



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

Las y los suscritos legisladores del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México y la Diputada Paula Alejandra Pérez Córdova, integrante del Grupo Parlamentario de Morena y; en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso i); 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 12, fracción II; 13, fracción LXIV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracción I, y 95, fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a la consideración de este Poder Legislativo, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO 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, (en materia de metas para transporte público bajo en emisiones y transporte público cero emisiones),** bajo el siguiente:

OBJETO DE LA INICIATIVA

Establecer fechas concretas en la Ciudad de México para fijar como meta que para el año 2040 exista únicamente transporte público bajo en emisiones, y para el año 2050 exista únicamente de transporte público cero emisiones.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Situación General

Desde la década pasada, la Ciudad de México se ha involucrado de mayor manera en la atención del problema que significa el Cambio Climático¹, esto a través de acciones concretas para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, a la par de las urbes más grandes del mundo, pues es en estas ciudades que se produce el 80% de los gases de efecto invernadero del mundo.²

Ciudades como París, Madrid y Ciudad de México tienen un problema en común: sus niveles de contaminación del aire son superiores a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS)³. Esta organización reconoce que la contaminación atmosférica es uno de los principales riesgos ambientales para la salud en América y estimó que en 2019 alrededor de 6,7 millones de muertes prematuras se atribuyeron anualmente a los efectos de la contaminación del aire ambiente y doméstico, y que cerca del 99% de la población mundial vivía en lugares donde no se cumplían los niveles de las directrices de calidad del aire.⁴

En ese sentido, es inevitable afirmar que la crisis climática y la contaminación del aire están conectadas en un ciclo que se retroalimenta. Los mismos procesos industriales, agrícolas y de transporte que emiten gases de efecto invernadero también liberan contaminantes que deterioran la calidad del aire. Estos

¹ IPCC, 2013: Glosario [Planton, S. (ed.)]. En: Cambio Climático 2013. Bases físicas. Contribución del Grupo de trabajo I al Quinto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S.K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex y P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, Reino Unido y Nueva York, NY, Estados Unidos de América. P.188

² Corona, S. (2016b, diciembre 30). Los alcaldes de las ciudades más pobladas piden acciones concretas contra el cambio climático. *El País*. https://elpais.com/internacional/2016/12/01/actualidad/1480547801_556129.html

³ Organización Mundial de la Salud (OMS) (2021, 22 septiembre). Calidad del aire y salud. Organización Mundial de la Salud. [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)

⁴ Organización Mundial de la Salud (OMS) (2024, 16 septiembre). Calidad del aire. Organización Mundial de la Salud. <https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire>



contaminantes, como el carbono negro y el ozono troposférico, contribuyen al calentamiento global mientras agravan problemas respiratorios y cardiovasculares.

El cambio climático, por su parte, exacerba las olas de calor, lo que intensifica los efectos negativos de la contaminación del aire. Así, este vínculo entre clima y contaminación aumenta el riesgo de mortalidad, especialmente en los grupos más vulnerables.⁵

En este contexto, la mala calidad del aire se convierte en una preocupación urgente en las grandes ciudades. A medida que el planeta se calienta, las ciudades experimentan más episodios de contaminación asociados a altas temperaturas, y las emisiones de autos particulares con motores de combustión interna son una fuente importante de partículas finas y gases tóxicos. Estos vehículos contribuyen no solo al deterioro de la salud pública, sino también al aumento de las temperaturas urbanas. Reducir el uso de automóviles particulares y apostar por opciones sostenibles, como el transporte eléctrico, pero sobre todo el transporte público bajo en emisiones, es crucial para frenar tanto la crisis climática como la contaminación atmosférica.⁶

El papel de los autos en las grandes ciudades es crítico en esta problemática. Los vehículos particulares, sobre todo los que funcionan con motores de combustión interna, son responsables de una parte significativa de las emisiones de CO₂ y partículas nocivas. Estos contaminantes no solo afectan la calidad del aire, sino que también impulsan el calentamiento global. Además, el tráfico y la congestión

⁵ Beatriz Cárdenas, Shazabe Akhtar and Beth Elliott (10 de septiembre de 2024). Calor y contaminación: La combinación mortal que amenaza las ciudades. World Resources Institute (WRI). <https://es.wri.org/insights/calor-y-contaminacion-la-combinacion-mortal-que-amenaza-las-ciudades>

⁶ Banco Mundial (1 de septiembre de 2022). Lo que hay que saber sobre el cambio climático y la contaminación atmosférica. Banco Mundial (BM). <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2022/09/01/what-you-need-to-know-about-climate-change-and-air-pollution>



agravan la situación, aumentando las emisiones por cada kilómetro recorrido. Implementar políticas que limiten el uso de autos contaminantes y promuevan alternativas limpias, especialmente a través del transporte público, es una de las soluciones más efectivas para abordar ambos problemas.⁷

Así, si bien el uso de vehículos particulares se ha vuelto parte esencial de la vida urbana, es necesario reconocer que continuar con este modelo tiene un alto costo ambiental y de salud. Las soluciones integrales deben enfocarse en reducir la dependencia de estos autos, mejorando la infraestructura para opciones de transporte más limpias y eficientes. Esto no solo permitirá disminuir las emisiones que contribuyen al cambio climático, sino también mejorar la calidad del aire que respiramos, impactando directamente en la salud de millones de personas.

Una situación es evidente: es urgente poner fin a la dependencia de los combustibles fósiles e invertir en fuentes de energía renovable puede ayudar a reducir tanto las temperaturas como los niveles de contaminación del aire.⁸

De acuerdo con el Gobierno de México, se proyecta que al año 2030 el sector transporte generará 250 millones de toneladas de CO₂.⁹ Esta cifra es catástrofica en sí misma. En ese sentido, para conservar un clima habitable, la media de emisiones anuales de carbono por persona necesitaría bajar de las 6,3 toneladas (2020) a las 2,1 toneladas en 2030, tal como recomiendan los expertos.¹⁰ Con esos dos datos contrarios, es indispensable fijar una meta para ofrecer alternativas de

⁷ Gaona Quiroga, López Alfaro (2021). El llamado de la ciencia a la acción por el clima y el aire. AIDA. <https://aida-americas.org/es/blog/el-llamado-de-la-ciencia-a-la-accion-por-el-clima-y-el-aire>

⁸ Beatriz Cárdenas, Shazabe Akhtar and Beth Elliott (10 de septiembre de 2024). Calor y contaminación: La combinación mortal que amenaza las ciudades. World Resources Institute (WRI). <https://es.wri.org/insights/calor-y-contaminacion-la-combinacion-mortal-que-amenaza-las-ciudades>

⁹ Gobierno de México (2021). "Descarbonización del transporte, clave para lograr las metas de mitigación de GEI". Disponible en: <https://cambioclimatico.gob.mx/descarbonizacion-del-transporte-clave-para-lograr-las-metas-de-mitigacion-de-gei/>

¹⁰ ONU (2025). "Su guía contra el cambio climático: el transporte". Disponible en: <https://www.un.org/es/actnow/transport>



transporte público que masifiquen la movilidad, la vuelva aún más accesible y asegure su sostenibilidad.

