



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IV BIS AL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA INCORPORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO SUSTENTABLE A LA POLÍTICA CLIMÁTICA DE LA CIUDAD

DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
PRESIDENTA DE LA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.

Quien suscribe, **Dip. Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica; y 5, fracción I, 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IV BIS AL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA INCORPORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO SUSTENTABLE A LA POLÍTICA CLIMÁTICA DE LA CIUDAD, al tenor de la siguiente:

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El cambio climático constituye uno de los principales desafíos ambientales, sociales y económicos que enfrentan las ciudades contemporáneas. Sus efectos inciden directamente en la calidad de vida de la población y se manifiestan, entre otros aspectos, en el incremento de las temperaturas, la alteración de los patrones de precipitación, la ocurrencia de fenómenos hidrometeorológicos extremos, el deterioro de la calidad del aire y una mayor presión sobre la infraestructura y los servicios públicos.

En este contexto, las ciudades tienen un papel fundamental en la reducción de las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero, así como en la construcción de condiciones que permitan incrementar su capacidad de adaptación y resiliencia frente a los efectos del cambio climático.



La Ciudad de México, por sus características demográficas, territoriales y urbanas, requiere de políticas públicas integrales que permitan atender simultáneamente los desafíos ambientales y las necesidades de movilidad de su población. En este sentido, el transporte constituye un componente estratégico de la política climática, debido a su relación directa con el consumo energético, la generación de emisiones y la calidad del aire.

De acuerdo con la información de la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México, las fuentes móviles representan una de las principales fuentes de emisiones contaminantes en la capital. Por ello, las acciones dirigidas a transformar los patrones de movilidad y fortalecer alternativas de transporte colectivo resultan fundamentales para avanzar hacia una ciudad con menores emisiones.

La movilidad de las personas no puede analizarse únicamente desde la perspectiva del desplazamiento. El acceso a sistemas de transporte eficientes, accesibles, seguros y sustentables tiene efectos directos en la calidad de vida, en el aprovechamiento del espacio urbano, en los tiempos de traslado y en las condiciones ambientales de la Ciudad.

En este sentido, **el transporte sustentable representa una herramienta fundamental para enfrentar el cambio climático**, al permitir atender las necesidades de movilidad de un mayor número de personas mediante sistemas colectivos y contribuir, de manera directa e indirecta, a disminuir la dependencia de los vehículos particulares.

La concentración de un mayor número de viajes en sistemas de transporte permite aprovechar de manera más eficiente la infraestructura urbana y favorecer modelos de movilidad que reduzcan la presión ambiental derivada del uso intensivo de vehículos particulares. Asimismo, el fortalecimiento del transporte colectivo puede contribuir a mejorar la conectividad entre distintas zonas de la Ciudad y facilitar el acceso de la población a fuentes de empleo, educación, salud, servicios y espacios públicos.

Esta visión es congruente con los instrumentos de planeación climática de la Ciudad de México. La **Estrategia Local de Acción Climática de la Ciudad de México 2021-2050**¹ reconoce a la movilidad integrada y sustentable como uno

¹ Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México (SEDEMA). Estrategia Local de Acción Climática 2021-2050 y Programa de Acción Climática 2021-2030.
[Estrategia Local de Acción Climática 2021-2050 y PACCM 2021-2030](#)



de los ámbitos estratégicos para avanzar en la reducción de emisiones y en la construcción de una ciudad resiliente.

Asimismo, el **Programa de Acción Climática de la Ciudad de México 2021-2030**² contempla acciones relacionadas con la movilidad y el transporte como parte de las medidas necesarias para alcanzar los objetivos climáticos de la Ciudad.

A nivel nacional, la **Ley General de Cambio Climático** también reconoce la importancia del sector transporte dentro de las políticas de mitigación, estableciendo medidas relacionadas con el desarrollo de sistemas integrales de transporte público y programas de movilidad sustentable.

Por su parte, la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** establece principios y objetivos encaminados a garantizar el derecho a la movilidad y reconoce la necesidad de contar con sistemas de transporte que atiendan las necesidades de la población bajo criterios de sustentabilidad, accesibilidad, seguridad y eficiencia.

