente en el aire sigue siendo un problema que propicio la activación de las contingencias ambientales.

⁹ Centro Mario Molina. Mejorar la calidad del aire en el Valle de México es urgente y un gran reto para la sociedad. <https://centromariomolina.org/mejorar-la-calidad-del-aire-en-el-valle-de-mexico-es-urgente-y-un-gran-reto-para-la-sociedad/>

De acuerdo con el Centro Mario Molina¹⁰, “la ZMVM tiene los mayores índices de contaminación por ozono a nivel nacional, y es la cuarta urbe en presencia de partículas finas, el contaminante más preocupante desde el punto de vista de salud pública. Como consecuencia, hay serias repercusiones económicas, sociales y a la salud para el país.”

La evidencia científica indica que, con una flota de 6 millones 240 mil vehículos –238 mil 799 más que hace dos años–, el transporte privado y público se mantiene como la principal fuente de contaminación¹¹ del Valle de México es el transporte, específicamente, los vehículos particulares que generan mayores percusores de ozono y son la segunda fuente de emisión de partículas finas, sólo después del transporte pesado a diésel, al generar más de 53 por ciento de gases de efecto invernadero, con más de 35 millones 835 mil toneladas al año, según el *Inventario de Emisiones 2020*.¹²

Como principal fuente de contaminación, el transporte está conformado en su mayoría por vehículos privados que constituyen 92 por ciento de la flota total; mientras el público y de carga representa 5 y 3 por ciento, respectivamente.¹³

El crecimiento exponencial del transporte privado se explica en razón de la falta de planificación de la mancha urbana, al modelo de movilidad que lo privilegia y subsidia, generando un deterioro significativo en la calidad de vida de las personas, la economía y el medio ambiente. Por ello, se deben proponer medidas atingentes, entre las cuales destacan:

- “Expandir considerablemente y mejorar la calidad, seguridad y confiabilidad del **transporte público, asegurando su acceso a los segmentos económicos más desprotegidos de la población.**”
- Regular el transporte de carga intra e inter urbano en lo que respecta a pesos y dimensiones permitidas, rutas y horarios de acceso y circulación, y procesos de inspección físico mecánica y de verificación de emisiones.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ La Jornada. En dos años, creció en 238 mil la flota de vehículos que circula en la ZMVM.
<https://www.jornada.com.mx/notas/2023/08/12/capital/en-dos-anos-crecio-en-238-mil-la-flota-de-vehiculos-que-circula-en-la-zmvm/>

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem.

- Impulsar políticas de desarrollo territorial, para contener la expansión de la mancha urbana, fomentando la densificación, usos de suelo mixtos y rescate del espacio público y áreas verdes.
- Combatir la corrupción y asegurar que los centros de verificación vehicular se ajusten a la normatividad vigente, así como actualizar los límites máximos permisibles de emisiones de contaminantes y calidad de combustibles contenidos en las normas oficiales mexicanas.
- Incentivar la penetración de tecnologías vehiculares limpias y más eficientes, por ejemplo: autos, autobuses y camiones eléctricos e híbridos”.¹⁴

En ese orden de ideas, se propone como medida inmediata ante la activación de las contingencias ambientales para mejorar la calidad del aire, propiciar un esquema de transporte público gratuito como incentivo para promover su mayor utilización y reducir los contaminantes provenientes de los automóviles.

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

No aplica de manera particular, lo cual se determina así, una vez que fue aplicada la metodología prevista en 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, asimismo tomando en consideración el contenido del Protocolo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación para juzgar con Perspectiva de Género; y en virtud de que la iniciativa propuesta únicamente tiene como objeto **establecer la gratuidad del transporte público para todas las personas cuando se active cualquiera de las fases de contingencia ambiental.**

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

- La contaminación atmosférica es uno de los mayores riesgos ambientales que existen para la salud. En 2019, el 99% de la población mundial vivía en lugares donde no se respetaban las Directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre la Calidad del Aire.

¹⁴ Ibidem.

- En el año 2018 de las 116 mil muertes naturales entre la población de la Zona Metropolitana del Valle de México, más de la mitad (62 mil) fue a causa de alguna enfermedad o padecimiento que puede ser directamente atribuido o exacerbado por la mala calidad del aire.
- De acuerdo con el Inventario de Emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México: el sector transporte genera 81.2% de las emisiones contaminantes; las fuentes estacionarias generan un 16.4%; y los residuos generan un 1.7%.
- Para atender la problemática de la contaminación del aire -cuando menos desde la década de los 1990 las autoridades locales y federal han implementado distintas estrategias para limitar las emisiones de contaminantes a la atmósfera. La mayoría de las políticas se enfocan a limitar las emisiones de fuentes móviles e industriales.
- La contaminación atmosférica en la Ciudad de México es cada vez más preocupante, sobre todo, porque las contingencias ambientales atmosféricas son cada vez más frecuentes y las medidas para reducir las emisiones contaminantes y verificar autos que se han implementado hasta ahora ya no son suficientes
- Expertos del Instituto de Ciencias de la Atmósfera y Cambio Climático de la UNAM han alertado que se necesitan medidas adicionales para reducir las concentraciones de ozono en la Ciudad de México y su área metropolitana.
- Las restricciones vehiculares durante las activaciones de las Fases de las Contingencias ambientales, ha propiciado que muchas personas opten por utilizar un segundo vehículo, utilizar taxis o servicios de taxi de aplicación, no así por utilizar medios de movilidad menos contaminantes como el transporte público.