2. Situación Global

Los autos de combustión interna son una fuente significativa de contaminación atmosférica y contribuyen gravemente al cambio climático. En todo el mundo, el transporte representa casi una cuarta parte de las emisiones globales de gases de efecto invernadero relacionados con la energía.¹¹ Además, el transporte es el segundo sector con mayor número de emisiones a nivel global.¹² De estas emisiones, los automóviles particulares, que dependen de combustibles fósiles, emiten grandes cantidades de dióxido de carbono (CO₂) y otros contaminantes peligrosos para el aire y la salud humana. Estas emisiones no solo deterioran la calidad del aire, sino que también intensifican el efecto invernadero, agravando la crisis climática.

a. Problemática

A nivel global, se estima que los automóviles contribuyen con alrededor del 15% al 20% de las emisiones de CO₂, lo que agrava la crisis climática. En los países desarrollados, las políticas más estrictas sobre emisiones están regulando estos vehículos, pero en las naciones en desarrollo, muchos autos usados de baja calidad son importados, exacerbando el problema. Entre 2015 y 2018, se exportaron 14 millones de vehículos usados, de los cuales el 80% fue enviado a países de ingresos bajos y medios. Estos autos, que no

¹¹ Hannah Ritchie (2020). Sector by sector: where do global greenhouse gas emissions come from. Published online at OurWorldinData.org. <https://ourworldindata.org/ghg-emissions-by-sector>

¹² Hannah Ritchie, Pablo Rosado and Max Roser (2020). Breakdown of carbon dioxide, methane and nitrous oxide emissions by sector. Published online at OurWorldinData.org : <https://ourworldindata.org/emissions-by-sector> []



III LEGISLATURA

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



cumplen con las normativas ambientales, tienen un impacto directo en el aumento de las emisiones contaminantes.¹³

Según datos del Foro Internacional del Transporte, si no se intensifican las políticas para reducir las emisiones, el transporte solo logrará una reducción del 3% en sus emisiones de CO₂ para 2050, lo que es muy inferior al objetivo del Acuerdo de París.¹⁴

Asimismo, la tendencia estudiada sobre el transporte público urbano bajo en carbono en América Latina referencia que en términos generales, los distintos planes, programas y proyectos que existen a nivel mundial para buscar una disminución de las emisiones de carbono en los sistemas de transporte, apuntan fundamentalmente a mejorar la oferta y a disminuir la demanda de forma directa, es decir, dentro del mismo sistema de transporte urbano.¹⁵

Del mismo modo, en el documento citado se menciona lo siguiente:

- 1) Para la mejora a la oferta directa del sistema de transporte, destacan las siguientes acciones:
 1. La mejora de la participación modal, con una diversificación hacia modos más limpios.
 2. La reducción del uso del automóvil privado, privilegiando el uso del transporte público.

¹³ UNEP, ONU (2020). Nuevo informe de la ONU destaca los impactos ambientales de la exportación de vehículos usados al mundo en desarrollo. ONU. <https://www.unep.org/es/noticias-y-reportajes/comunicado-de-prensa/nuevo-informe-de-la-onu-destaca-los-impactos-ambientales>

¹⁴ International Transport Forum (ITF) (18 de enero de 2024). Reducir las emisiones de CO₂ del transporte puede reducir las necesidades de inversión en infraestructuras. ITF. <https://www.itf-oecd.org/reducir-las-emisiones-de-co2-del-transporte-puede-reducir-las-necesidades-de-inversi%C3%B3n-en>

¹⁵ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2012). "El transporte público urbano bajo en carbono en América Latina". Disponible en: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/ac1ec849-22d7-4b16-9a95-461821461778/content>



III LEGISLATURA

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



3. El mejoramiento de las tecnologías asociadas a los automóviles, con la fabricación de automóviles verdes.
- 2) Asimismo, para la demanda directa del sistema de transporte, destaca lo siguiente:
 1. La igualación de los precios al costo total y las restricciones al tránsito.
 2. La transferencia de costos que involucra la recuperación total o parcial de las inversiones públicas en relación a la construcción, reparación y operación de redes de caminos. Incluye tarificación vial y control de estacionamiento, entre otros. El principal objetivo es desincentivar el uso de automóviles en momentos de máxima demanda y promover el uso de otros medios de transporte.
 3. Impuestos a la contaminación, en la forma de impuestos a los vehículos y combustibles, así como sobrecargos a los dueños de vehículos de baja eficiencia energética.
 4. Las restricciones al tránsito, como forma directa de reducirlo (por ejemplo, restricción vehicular por ciertos dígitos de la patente).
- 3) De igual manera, se menciona que es necesario para complementar la política de reducción de emisiones en el transporte el desarrollo de las ciudades sobre la base de formas urbanas compactas, es decir, que exista un mejor entendimiento de las relaciones entre transporte y sistema urbano (forma urbana, densidad urbana y usos del suelo) en un área metropolitana completa.
- 4) Por último, dentro de los principales retos en la materia se menciona:
 1. Crear institucionalidad y planificación territorial en los sistemas de transporte.



III LEGISLATURA

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



2. Desarrollar un sistema de planificación territorial integral.
- 5) Por último, los elementos que deben de ser considerados para el análisis de una política en la materia son:
 1. Los edificios: pueden ser espacios susceptibles para mejoras en el desarrollo urbano, disminución de traslados y reducción directa de emisiones.
 2. Vehículos para transporte comercial: es indispensable apuntar a este sector, ya que por su naturaleza requiere de un tratamiento distinto al transporte privado y al transporte público.
 3. Infraestructura de transporte: es necesario analizar los costos de colocación de infraestructura para carga y mantenimiento de este tipo de medios.
 4. Infraestructura eléctrica: además de la distribución final para el transporte, es indispensable contar con una política complementaria que permita acceder a energía de fuentes renovables bajas en emisiones.

Así, con este último estudio mencionado, es posible precisar que aunque la transición energética en el transporte público es una necesidad tanto para mejorar la oferta como para reducir emisiones, es indispensable acompañar este tipo de políticas con más acciones que permitan generar soluciones integrales para las ciudades.

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



III LEGISLATURA

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



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.