Sin embargo, resulta necesario fortalecer la vinculación entre ambos ámbitos normativos: **la política de cambio climático y la política de movilidad**.

Actualmente, el artículo 6 de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México establece diversas atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno para formular y conducir la política climática, coordinar los instrumentos de política, promover la investigación, gestionar recursos y desarrollar mecanismos de coordinación institucional.

No obstante, resulta pertinente incorporar de manera expresa una atribución relacionada con la promoción y fortalecimiento del transporte sustentable como instrumento de política climática.

La incorporación de esta atribución permitirá reconocer jurídicamente que el fortalecimiento del transporte no constituye únicamente una política de movilidad, sino también **una medida de mitigación y adaptación frente al cambio climático**, particularmente por su capacidad para favorecer patrones de movilidad más sustentables y reducir las emisiones asociadas al transporte.

² SEDEMA — Política Climática de la Ciudad de México.

Página institucional que presenta la ELAC 2021-2050 y el Programa de Acción Climática 2021-2030 como los instrumentos que dirigen la política climática de la Ciudad.

[SEDEMA — Cambio Climático](#)



II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La movilidad en la Ciudad de México no se experimenta de la misma manera por mujeres y hombres. Las diferencias en las responsabilidades familiares, las actividades de cuidado, los horarios, los destinos y las condiciones de seguridad generan patrones de desplazamiento diferenciados que deben ser considerados dentro de las políticas públicas de transporte y movilidad.

De acuerdo con la **Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI)**, las mujeres realizan patrones de viaje distintos a los de los hombres. La información de la Encuesta Origen-Destino³ muestra que, descontando los viajes cuyo motivo es regresar al hogar, **las mujeres realizan entre semana 12% más viajes que los hombres**. Asimismo, mientras que el principal motivo de desplazamiento de los hombres es acudir al trabajo, con **28.9%**, entre las mujeres el principal motivo corresponde a **viajes relacionados con actividades de cuidado, con 19.3%**.

Esta diferencia está relacionada con la distribución desigual de las responsabilidades de cuidado. La propia SEMOVI señala, con base en información del INEGI, que las mujeres destinan **el doble de tiempo que los hombres a las labores de cuidado de integrantes del hogar**, y que en el caso del cuidado de niñas y niños de 0 a 14 años la dedicación de las mujeres es **3.38 veces mayor**. Estas responsabilidades generan desplazamientos adicionales para acompañar a niñas y niños, atender a personas adultas mayores, personas con discapacidad o familiares que requieren atención, así como para realizar compras, trámites y otras actividades necesarias para el funcionamiento de los hogares.

La información más reciente del **INEGI**, mediante la Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT) 2024⁴, confirma que persisten brechas de género en la distribución del trabajo no remunerado de cuidados. En la Ciudad de México, la brecha de género en el promedio semanal de tiempo destinado a trabajo no remunerado de cuidados fue de **4.0 horas** entre mujeres y hombres de 12 años y más. A nivel nacional, la ENUT tiene precisamente entre sus objetivos hacer visibles estas diferencias para contribuir al diseño de políticas públicas con perspectiva de género.

³ Encuesta Origen-Destino

<https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>

⁴ Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT) 2024

<https://www.inegi.org.mx/programas/enut/2024/>



La movilidad de las mujeres también se encuentra condicionada por factores de seguridad. De acuerdo con la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México⁵, diariamente transitan por la capital **más de 15.7 millones de personas**, y más de la mitad son mujeres usuarias de los servicios y equipamientos urbanos. El Gobierno de la Ciudad reconoce que la violencia contra las mujeres puede presentarse en el transporte público y ha implementado mecanismos específicos de prevención, atención y acceso a la justicia mediante la estrategia **Viaja Segura**.