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

PRIMERO. Que de conformidad al artículo 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5 fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, las diputadas y los diputados tienen la facultad y el derecho de iniciar leyes y decretos.

SEGUNDO. Que el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que, *“Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley”*.

TERCERO. Que las obligaciones relacionadas con el aire limpio están implícitas en varios instrumentos internacionales de derechos humanos. Por ejemplo, la Declaración Universal de Derechos Humanos en su artículo 25 menciona el derecho a un nivel de vida adecuado; el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos en su artículo 6 señala que el derecho a la vida es inherente a la persona humana; y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales en su artículo 12 reconoce el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental y las medidas que cada Estado debe realizar. Tanto el Consejo de Derechos Humanos, como el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) han pedido a los países que formulen políticas nacionales con el objetivo de reducir y eliminar la contaminación atmosférica.

La Alta Comisionada para los Derechos Humanos (A/HRC/19/34 y Corr.1) y el Consejo de Derechos Humanos (resolución 35/24) han subrayado la importancia de hacer frente a la contaminación atmosférica. Asimismo, la Nueva Agenda Urbana, elaborada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) y aprobada por la Asamblea General (resolución 71/256, anexo), refiere como un asunto prioritario la relación entre el respeto de los derechos humanos y la mejora de la calidad del aire exterior e interior

CUARTO. Que la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano Promulgada en el año 1972, señala en su segundo principio, que *“Los recursos naturales de la tierra incluidos el aire, el agua, la tierra, la flora y la fauna y especialmente muestras representativas de los ecosistemas naturales, deben preservarse en beneficio de las generaciones presentes y futuras, mediante una cuidadosa planificación u ordenación, según convenga”*.

QUINTO. Que la Organización Mundial de la Salud (OMS) publicó en el año 2005 las Guías de la Calidad del Aire (GCA), las cuales son una serie de recomendaciones para guiar a la comunidad internacional en el establecimiento de límites permisibles de concentración en el aire ambiente para ciertos contaminantes atmosféricos con impactos o efectos perjudiciales en la salud humana y de los ecosistemas. Por ello, los países miembros de la ONU, como México, deben reconocer y considerar estos parámetros en el desarrollo de sus normas, reglamentos y leyes relacionadas con la calidad del aire y la protección de la salud pública; así como los límites máximos permisibles de las emisiones de contaminantes a la atmósfera de las fuentes fijas y/o móviles.

SEXTO. Que dentro de la Agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible existen siete objetivos en relación con la mejora de la vida, la salud y su interdependencia con la calidad del aire; éstos son el 3, 5, 7, 11, 12, 13 y 15. De forma particular, el tres se refiere a Salud y Bienestar, y busca garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todas las personas a cualquier edad. Específicamente, la meta 3.9 establece que, al 2030, **se debe reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos y por la contaminación del aire**, el agua y el suelo.

Cabe destacar la meta 7.1 –del objetivo 7–sobre el acceso universal a servicios energéticos modernos, así como la meta 7.2 sobre el aumento del uso de la energía renovable. Por su lado, el objetivo 11 se enfoca en las ciudades y comunidades sostenibles, menciona que las urbes enfrentan grandes problemas, como la contaminación, la falta de servicios básicos y el deterioro de la infraestructura.

SÉPTIMO. Que la ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), tiene por objeto establecer las disposiciones referentes a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la protección al ambiente en el territorio nacional. Específicamente, en lo referente a la calidad del aire, el artículo 110 indica *como un objetivo nacional reducir y controlar las emisiones contaminantes, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población en todos los asentamientos humanos y regiones del país.*

Con respecto a las facultades establecidas desde la LGEEPA para las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se dispone en el artículo 112 que los gobiernos locales deberán: *definir medidas preventivas para evitar contingencias ambientales; aplicar criterios generales para la protección a la atmósfera en los planes de desarrollo urbano de su competencia; regular emisiones del transporte público y de carga de su competencia; formular y aplicar programas de gestión de calidad del aire.*

OCTAVO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México (CPCDMX) tiene varias referencias a la protección ambiental y en específico al control de los contaminantes atmosféricos que deterioran la calidad del aire e impactan en la salud pública. El artículo primero párrafo séptimo señala que, *“La sustentabilidad de la ciudad exige eficiencia en el uso del territorio, así como en la gestión de bienes públicos, infraestructura, servicios y equipamiento. De ello depende su competitividad, productividad y prosperidad”.*

Asimismo, el artículo 13, sobre el Derecho a un Medio Ambiente Sano, señala que *“Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras”*.