En particular, los ODS principalmente relacionados son los números 7 y 11. Primero, el número 7 “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna” determina distintas metas relacionadas al objetivo de esta iniciativa¹⁶:

7.1 De aquí a 2030, garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos

7.2 De aquí a 2030, aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas

7.3 De aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética

7.a De aquí a 2030, aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias

7.b De aquí a 2030, ampliar la infraestructura y mejorar la tecnología para prestar servicios energéticos modernos y sostenibles para todos en los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países en desarrollo sin litoral, en consonancia con sus respectivos programas de apoyo

Asimismo, el Objetivo 11 “Lograr que las ciudades sean más inclusivas,

¹⁶ONU (2025). Objetivos de Desarrollo Sostenible: Objetivo 7, Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/energy/>



III LEGISLATURA

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



seguras, resilientes y sostenibles” enuncia lo siguiente¹⁷:

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países

11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales

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 el medio ambiente, y aunque no se centra exclusivamente en la contaminación del transporte, promueve estándares

¹⁷ ONU (2025). Objetivos de Desarrollo Sostenible: Objetivo 11, Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>



III LEGISLATURA

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



ambientales más estrictos y compromete a las partes a reducir la contaminación y mejorar la eficiencia energética en este sector.

c. Ejemplos relevantes

Debido a sus impactos en la salud y el medio ambiente, la contaminación del aire ha ganado relevancia en las agendas internacionales. En septiembre de 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que incluye varios objetivos relacionados con esta problemática. Entre ellos, se destacan la meta 3.9, que busca reducir significativamente las muertes y enfermedades causadas por contaminantes en el aire, agua y suelo; la meta 7.1, que promueve el acceso universal a energía moderna y asequible; y la meta 11.2, centrada en promover el transporte sostenible.¹⁸

En lo general, una tendencia indispensable mencionada en diversas fuentes es la implementación de las “zonas cero emisiones”. Se trata de pequeñas áreas designadas de aproximadamente 1,5 a 11 millas cuadradas dentro de grandes ciudades de Europa, Asia y América del Norte, donde solo los vehículos de cero emisiones (como automóviles y camiones eléctricos), los peatones y las bicicletas tienen acceso sin restricciones, mientras que los vehículos a gasolina y diésel están prohibidos o se les obliga a pagar una tarifa de acceso.¹⁹

Sin embargo, además del establecimiento de esas zonas, es indispensable apuntalar a una política de sostenibilidad urbana compleja, que incluya temas

¹⁸ Organización Mundial de la Salud (OMS). (2024, 16 septiembre). Calidad del aire. Organización Mundial de la Salud. <https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire>

¹⁹ WRI (2024). “Las zonas de cero emisiones ayudan a algunas ciudades a combatir la contaminación”. Disponible en: <https://www.wri.org/insights/zero-emission-zones-lessons-cities>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



relacionados a la oferta y demanda de transporte, a la densidad urbana y al estilo de vida en general de las ciudades, como se señaló en párrafos anteriores.

En ese sentido, existen ejemplos en Europa, América del Norte y América Latina que valen la pena mencionar. En primer lugar, en Europa se pueden ser las principales referencias en materia de innovación:

1. París cuenta con una política integral sumamente ambiciosa, especialmente para mejorar la calidad del aire. Las medidas específicas incluyen la mejora de la red peatonal, la promoción del uso de vehículos eléctricos y la prohibición del uso de vehículos diésel contaminantes para 2020. Con la implementación gradual de estas políticas en los próximos años, París espera lograr su objetivo final de reducir las emisiones del transporte en un 60 % para 2020. Otras medidas clave del plan de París para combatir la contaminación del aire relacionada con el tráfico son las mejoras en los programas emblemáticos de autoservicio de bicicletas y vehículos compartidos eléctricos de la ciudad, Velib' y Autolib'. Para respaldar estos servicios, París agregó 1,279 estacionamientos para bicicletas en 2014 e instalará 1,400 km de ciclovías para 2020, con el objetivo de aumentar la proporción de viajes en bicicleta al 15% para ese año.²⁰
2. Amsterdam tiene planes ambiciosos para convertirse en una zona de cero emisiones para 2030, inicialmente enfocándose en los camiones dentro de ciertas áreas, antes de extender las restricciones a los automóviles privados, generando una política de oferta antes que de restricción.²¹
3. Londres ha implementado la Zona de Ultra Bajas Emisiones (Ultra Low Emission Zone), que ha reducido significativamente las emisiones de dióxido

²⁰ C40 Cities (2016). "Cities100: París - La política de transporte frena la contaminación del aire". Disponible en: <https://www.c40.org/es/case-studies/cities100-paris-transport-policy-curbs-air-pollution/#:~:text=en%20un%2060%20de%20salud%20respiratoria%20de%20sus%20residentes>.

²¹ WRI (2024). "Las zonas de cero emisiones ayudan a algunas ciudades a combatir la contaminación". Disponible en: <https://www.wri.org/insights/zero-emission-zones-lessons-cities>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



de nitrógeno en el centro y los barrios periféricos de la ciudad. Según la agencia gubernamental Transport for London , la Zona de Emisiones Ultra Bajas ayudó a reducir las emisiones nocivas de dióxido de nitrógeno en un 53 por ciento en el centro de la ciudad y en un 21 por ciento en los barrios exteriores.²²

4. Oslo, Noruega, Oslo también ha tomado medidas importantes en transporte público libre de emisiones y ha incluido maquinaria de construcción sin emisiones en sus proyectos públicos desde 2019.²³

En segundo lugar, la tendencia global estudiada por C40 Cities determina lo siguiente en materia de transporte:

Las ciudades con estrategias de transporte más exitosas priorizan las calles amigables para las personas por sobre el espacio para los automóviles. Las ciudades tienen la capacidad de construir un futuro en el que la mayoría de las personas se desplacen a pie, en bicicleta o en transporte compartido, y asegurarse de que los viajes restantes en vehículo se realicen en vehículos de cero emisiones.²⁴

Asimismo, de acuerdo con el estudio “Acelerador de Calles Verdes y Saludables del C40: Cómo las ciudades están ofreciendo urgentemente calles más verdes, saludables y más inclusivas” , elaborado en 2023 por esta organización, es relevante destacar la siguiente información²⁵:

1. Son 35 ciudades o “signatarios” evaluados alrededor del mundo.

²² Triple Pundit (2025). “Net-Zero Cities: Local Approaches to a Global Problem”. Disponible en: <https://www.triplepundit.com/story/2025/net-zero-cities/816966>

²³ *Idem.*

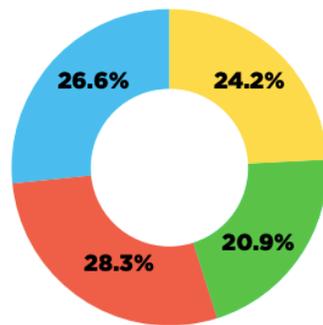
²⁴ C40 Cities (2025). “Transportation”. Disponible en: <https://www.c40.org/what-we-do/scaling-up-climate-action/transportation/>

²⁵ C40 Cities (2025). “Acelerador de Calles Verdes y Saludables del C40: Cómo las ciudades están ofreciendo urgentemente calles más verdes, saludables y más inclusivas”. Disponible en: https://www.c40.org/wp-content/uploads/2024/04/C40_Green_Healthy_Streets_Accelerator_Spanish_2023.pdf

2. Existe una diversidad importante de políticas, pero destacan 4: áreas de planificación, fletes cero emisiones, vehículos privados cero emisiones y ciclismo y tránsito.
3. De las cuatro zonas estudiadas, Europa es la que mejor comportamiento ha tenido en relación a transporte público bajo en emisiones.