La dimensión de género resulta particularmente relevante cuando se considera el papel del transporte. Según información oficial de la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México, **76.6% de los desplazamientos diarios de las mujeres en la Zona Metropolitana del Valle de México se realizaban en transporte público**, frente a **63.7% de los desplazamientos de los hombres**. Esto evidencia una mayor dependencia relativa de las mujeres respecto de los sistemas de transporte público y, por consecuencia, una mayor exposición a las condiciones de accesibilidad, seguridad, conectividad y calidad que éstos ofrecen.

A lo anterior se suma que las mujeres suelen realizar **viajes encadenados**, es decir, desplazamientos que incluyen diversas paradas para atender necesidades laborales, familiares, educativas, comerciales o de cuidado. La SEMOVI identifica que estos patrones de movilidad pueden incrementar los costos económicos y de tiempo para las mujeres, particularmente cuando los sistemas de transporte no están diseñados para atender adecuadamente desplazamientos múltiples y relacionados con actividades de cuidado.

Por ello, fortalecer el transporte público sustentable desde una perspectiva de género implica reconocer que **la movilidad es también una condición para el ejercicio de otros derechos**, como el acceso al trabajo, la educación, la salud, los cuidados, la participación social y el disfrute del espacio público.

En consecuencia, las políticas orientadas al desarrollo y fortalecimiento del transporte sustentable deben considerar las necesidades diferenciadas de mujeres y hombres, particularmente aquellas relacionadas con los tiempos y motivos de viaje, las actividades de cuidado, la accesibilidad y la seguridad en los desplazamientos.

La incorporación de esta perspectiva dentro de la política climática resulta además congruente con una visión integral de sustentabilidad: un sistema de transporte no sólo debe contribuir a disminuir las emisiones de gases y

⁵ <https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/vida-libre-de-violencia/viaja-segura>



compuestos de efecto invernadero, sino también **garantizar condiciones de movilidad más seguras, accesibles, eficientes y equitativas para las mujeres.**

Por lo anterior, la propuesta de incorporar dentro de las atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno la promoción y fortalecimiento de sistemas de transporte sustentable constituye una medida que permite vincular la **acción climática con la igualdad sustantiva y el derecho a la movilidad**, reconociendo las necesidades diferenciadas de las mujeres y favoreciendo políticas públicas que atiendan de manera transversal las dimensiones ambiental, social y de género.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La movilidad urbana mantiene una relación directa con la generación de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero, por lo que las políticas en materia de transporte constituyen un componente relevante para alcanzar los objetivos de mitigación del cambio climático.

En este sentido, la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México reconoce que la movilidad constituye una de las principales fuentes de emisiones a nivel urbano y, por ello, plantea la transformación de los patrones de movilidad mediante el fortalecimiento del transporte público, la movilidad ciclista y peatonal, así como de otras alternativas de movilidad sustentable.

Esta realidad hace necesario que la legislación climática local no contemple el transporte únicamente como una materia sectorial, sino como un **componente transversal de la política de mitigación y adaptación al cambio climático**. Una política climática integral requiere impulsar sistemas de transporte capaces de atender una elevada demanda de viajes y, al mismo tiempo, ofrecer alternativas eficientes y sustentables frente al uso intensivo del automóvil particular.

Bajo esta perspectiva, la propia Secretaría del Medio Ambiente ha establecido, dentro de las acciones de **Movilidad Integrada y Sustentable**, objetivos orientados a contar con un transporte público accesible, eficiente y bajo en emisiones, así como a consolidar un sistema integrado de movilidad e impulsar los modos de transporte sustentables.

En consecuencia, el fortalecimiento del transporte sustentable no debe entenderse exclusivamente como una política de movilidad, sino también como



una medida de acción climática, en virtud de su contribución a la reducción de emisiones y a la construcción de un modelo urbano más sustentable.

Esta visión ya se encuentra incorporada en los principales instrumentos de planeación climática de la Ciudad de México. Tanto la **Estrategia Local de Acción Climática 2021-2050** como el **Programa de Acción Climática de la Ciudad de México 2021-2030** reconocen a la movilidad integrada y sustentable como un ámbito estratégico para alcanzar los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático.