En relación con el impacto ambiental, el artículo 16 inciso A párrafo segundo, a la letra dice: *“La Ciudad de México minimizará su huella ecológica, en los términos de emisión de gases de efecto invernadero, a través de una estructura urbana compacta y vertical, nuevas tecnologías, uso de energía renovable, una estructura modal del transporte orientada hacia la movilidad colectiva y no motorizada, vehículos de cero emisiones de servicio público y privado, medidas y políticas de eficiencia energética, políticas de recuperación y conservación de ecosistemas y políticas de aprovechamiento energético del metano generado por residuos orgánicos”*. Además, indica que *“las autoridades competentes adoptarán medidas para garantizar la protección de la atmósfera y se impedirá la contaminación del aire.”*

Por otro lado, el párrafo cuarto señala que *“Las autoridades garantizarán el derecho a un medio ambiente sano. Aplicarán las medidas necesarias para reducir las causas, prevenir, mitigar y revertir las consecuencias del cambio climático. Se crearán políticas públicas y un sistema eficiente con la mejor tecnología disponible de prevención, medición y monitoreo ambiental de emisiones de gases de efecto invernadero, agua, suelo, biodiversidad y contaminantes, así como de la huella ecológica de la ciudad”*.

NOVENO. Que la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en la Ciudad de México establece en el artículo 1° que tiene por objeto *“Prevenir y controlar la contaminación del aire, agua y suelo en el Distrito Federal en aquellos casos que no sean competencia de la Federación;”* asimismo, el artículo 2.° párrafo primero que la Ley se aplicará en *“la prevención y control de la contaminación atmosférica proveniente de las fuentes fijas o móviles que de conformidad con la misma estén sujetas a la jurisdicción local”*.

Además, el artículo 3.°, párrafo octavo, señala que *“es de utilidad pública la elaboración y aplicación de planes y programas que contengan políticas de desarrollo integral de la entidad bajo criterios ambientales”*. La interpretación de estos artículos justifica legalmente la responsabilidad del Gobierno de la Ciudad de México de implementar medidas a nivel local o regional (mediante colaboración y coordinación) para mejorar la calidad del aire dentro de su jurisdicción.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 167 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

VII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

Por lo anteriormente expuesto, a continuación, se presenta la adición propuesta:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
DICE	DEBE DECIR
Artículo 167.- ...	Artículo 167.- ...
...	...
...	...
SIN CORRELATIVO	La persona titular de la Jefatura de Gobierno autorizará la exención del pago de tarifas en el transporte público de pasajeros colectivo para toda la población cuando se active cualquiera de las Fases de Contingencia Ambiental a que hace referencia el Capítulo VI del Título Quinto de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en la Ciudad de México.

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta H. Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. Se **adiciona** un párrafo cuarto al artículo 167 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

(...)

Artículo 167.- ...

...

...

La persona titular de la Jefatura de Gobierno autorizará la exención del pago de tarifas en el transporte público de pasajeros colectivo para toda la población cuando se active cualquiera de las Fases de Contingencia Ambiental a que hace referencia el Capítulo VI del Título Quinto de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en la Ciudad de México.

(...)

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles de la Ciudad de México, a los 18 días del mes de marzo del año dos mil veinticinco.

ATENTAMENTE



TANIA LARIOS
DIPUTADA

Título	Iniciativa transporte gratuito en contingencias Ambientales
Nombre de archivo	INICIATIVA_TRANSP...NTALES_043756.pdf
Identificación del documento	139c45a51c31cfda326394ab9c352cac613461f1
Formato de fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	03 / 14 / 2025 22:55:15 UTC	Enviado para su firma a TANIA NANETTE LARIOS PÉREZ (tania.larios@congresocdmx.gob.mx) por tania.larios@congresocdmx.gob.mx IP: 201.162.243.57
 VISUALIZADO	03 / 14 / 2025 22:56:19 UTC	Visualizado por TANIA NANETTE LARIOS PÉREZ (tania.larios@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.162.243.57
 FIRMADO	03 / 14 / 2025 22:57:36 UTC	Firmado por TANIA NANETTE LARIOS PÉREZ (tania.larios@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.162.243.57
 COMPLETADO	03 / 14 / 2025 22:57:36 UTC	El documento se ha completado.