Los puntos anteriormente mencionados pueden ser analizados igualmente en los siguientes gráficos:

La figura 2: Desglose de las medidas relativas a la zona de emisiones cero



Las zonas sin emisiones (ZEA) son una prioridad estratégica para las ciudades, representando una visión holística que comprende varias intervenciones en todo el sector del transporte. Esto se refleja en la gama de acciones que las ciudades están implementando hacia los ZEAs.

La figura 2 ilustra las áreas en las que las ciudades están tomando medidas hacia los ZEA, como se informó a C40.

- ▶ Planificación de Área de Emisión Cero
- ▶ Flete cero de emisiones
- ▶ Cero vehículos de emisión
- ▶ Paseo, ciclismo y tránsito

Medidas relativas a la zona de emisiones cero. Fuente: C40 Cities (2025). "Acelerador de Calles Verdes y Saludables del C40: Cómo las ciudades están ofreciendo urgentemente calles más verdes, saludables y más



III LEGISLATURA

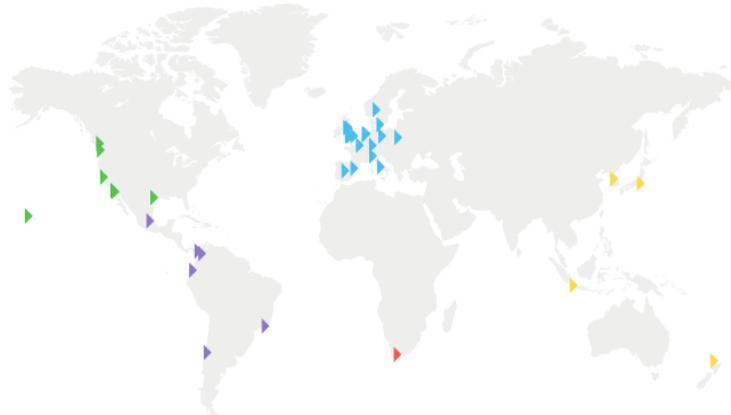
GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

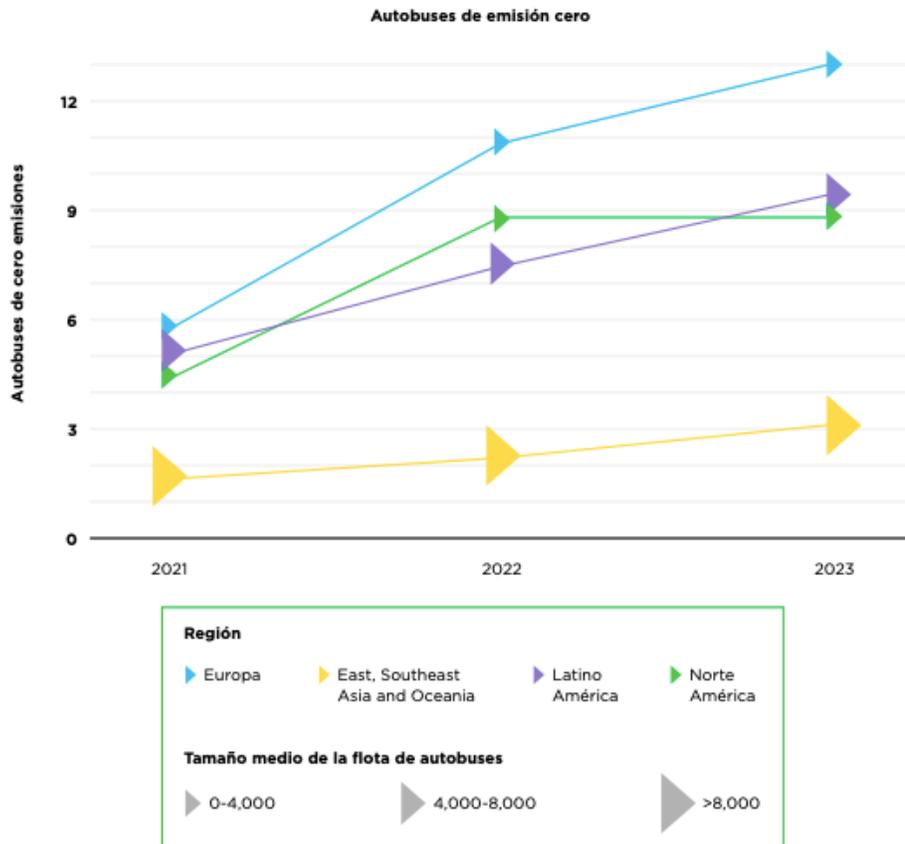
SIGNATARIOS



- | | | |
|-------------------|--------------------|------------------|
| ▶ Amsterdam | ▶ Yakarta | ▶ Río de Janeiro |
| ▶ Auckland | ▶ Liverpool | ▶ Roma |
| ▶ Austin | ▶ Londres | ▶ Rotterdam |
| ▶ Barcelona | ▶ Los Ángeles | ▶ Santa Mónica |
| ▶ Berlín | ▶ Madrid | ▶ Santiago |
| ▶ Birmingham | ▶ Medellín | ▶ Seattle |
| ▶ Bogotá | ▶ Ciudad de México | ▶ Seúl |
| ▶ Ciudad del Cabo | ▶ Milán | ▶ Tokio |
| ▶ Copenhague | ▶ Oslo | ▶ Vancouver |
| ▶ Gran Manchester | ▶ Oxford | ▶ Varsovia |
| ▶ Heidelberg | ▶ París | ▶ West Hollywood |
| ▶ Honolulu | ▶ Quito | |

Signatarios del C40 Cities. Fuente: C40 Cities (2025). "Acelerador de Calles Verdes y Saludables del C40: Cómo las ciudades están ofreciendo urgentemente calles más verdes, saludables y más inclusivas".

► La figura 3: Flotas de autobuses sin emisiones



Las ciudades están tomando las medidas necesarias para pasar a cero emisiones lo antes posible, para dar la bienvenida a una nueva era de transporte público más limpio y verde. En general, hay más de 10,000 autobuses sin emisiones en funcionamiento en todas las ciudades firmantes.

En la figura 3 se muestra la evolución de la incorporación de autobuses sin emisiones en las ciudades firmantes entre 2021 y 2023, por región. Demuestra que las ciudades siguen transitando sus flotas públicas a cero emisiones, con el porcentaje de la flota que es cero emisiones aumentando año tras año desde 2023, con una excepción en América del Norte entre 2022 y 2023.

Gráfico basado en datos de 28 ciudades del C40 que informan a través del Acelerador de Calles Verdes y Saludables.

Flota de autobuses sin emisiones. Fuente: C40 Cities (2025). "Acelerador de Calles Verdes y Saludables del C40: Cómo las ciudades están ofreciendo urgentemente calles más verdes, saludables y más inclusivas".