Asimismo, durante 2025, la Secretaría del Medio Ambiente, la Secretaría de Movilidad y organismos internacionales como C40 impulsaron acciones para fortalecer la articulación entre el Programa de Acción Climática, el Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire y el Programa Integral de Movilidad, con el propósito de establecer objetivos y acciones convergentes hacia una Ciudad de México baja en emisiones.

Por lo anterior, la reforma propuesta busca **fortalecer la congruencia entre el marco jurídico y los instrumentos de planeación que actualmente orientan la política pública de la Ciudad**, otorgando un sustento legal expreso a una línea de acción que ya forma parte de la política climática local.

En este sentido, la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México ya establece entre las atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno la formulación y conducción de la política climática, así como el diseño y dirección de mecanismos de coordinación entre las dependencias y entidades de la Administración Pública de la Ciudad de México.

La propuesta complementa este marco de atribuciones mediante la incorporación expresa de la promoción y fortalecimiento de sistemas de transporte sustentable, **en coordinación con las autoridades competentes**, como parte de las acciones encaminadas a la mitigación y adaptación al cambio climático.

Con ello, la reforma **no pretende modificar ni sustituir las facultades que corresponden a la Secretaría de Movilidad, a los organismos operadores del transporte o a cualquier otra autoridad competente**. Por el contrario, busca establecer un vínculo institucional más claro entre la política climática y la política de movilidad, favoreciendo una actuación coordinada y transversal de las autoridades responsables.



De igual manera, la propuesta mantiene una redacción abierta que no condiciona el transporte sustentable a una tecnología, modalidad o mecanismo específico. Esto permitirá que las políticas públicas puedan adaptarse a las necesidades de la Ciudad, a la evolución tecnológica y a las condiciones ambientales, sociales y económicas que se presenten en el futuro.

Desde el punto de vista administrativo, la reforma tampoco implica la creación de órganos, fideicomisos, fondos o nuevas estructuras administrativas, ni establece por sí misma obligaciones presupuestales específicas. Su finalidad consiste en incorporar una atribución dentro del ámbito de facultades ya existentes de la persona titular de la Jefatura de Gobierno.

En consecuencia, la modificación propuesta permitirá promover y fortalecer, en coordinación con las autoridades competentes, **políticas, estrategias, programas y acciones orientadas al desarrollo de sistemas de transporte sustentable**, como parte de las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático.

De esta manera, la iniciativa fortalece la coordinación de dos ámbitos de política pública estrechamente vinculados: **la movilidad y la acción climática**, contribuyendo a consolidar un modelo de transporte más sustentable y a fortalecer las acciones de la Ciudad de México frente al cambio climático.

IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD.

La presente iniciativa encuentra fundamento constitucional, legal y convencional en las disposiciones que reconocen la competencia de las autoridades de la Ciudad de México para legislar y conducir políticas públicas en materia de movilidad, medio ambiente, sustentabilidad y cambio climático, así como en aquellas que tutelan el derecho humano a un medio ambiente sano y el derecho a la movilidad.

En primer término, el artículo 122, apartado A, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece las bases del régimen constitucional de la Ciudad de México y reconoce las atribuciones de su Congreso y de las autoridades locales conforme a la Constitución y a la legislación aplicable. Asimismo, el artículo 124 constitucional establece el



principio de distribución de competencias entre la Federación y las entidades federativas.

De manera específica, el artículo 40., párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, estableciendo la obligación del Estado de garantizar el respeto a este derecho.

Este derecho constitucional constituye uno de los principales fundamentos de la propuesta, toda vez que la reducción de emisiones contaminantes y de gases y compuestos de efecto invernadero, así como la construcción de sistemas de transporte sustentables, forman parte de las acciones necesarias para preservar las condiciones ambientales que permiten el desarrollo y bienestar de las personas.

De igual manera, el artículo 25 constitucional establece que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, fortaleciendo la posibilidad de articular políticas públicas que concilien el desarrollo económico, el bienestar social y la protección ambiental.