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



En tercer lugar, América del Norte, especialmente Canadá, y América Latina cuentan ejemplos que también vale la pena señalar²⁶:

1. **Bogotá, Colombia:** Esta ciudad lidera la región con una flota de casi 1,500 autobuses eléctricos, lo que representa más del 16% de su flota de autobuses públicos, siendo la más grande fuera de China. Además, la ciudad está realizando una importante labor para avanzar hacia la movilidad activa en la ciudad. El sistema de bicicletas compartido de la ciudad, Tembici, ha permitido más de 1.1 millones de viajes desde su lanzamiento en 2022. El sistema proporciona a los residentes 1,500 bicicletas, 1,500 bicicletas asistidas por pedal, 150 manillares, 150 bicicletas de caja, 150 asientos para niños y 300 estaciones para reparación de bicicletas. Asimismo, la ciudad ha mantenido 29,000 metros cuadrados de plataformas peatonales, ha instalado 5,354 cruces peatonales y 521 elementos de protección de peatones, y ha llevado a cabo 3,034 intervenciones de pacificación del tráfico. También, Bogotá está trabajando en su estrategia Barrios Vitales, que maneja el tráfico vehicular y revitaliza el espacio público para asegurar que las comunidades locales vivan cerca de todas sus necesidades esenciales. Bogotá ha lanzado cuatro barrios Vital: San Felipe, El Porvenir, Las Cruces y San Cristóbal.
2. **Medellín, Colombia:** Como parte de su participación en iniciativas internacionales como el Zero Emission Bus Rapid-deployment Accelerator (ZEBRA), Medellín está comprometida en aumentar la disponibilidad de autobuses eléctricos, apoyada por compromisos políticos ambiciosos y modelos de negocio innovadores que incluyen la colaboración entre la ciudad, fabricantes de autobuses y socios financieros. La ciudad también está trabajando para mejorar su sistema de transporte público a través de la Resolución Municipal 2504 de 2016. Esta resolución tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los residentes mediante la eficiencia, la seguridad, la accesibilidad, la integración, la sustentabilidad y la comunidad.

²⁶ *Idem.*



III LEGISLATURA

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

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

En el marco de esta ley administrativa se definió y se está aplicando un calendario para la renovación de los vehículos de transporte público. En marzo de 2023 se habían renovado un total de 1,410 vehículos con combustibles limpios.

3. **Santiago, Chile:** Santiago tiene la segunda flota más grande de autobuses eléctricos en América Latina y se proyecta un aumento significativo en la adopción de estos vehículos hacia 2025. Desde octubre de 2023, en la zona metropolitana de Santiago hay 2,247 autobuses eléctricos, lo que representa el 31% de la flota total. Esto es el resultado de un esfuerzo estatal importante. Entre las medidas adoptadas cabe mencionar el programa de mujeres conductoras de la ciudad, que ofrece becas para que las mujeres obtengan su licencia de autobús y proporciona contratos de trabajo al finalizar el curso. La ciudad ha introducido 22 autobuses adicionales para el transporte vecinal en siete comunas de la Región Metropolitana de Santiago, que representan el 13% de las comunas y alcanzan un total de 2,269 autobuses eléctricos. La meta propuesta para 2026 se excedió en un 73% en 2023.
4. **Vancouver, Canadá:** Ha trabajado de manera coordinada con TransLink, la autoridad regional de transporte, para avanzar en la transformación de su flota de autobuses. Vancouver sigue avanzando hacia la compra solo de autobuses eléctricos con baterías para sustituir a los salientes del diesel y los autobuses híbridos eléctricos. Aunque está un poco atrasado con la cantidad de autobuses que ha comprado debido a los impactos financieros de la pandemia COVID-19, TransLink compró 15 nuevos autobuses eléctricos de baterías junto con la aprobación de añadir otros 57 autobuses eléctricos de baterías a la flota en el segundo trimestre de 2023.

En párrafos previos se han citado 8 ejemplos en Europa, América Latina y América del Norte. Sin embargo, a partir de iniciativas como C40 Cities es posible identificar una tendencia global donde prácticamente todas las grandes ciudades globales ya cuentan con al menos una política pública



III LEGISLATURA

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



diseñada en la materia. Tan solo en la iniciativa C40 Cities existen más de 35 signatarios o ciudades, dentro de ellas la Ciudad de México, que ejemplifican como a nivel global esta tendencia toma forma. Asimismo, es importante destacar que en la región de América del Norte como espacio al cuál pertenece México y en la región de América Latina como zona de importante influencia y relación de nuestro país, existe una importante tendencia a priorizar el transporte público sostenible, especialmente en LATAM, lo que en buena medida también evidencia como es posible migrar a modelos de vida y movilidad sostenibles, incluyentes y que se adaptan al ritmo urbano preexistente.

3. Situación Nacional

En México, la crisis climática y la contaminación están profundamente relacionadas con el uso de vehículos de combustión interna. Este sector es responsable de una parte considerable de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros contaminantes que afectan tanto la calidad del aire como el calentamiento global. Los esfuerzos internacionales para mitigar el cambio climático, como el Acuerdo de París, obligan a México a reducir sus emisiones, lo que incluye una transición en el transporte hacia tecnologías más limpias.

Asimismo, en 2022, México actualizó sus objetivos de mitigación del cambio climático, fijándose como meta una reducción de 35 % de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, una cifra significativamente superior a la anterior reducción de 22 % propuesta en 2020. En caso de obtener apoyo



externo, México se ha comprometido a superar ese objetivo y alcanzar una reducción más ambiciosa: 40 % de GEI para 2030.²⁷

En todos los sectores económicos se han identificado 35 medidas para alcanzar dichos objetivos; éstas se han clasificado en tres grupos: soluciones naturales, transporte con bajas emisiones de carbono y regulación industrial.²⁸

Se prevé que estas medidas produzcan una mitigación anual total estimada de 88.9 millones de toneladas equivalentes de dióxido de carbono (MtCO₂e), de aquí a 2030. En el sector del transporte, en consonancia con los compromisos de la COP26 de Glasgow de poner fin a la venta de vehículos nuevos con motor de combustión interna para 2040, México está intensificando sus esfuerzos para avanzar en la venta de vehículos eléctricos, en colaboración con el sector privado y las ciudades de todo el país.²⁹

En ese sentido, una visión que es relevante citar, es la expuesta por Iniciativa Climática de México para establecer una Trayectoria de Emisiones Netas Cero para México 2060. Así, se propone el año 2060 como el plazo más corto posible para alcanzar este objetivo.³⁰

Esta ruta tiene importantes consideraciones en relación con la energía eléctrica, pues establece que, para alcanzar el objetivo de emisiones netas cero, a partir de 2027, no deben instalarse nuevas centrales de generación de electricidad que utilicen combustibles fósiles. Igualmente, se debe

²⁷ ITPD (2024). "Ciudades compactas y electrificadas: México". Disponible en: https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2024/10/23102024_Ciudades-compactas-y-electrificadas-Mexico.pdf