En el ámbito de la Ciudad de México, la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13, reconoce el derecho de las personas a un medio ambiente sano y establece obligaciones de las autoridades para garantizar la protección ambiental y adoptar medidas frente a los efectos adversos del cambio climático. La Constitución local también reconoce el derecho a la movilidad y establece que las autoridades deben garantizar condiciones de accesibilidad, seguridad, eficiencia, calidad e igualdad en los desplazamientos.

En materia de movilidad, la Constitución local establece las bases para que la Ciudad cuente con un sistema de movilidad sustentable y reconoce la obligación de las autoridades de adoptar las medidas necesarias para garantizar este derecho.

A nivel de legislación secundaria, la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México constituye el ordenamiento directamente relacionado con la presente propuesta, al establecer las bases para formular, conducir y evaluar la política climática de la Ciudad, así como las atribuciones de las autoridades locales en materia de mitigación y adaptación.



En particular, el artículo 6 de dicho ordenamiento establece diversas atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno para formular y conducir la política climática, coordinar los instrumentos de política, promover estrategias y programas de mitigación y adaptación, fortalecer la coordinación institucional y garantizar el cumplimiento de las metas nacionales y compromisos internacionales en materia de cambio climático.

La adición propuesta de una fracción resulta, por tanto, congruente con el objeto y estructura de la legislación vigente, al incorporar dentro de dichas atribuciones la promoción y fortalecimiento de sistemas de transporte sustentable como una medida vinculada directamente con la mitigación y adaptación al cambio climático.

La propuesta también encuentra sustento en la Ley General de Cambio Climático, que establece las bases para la coordinación entre la Federación, las entidades federativas y los municipios en materia de cambio climático y reconoce al sector transporte dentro de las áreas en las que deben implementarse acciones de mitigación.

De manera particular, la legislación general contempla acciones relacionadas con el desarrollo de sistemas integrales de transporte público y programas de movilidad sustentable, lo que permite identificar una correspondencia material entre la propuesta de reforma local y los objetivos establecidos por el marco jurídico nacional en materia climática.

De igual manera, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce la movilidad como un derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible. Dicho ordenamiento establece principios y bases para la política nacional de movilidad y seguridad vial, incluyendo criterios relacionados con la sustentabilidad, accesibilidad, eficiencia, seguridad y protección del medio ambiente.

En consecuencia, la propuesta de incorporar el transporte público sustentable como parte de las atribuciones de la Jefatura de Gobierno resulta compatible con el marco nacional de movilidad y seguridad vial, al fortalecer desde la legislación climática local la articulación entre el derecho a la movilidad y la protección del medio ambiente.



Constitucionalidad

Desde la perspectiva de constitucionalidad, la reforma propuesta resulta compatible con el orden jurídico nacional y local, debido a que no invade competencias reservadas exclusivamente a la Federación ni modifica las atribuciones constitucionales de otros órganos de gobierno.

La iniciativa se limita a establecer una atribución de carácter general para la persona titular de la Jefatura de Gobierno, consistente en promover y fortalecer, en coordinación con las autoridades competentes, políticas, estrategias, programas y acciones orientadas al desarrollo de sistemas de transporte sustentable, como una medida para reducir las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero y contribuir a la mitigación y adaptación al cambio climático.

Por tanto, la propuesta respeta el principio de distribución de competencias y se encuentra dentro del ámbito material de actuación de la Ciudad de México en materia de movilidad, medio ambiente y cambio climático.

Asimismo, la reforma es congruente con los derechos reconocidos en los artículos 10. y 40. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, particularmente con el principio de protección de los derechos humanos y el derecho a un medio ambiente sano.

Convencionalidad

La propuesta también resulta compatible con los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano en materia de derechos humanos y protección ambiental.

El derecho a un medio ambiente sano ha sido reconocido como un derecho humano estrechamente vinculado con otros derechos fundamentales, entre ellos la vida, la salud, la integridad personal y la calidad de vida. En consecuencia, las autoridades tienen la obligación de adoptar medidas progresivas destinadas a prevenir y reducir los factores que deterioran las condiciones ambientales.

En este marco, la promoción de sistemas de transporte sustentable constituye una medida compatible con el principio de progresividad de los derechos humanos, al contribuir a generar condiciones que favorezcan simultáneamente el derecho a la movilidad y el derecho a un medio ambiente sano.



La propuesta también resulta congruente con los compromisos derivados del Acuerdo de París, particularmente con el objetivo de fortalecer las acciones nacionales y locales destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y aumentar la capacidad de adaptación al cambio climático.

Asimismo, guarda correspondencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, particularmente con el ODS 11, relativo a lograr ciudades y comunidades sostenibles, y con el ODS 13, relativo a la adopción de medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

En virtud de lo anterior, la reforma propuesta resulta constitucional y convencionalmente viable, al encontrarse orientada a fortalecer la protección del derecho a un medio ambiente sano, garantizar el derecho a la movilidad y promover políticas públicas sustentables, sin establecer restricciones indebidas a derechos humanos ni alterar la distribución constitucional de competencias.

V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IV BIS AL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA INCORPORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO SUSTENTABLE A LA POLÍTICA CLIMÁTICA DE LA CIUDAD.

VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

TEXTO VIGENTE	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
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
Artículo 6. Son competencia de la persona titular de la Jefatura de Gobierno: I. a IV. ... SIN CORRELATIVO	Artículo 6. Son competencia de la persona titular de la Jefatura de Gobierno: I. a IV. ... IV Bis. Promover políticas, estrategias, programas y acciones para el desarrollo y fortalecimiento de sistemas de transporte público sustentable, en coordinación con las



V. a XVIII. ...	autoridades competentes, que contribuyan a la reducción de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero y a la mitigación y adaptación al cambio climático; V. a XVIII. ...
-----------------	---

Por otra parte, derivado de los argumentos vertidos en apartados anteriores, se propone el decreto por el que se adiciona la fracción IV Bis al artículo 6 de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México, para incorporar el transporte público sustentable a la política climática de la Ciudad, en los siguientes términos:

DECRETO

ÚNICO.- Se adiciona la fracción IV Bis al artículo 6 de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

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

Artículo 6. Son competencia de la persona titular de la Jefatura de Gobierno:

I. a IV. ...

IV Bis. Promover políticas, estrategias, programas y acciones para el desarrollo y fortalecimiento de sistemas de transporte público sustentable, en coordinación con las autoridades competentes, que contribuyan a la reducción de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero y a la mitigación y adaptación al cambio climático;

V. a XVIII. ...



TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase el presente Decreto a la Jefatura de Gobierno para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

Dado en el Recinto Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a los 22 días del mes de septiembre de 2026.

SUSCRIBE

Miguel Angel Macedo Escartín
DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Certificado de firma		17/09/2026 21:03
Documento electrónico		Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral
Identificador: 6AACA9DE7601F960D0474A19	Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín	
Nombre y extensión: INICIATIVA transporte sustentable.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 14	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:2f0:9200:7547:7ce5:52df:4df:b050	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
e6239fad1e00675b76332f546bc2342ff94b82d5b6c4fc993e7cf7a5ad6c1273	17/09/2026 21:02	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
01aa26e90fef46381b2de727df6da4585d09371f6cf675ad361f289c7e713230		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión:	Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
18/09/2026 03:03:35 UTC (17/09/2026 21:03:35 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
ae5415b4-5e93-444e-94cb-8d371edd2d06.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
01aa26e90fef46381b2de727df6da4585d09371f6cf675ad361f289c7e713230	

Firmantes		
Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6AACAA012A523A035E0CB119	Enviado: 17/09/2026
Derecho	IP: 2806:2f0:9200:7547:7ce5:52df:4df:b050	21:02:58
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 17/09/2026
Correo:		21:03:29
miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx		Visto: 17/09/2026 21:03:29
Teléfono:		Confirmado:
Emisor de la firma electrónica:		17/09/2026 21:03:30.213
Dibujada en dispositivo		Firmado:
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		17/09/2026 21:03:30.275

Firma con texto

Miguel Angel Macedo Escartín

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