²⁸ *Idem.*

²⁹ *Idem.*

³⁰ *Idem.*

descarbonizar la electricidad hasta alcanzar una matriz de generación de energía limpia y renovable de 88 %. En cuanto al sector del transporte, establece que en 2060 los vehículos eléctricos deberán representar 92 % de la flota nacional.³¹ Además, el fomento de la movilidad no motorizada y las mejoras en el diseño y la planificación de las ciudades también se consideran medidas clave para alcanzar las emisiones netas cero para 2060. Lo anterior es observable en la siguiente gráfica:

4.2.
Impactos del
escenario sobre
las emisiones
del transporte

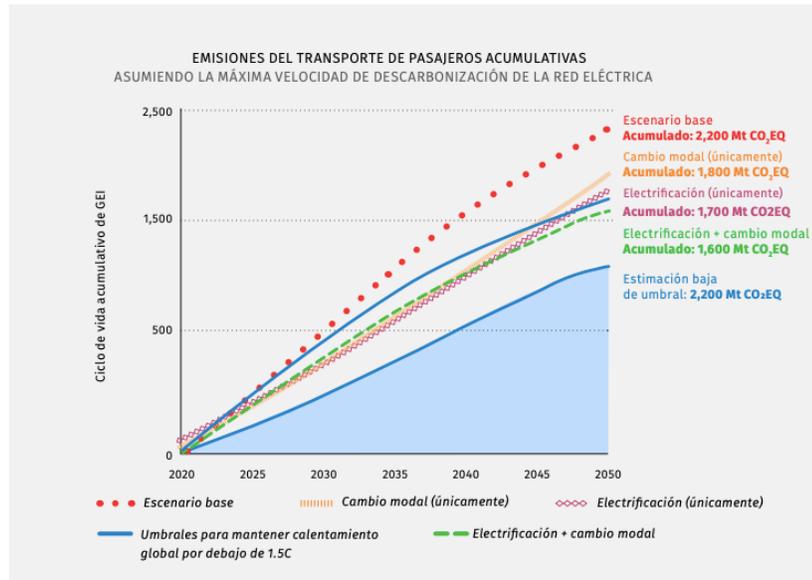


Figura H.
Emisiones de gases de efecto invernadero por escenario

Emisiones de transporte de pasajeros acumulativas. Fuente: ITPD (2024). "Ciudades compactas y electrificadas: México".

a. Problemática

Las ciudades mexicanas padecen serios problemas de contaminación ambiental, y el sector transporte es una de sus principales causas al contribuir con el 20.4% de la emisión de GEI, de los cuales el 16.2% proviene del subsector automotor, en su mayoría, por viajes en transporte

³¹ Idem.



III LEGISLATURA

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



individual motorizado.³²

En algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10), y lo más grave, es que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en nuestro país 14,700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire, y es que los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende de la salud de la población.³³

Es importante resaltar que los automóviles particulares generan el 18% de las emisiones de CO₂, principal gas causante del efecto invernadero. Este fenómeno podría costar al país hasta el 6% del PIB, si no se toman las medidas de prevención adecuadas. En las cinco Zonas Metropolitanas del país que concentran el 40% de la población urbana nacional, las pérdidas por externalidades negativas alcanzan costos que rondan el 4% del PIB.³⁴

Además, los motores de combustión interna son responsables del 44% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM), lo que representa el 8% de las emisiones de GEI relacionadas con la energía en todo México.³⁵

³² ONU-Habitat. Contaminación, automóviles y calidad del aire. ONU. <https://onu-habitat.org/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

³³ *Idem.*

³⁴ *Idem.*

³⁵ Gershenson García (2021). EL SECTOR TRANSPORTE EN LA UNAM COMO EMISOR DE GASES DE EFECTO INVERNADERO. PINCC UNAM. <https://www.pincc.unam.mx/wp-content/uploads/2022/02/movilidad-cambio-climatico.pdf>



III LEGISLATURA

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



b. Fundamento legal

En lo general, el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), en su quinto párrafo, establece lo siguiente:

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.

En lo particular, la Ley General de Cambio Climático es reglamentaria de las disposiciones de la CPEUM en materia de protección al ambiente, desarrollo sustentable, preservación y restauración del equilibrio ecológico de acuerdo con su artículo 1º. En ese sentido, el artículo 2º de 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;



III LEGISLATURA

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



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 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 (...)



III LEGISLATURA

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



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.



III LEGISLATURA

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



c. Ejemplos relevantes

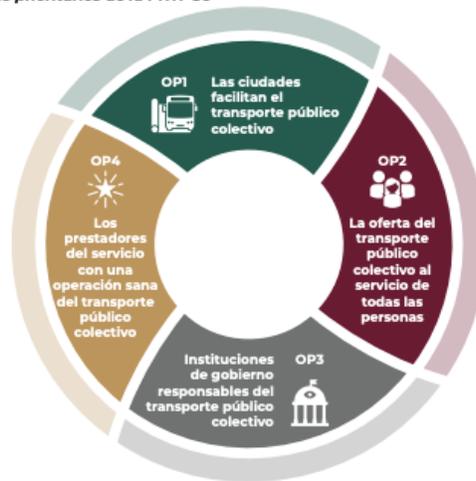
En 2024 fue presentada la “Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano”, la cual busca disminuir la prevalencia de esquemas de operación deficientes, conocidos como “hombre-camión”, en favor de sistemas basados en concesiones a empresas y que privilegien la eficiencia, la seguridad, el uso de tecnología actualizada, así como la sostenibilidad social y ambiental. En estos modelos, la planeación y regulación queda a cargo de las autoridades gubernamentales y se busca homologar las rutas de servicios bajo las mismas reglas de operación, priorizando en todo momento la atención a las personas usuarias.

Lo anterior, se fija en un contexto donde de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 (Instituto Nacional de Geografía y Estadística [INEGI], 2020), la mayoría de los viajes de nuestro país —alrededor de dos terceras partes— se hacen a pie o en servicios de transporte público. Además, de 2000 a 2022 el parque de este vehículo motorizado creció dramáticamente al pasar de 10.1 millones de unidades a 36.5 millones, lo cual equivale a más de 65 % del total de la flota de vehículos de motor registrados en el país (incluidos camiones para pasajeros, camiones y camionetas para carga y motocicletas). Eso quiere decir que, en poco más de dos décadas, el número de coches creció más de 260 % por ciento, a una tasa de crecimiento media anual de 6 % (ello, cabe mencionar, cuando la población total del país sólo creció 30 %).

Con ello, esta política pretende impulsar la diversificación del financiamiento para el transporte público en más fondos y programas, con participación tanto pública como privada, como un asunto que, junto con el fortalecimiento institucional, es esencial para lograr la transformación

en los servicios de transporte público.³⁶ Los cuatro ejes prioritarios de esta política se pueden resumir en el siguiente gráfico:

Figura 2. Objetivos prioritarios de la PNTPCU



Fuente: Elaboración propia.

- 

OP1 Las ciudades facilitan el transporte público colectivo
Lograr que las ciudades faciliten la operación de los servicios de transporte público colectivo, como espacios que cuidan y permiten el acceso de todas las personas a estos servicios.
- 

OP2 La oferta del transporte público colectivo al servicio de todas las personas
Garantizar servicios de transporte público colectivo que operen bajo estándares de asequibilidad, calidad y seguridad, que contribuyan al bienestar de las personas usuarias.
- 

OP3 Instituciones de gobierno responsables del transporte público colectivo
Que la autoridad asuma plenamente la responsabilidad de garantizar el acceso al transporte público colectivo de las personas como parte del derecho a la movilidad y habilitador de otros derechos humanos, contando con las capacidades, recursos y atribuciones suficientes para lograrlo.
- 

OP4 Los prestadores del servicio con una operación sana del transporte público colectivo
Fortalecer a los organismos operadores del transporte público colectivo como corresponsables de garantizar un transporte eficiente, seguro y de calidad, al servicio de las personas.

Objetivos prioritarios de la PNTPCU. Fuente: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2024). "Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano".

³⁶ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2024). "Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano". Disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/politica-nacional-de-transporte-publico-colectivo-urbano?state=published>



4. Situación en Ciudad de México

En 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.³⁷ La capital ha sido una de las ciudades más contaminadas del mundo, especialmente por el uso intensivo de automóviles a gasolina y diésel. Ante ello, es indispensable contar con una política pública que identifique los distintos factores que provocan este fenómeno, así como atienda los problemas derivados del mismo.

En ese sentido, el C40 Cities menciona que la Ciudad de México ha adquirido 425 nuevas unidades de trolebús y tiene previsto llegar a 500 unidades para 2024. Se construyó recientemente una línea de trolebús de 7.6 km de altura, junto con dos líneas de Cablebús con un total de 10.9 km entre ellas, y se está construyendo una tercera línea de Cablebús con una longitud total de 5.4 km.³⁸

La ciudad también está mejorando la infraestructura de las líneas de metro 1 y 12, y se adquirieron otros 39 trenes que funcionarán en la línea 1 del metro. Se ampliaron las líneas 3, 4 y 5 del sistema Metrobús, y la línea 3 se convirtió en la primera línea 100% eléctrica con la introducción de 63 nuevas unidades eléctricas. La ciudad también se prepara para la conversión de la línea 4 del Metrobús.

³⁷ 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%BAblico%20en%202021.>

³⁸ C40 Cities (2025). "Acelerador de Calles Verdes y Saludables del C40: Cómo las ciudades están ofreciendo urgentemente calles más verdes, saludables y más inclusivas". Disponible en: https://www.c40.org/wp-content/uploads/2024/04/C40_Green_Healthy_Streets_Accelerator_Spanish_2023.pdf



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



El mantenimiento se llevó a cabo en 12.7 km de tren ligero y se adquirieron nueve trenes para mejorar la eficiencia energética del sistema. En el transporte privado, los taxistas están siendo alentados a convertir sus unidades que tienen diez o más años de edad a través de incentivos financieros que les permitan cambiar su vehículo por vehículos híbridos y eléctricos. La ciudad también está facilitando la captación de bicicletas a través de la construcción de nuevos carriles para bicicletas, que hasta la fecha suman 230 km.

Además, se han construido diez grandes y medianos garajes para bicicletas, de los 16 previstos para 2024. La ciudad ha renovado 480 estaciones de bicicletas del sistema Ecobici para compartir bicicletas y ha creado 207 nuevas, además de renovar 5,800 bicicletas y tratar de llegar a 9,300 para 2024.

d. 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 mexicano³⁹.

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 de altura que dificulta la dispersión de los agentes contaminantes⁴⁰.

³⁹ Beauregard, L. (2016, 10 mayo). La Ciudad de México se ahoga. El País. https://elpais.com/internacional/2016/03/03/mexico/1457040820_632100.html

⁴⁰ *Idem*



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 OMS⁴¹. 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.⁴²

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 siendo de combustión interna.⁴³

⁴¹ 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>

⁴² 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%BAblico%20en%202021.>

⁴³ Beatriz Cárdenas, Shazabe Akhtar and Beth Elliott (10 de septiembre de 2024). Calor y contaminación: La combinación mortal que amenaza las ciudades. World Resources Institute (WRI). <https://es.wri.org/insights/calor-y-contaminacion-la-combinacion-mortal-que-amenaza-las-ciudades>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



e. Fundamento Legal

En lo general, la Constitución Política de la Ciudad de México establece el “Derecho a un medio ambiente sano” en su artículo 13, inciso A y el “Derecho a la movilidad” en el mismo artículo, inciso E. Dichas disposiciones son relevantes para la presente iniciativa ya que son normas que regulan el acceso a un medio ambiente sano, la mitigación de emisiones y el acceso a medios de transporte seguros, accesibles, cómodos, eficientes, de calidad y con plena igualdad.

En lo particular, la Ciudad de México cuenta con la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable. Al respecto, sus artículo 2º, 21, 22, 24 y 26 desarrollan las normas en materia de mitigación de emisiones. También, para el establecimiento de metas concretas, el séptimo transitorio señala:

Con el objetivo de lograr la neutralidad en emisiones de carbono hacia el año 2050, la Administración Pública de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia, implementará estrategias tendientes a promover en todos los sectores, acciones para mitigar la emisión de gases efecto invernadero y de adaptación al cambio climático, atendiendo al presupuesto de carbono previsto en la presente Ley.

f. Acciones actuales

En este tenor, el Gobierno de la Ciudad de México emitió recientemente, el 9 de junio de 2021, un decreto por el cual se abrogaba la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito



III LEGISLATURA

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



Federal el 16 de junio de 2011. Sumado a ello, publicó una nueva Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de México⁴⁴, aprobada por el Congreso de la Ciudad de México. Dentro de esta nueva ley se contemplan diversos mecanismos para el control y reducción de emisiones de Carbono y Gases de Efecto Invernadero (CyGEI), entre los que destacan:

I. El Artículo 16, dentro del capítulo II, que señala:

El Gobierno de la Ciudad de México desarrollará una política de adaptación al cambio climático de largo plazo, por medio de los instrumentos de planeación a que refiere esta Ley.

II. El Artículo 17, dentro del capítulo II, que señala:

Es prioritario para la Política de la Ciudad de México en materia de adaptación:

I. a IV. (...)

V. Impulsar las soluciones climáticas fundamentadas en la naturaleza, que generen beneficios sinérgicos en materia de adaptación basada en los ecosistemas, conservación y uso sustentable de la biodiversidad y mitigación de las emisiones de CyGEI.

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

⁴⁴ 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>



III LEGISLATURA

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



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 objetivo definido;*
- II. Promover el desarrollo sustentable de la Ciudad de México, mediante la implementación gradual de medidas de reducción y captura de emisiones de CyGEI;*



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



En cumplimiento de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de México (Ley de Cambio Climático), la CDMX cuenta con dos instrumentos que dirigen la política climática: la Estrategia Local de Acción Climática 2021-2050 (Estrategia) y el Programa de Acción Climática 2021-2030 (Programa). En ambos se busca integrar, coordinar e impulsar políticas públicas para disminuir los riesgos ambientales, sociales y económicos derivados del cambio climático, y así encaminar a la ciudad hacia un desarrollo bajo en carbono y resiliente, enmarcado en los enfoques y principios de la economía circular, la inclusión social, los derechos humanos y la equidad de género⁴⁵.

Dentro de la Estrategia Local de Acción Climática 2021-2050, en su eje 1 “Movilidad Integrada y Sustentable”, Línea de acción 1.1. “Gestionar la demanda y promover el cambio modal hacia modos limpios, activos y públicos de transporte”, se menciona únicamente lo siguiente:

Entre las medidas necesarias se encuentran el incrementar el uso de la bicicleta en el sistema de movilidad, mediante la ampliación de infraestructura ciclista, la instalación de biciestacionamientos y la renovación del servicio Ecobici, así como la Ampliación y mantenimiento de los sistemas de transporte público masivo de Cablebús y Metro.

⁴⁵ SEDEMA. (2021). Estrategia Local de Acción Climática 2021–2050 y Programa de Acción Climática 2021–2030. https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/DGCPCA/PACCM_y_ELAC.pdf



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



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

El objetivo es transformar y consolidar un sistema de movilidad de bajas emisiones, accesible, integrado, incluyente, eficiente y seguro que priorice la movilidad activa y las redes de transporte público.

*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 tiene como medida el incrementar la flota vehicular del sistema de transporte público por unidades que cuenten con algún tipo de certificado de bajas emisiones en Trolebuses, Metrobús, Metro y RTP.

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



III LEGISLATURA

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



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.

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.



III LEGISLATURA

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



A pesar de lo anterior, las metas incorporadas no establecen en ningún momento fechas concretas para la incorporación de transporte público bajo en emisiones y transporte público cero emisiones.

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 afiliadas⁴⁶ entre las cuáles se encuentra la Ciudad de México, cumpliendo con 2 requisitos indispensables como lo son el desarrollo de inventario de emisiones y **planes de acción concretos**⁴⁷. 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 2016⁴⁸.

En adición a la iniciativa C40, la Ciudad de México emitió el 03 Junio 2019 el “**Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad**”⁴⁹, 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

⁴⁶ C40. (2016). *C40 CITIES*. C40 CITIES. <https://www.c40.org/cities>

⁴⁷ C40. (2016). *C40 CITIES*. C40 CITIES. <https://www.c40.org/cities/mexico-city>

⁴⁸ Corona, S. (2016, 2 diciembre). París, 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

⁴⁹ 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>



III LEGISLATURA

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



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 menos contaminantes”⁵⁰.

La segunda iniciativa es la reciente adición de la CDMX a “Cities Race to Zero”⁵¹, la cuál es una campaña mundial respaldada por la ONU que reúne a actores no estatales -incluyendo empresas, ciudades, regiones e instituciones financieras y educativas- para tomar medidas rigurosas e inmediatas con el fin de reducir a la mitad las emisiones del mundo para 2030 y lograr un mundo más saludable y justo con cero emisiones de carbono⁵².

A partir de todo lo expuesto, este grupo parlamentario considera necesario movilizar a la Ciudad de México para continuar por el camino de políticas públicas claras y efectivas que permitan la reducción de emisiones CyGEI para el periodo 2030-2050,

⁵⁰ Ayala, C. (2021, 20 abril). Gobierno de la CDMX y AMIA van por reconfiguración de la movilidad. *El Economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Gobierno-de-la-CDMX-y-AMIA-van-por-reconfiguracion-de-la-movilidad-20210420-0143.html>

⁵¹ Race to Zero. (s. f.). *Who's in?* <https://racetozero.unfccc.int/join-the-race/whos-in/>

⁵² Climate Group. (s. f.). *Únete a Race to Zero* [Comunicado de prensa]. https://www.theclimategroup.org/sites/default/files/2021-09/How%20to%20join%20the%20Race%20to%20Zero_Espa%C3%B1ol.pdf



a través de generar e impulsar medidas que motiven la oferta de transporte público bajo en emisiones en 2040 y transporte público cero emisiones en 2050. Ello con la finalidad de abonar a la calidad de vida de los capitalinos y reforzar intenciones ya establecidas en la política pública local y en los distintos programas, tratados y mecanismos internacionales de los cuales México y la CDMX forman parte.

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 la oferta específica de transporte público bajo en emisiones en 2040 y transporte público cero emisiones en 2050, debe ser un parte aguas para afianzar esta política y contar con un referente temporal específico para lograr ciertas metas.

Asimismo, es indispensable señalar, que como grupo parlamentario, esta iniciativa significa la continuidad de otra iniciativa previamente presentada en el primer periodo ordinario de sesiones de esta III Legislatura, donde se establecían metas en materia de autos privados de combustión interna. En ese sentido, los legisladores que suscribimos esta propuesta referimos a que es necesario impulsar distintas acciones y metas con fechas concretas para lograr la reducción de emisiones en esta ciudad y así mejorar la calidad de vida de los capitalinos. Sabemos que, solo de manera integral, con múltiples enfoques y atendiendo a distintos elementos de la problemática de la crisis climática, es que podemos hallar soluciones complejas y que permitan a todos los sectores adaptarse y formar parte de la mitigación.



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:

Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México	Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
TRANSITORIOS	TRANSITORIOS
PRIMERO A SEPTIMO. ...	PRIMERO A SEPTIMO. ...
<i>Sin correlativo</i>	OCTAVO. - La Estrategia Local de Acción Climática de la Ciudad de México deberá considerar, como una de sus metas, la existencia de únicamente transporte público bajo en emisiones para el año 2040, y la existencia únicamente de transporte público cero emisiones para 2050.



III LEGISLATURA

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



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

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO 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, para quedar como sigue:**

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**

TRANSITORIOS

PRIMERO A SÉPTIMO. (...)

OCTAVO. - La Estrategia Local de Acción Climática de la Ciudad de México deberá considerar, como una de sus metas, la existencia de únicamente transporte público bajo en emisiones para el año 2040, y la existencia únicamente de transporte público cero emisiones para 2050.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los veinticinco días del mes de marzo de dos mil veinticinco.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Suscriben;

JESÚS SESMA SUÁREZ

Dip. Jesús Sesma Suárez
Coordinador

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León

Paula Alejandra Pérez Córdova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

MANUEL TALAYERO PARIENTE

Dip. Manuel Talayero Pariente

Dip. Iliana Ivón Sánchez Chávez

Dip. Israel Moreno Rivera

Víctor Gabriel Varela López

Dip. Juan Estuardo Rubio Gualito

Dip. Víctor Gabriel Varela López