

## Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Cambio Climático, suscrita por diputados del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Quienes suscriben, diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta honorable asamblea iniciativa con proyecto de decreto con base en la siguiente

### Exposición de Motivos

I. La mejora de la calidad del aire es uno de los retos más importantes a nivel global, y en México no es la excepción. Debido a eso, a lo largo de los años, se han implementado acciones y programas para reducir las concentraciones de los principales contaminantes del aire, sin embargo, dichos esfuerzos no han sido suficientes para mitigar en su totalidad la contaminación del aire que a diario provoca diversos problemas en nuestro país.

De acuerdo a la actualización del Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero, estableció que México generó en 2019, 737 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), que es el principal causante del calentamiento global, lo que nos coloca entre los 13 países más contaminantes del planeta.<sup>1</sup> Asimismo, el costo total por el agotamiento y degradación ambiental fue de 1 billón de pesos, equivalente a 4.5 por ciento del producto interno bruto (PIB), según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi).<sup>2</sup>

Por su parte, el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (Cemda), ha informado que en México mueren 32 mil personas cada año por causas ocasionadas a la mala calidad del aire.<sup>3</sup>

Asimismo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) refiere que la contaminación del aire es el principal riesgo ambiental para la salud pública y la exposición a altos niveles de contaminación del aire puede causar una variedad de problemas para la salud, tales como infecciones respiratorias, enfermedades cardíacas, derrames cerebrales y cáncer de pulmón, las cuales afectan en mayor proporción a población vulnerable, niños, adultos mayores y mujeres.<sup>4</sup>

Es así que resulta importante destacar que la mejora de la calidad del aire es fundamental para la mitigación del cambio climático, por lo que la reducción de las emisiones contaminantes mejorará a su vez la calidad del aire y la protección de la salud de las personas.

II. Una de las razones más importantes por la que las ciudades mexicanas son de las más contaminadas en el mundo, es por la falta de políticas de movilidad sustentables que garanticen un aire limpio.

Tan sólo en 2018, el sector transporte se convirtió en la principal fuente de emisiones en México, responsable de 18 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y 22 por ciento del carbono negro, de acuerdo con el Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (Inegi), por lo tanto, lo que lo posiciona como un sector potencial para la mitigación.<sup>5</sup>

Por ejemplo, en algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México, las emisiones generadas por vehículos, representan hasta 60 por ciento de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10), y 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.<sup>6</sup>

La ONU Hábitat ha evidenciado que, para atender la movilidad urbana, se ha destinado por varios años la mayor parte de los recursos públicos a la construcción de infraestructura vial en beneficio del transporte en automóvil privado, lo que ha agravado aún más el problema incrementando los niveles de contaminación ambiental y

auditiva que afectan la salud.<sup>7</sup>

Hoy en día México enfrenta diversos retos generados por la congestión vial, los altos costos de movilidad, pérdidas de tiempo en traslados, invasión de espacios públicos, hechos viales, contaminación del aire, inseguridad y rechazo al transporte público por ser inseguro, ineficiente y no sustentable.

Es por eso que según el Banco Mundial, la movilidad activa o no motorizada puede representar una forma de transporte para mejorar la calidad de vida de las personas, debido a que genera un medio ambiente sano, mismo que puede estabilizar el cambio climático en las ciudades mediante la disminución del uso intensivo de combustibles fósiles, la reducción de las emisiones masivas de gases de efecto invernadero, así como la contaminación atmosférica ocasionada por el parque vehicular automotor.<sup>8</sup>

Asimismo, con la reducción del número de vehículos particulares en circulación se disminuiría la concentración de material particulado fino (PM2.5) y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte, así como las altas concentraciones de dióxido de carbono (CO2) que provocan la reducción de la fotosíntesis en las plantas, proceso por el cual se purifica el aire de las ciudades.<sup>9</sup>

Por otro lado, la electromovilidad, misma que se traduce como la utilización de vehículos eléctricos, representa una alternativa con mayor eficiencia para la movilidad de las personas y que contribuye a reducir las emisiones contaminantes a través de la utilización de fuentes renovables, por lo que promover el uso de tecnologías eléctricas en los distintos medios de transporte e implementar políticas públicas que fomenten la viabilidad de esta tecnología es fundamental.

III. Cabe destacar que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce en su artículo 4., párrafo quinto, el derecho humano al medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar, mismo que a la letra señala lo siguiente:

**“Artículo 4 (...)**

(...)

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”.<sup>10</sup>

Por su parte, la Relatoría Especial sobre la cuestión de las obligaciones de derechos humanos relacionadas con el disfrute de un medio ambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible, elaboró un informe, en el que aborda el derecho a respirar aire puro y describe los efectos negativos de la contaminación en el disfrute de los derechos humanos, destacando las obligaciones de las autoridades; las buenas prácticas y recomendaciones que se podrían estudiar e incluir en un plan de acción a nivel nacional sobre la calidad del aire.

Dentro de este estudio, se destaca:

1. Dar prioridad a inversiones en la seguridad de peatones, ciclistas y transporte público rápido, y dejar en segundo término la infraestructura para los vehículos privados.
2. Incorporar vehículos más limpios, reforzando las normas de emisión y las normas de consumo energético.<sup>11</sup>

Asimismo, es necesario recordar que México es parte de una serie de instrumentos, acuerdos y tratados internacionales en materia ambiental que integran el marco jurídico en relación con el cuidado del ambiente, que con base en el artículo 1o. de la Constitución, para establecer de manera expresa que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, por lo que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos

humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.<sup>12</sup>

Uno de los acuerdos internacionales al cual México pertenece, es el Acuerdo de París, mismo que es un tratado internacional jurídicamente vinculante, que busca que todos los países se unan en una causa común para emprender esfuerzos ambiciosos para combatir el cambio climático y adaptarse a sus efectos, y fue en abril de 2016 que a través del Senado de la República, México ratificó el compromiso de que 35 por ciento de la energía generada para 2024, y 43 por ciento para 2030, sería limpia,<sup>13</sup> asimismo, se comprometió a reducir 25 por ciento de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y de contaminantes climáticos de vida corta, es decir 22 por ciento de GEI y 55 por ciento de carbono negro.<sup>14</sup>

El objetivo principal del Acuerdo de París, es limitar el calentamiento mundial a muy por debajo de 2, preferiblemente a 1.5 grados centígrados, en comparación con los niveles preindustriales, y para alcanzar este objetivo de temperatura a largo plazo, los países se proponen alcanzar el máximo de las emisiones de gases de efecto invernadero lo antes posible para lograr un planeta con clima neutro para mediados de siglo.<sup>15</sup>

Es por eso que implementar acciones, estrategias y políticas en materia de movilidad en México, pueden ayudar a fortalecer el cumplimiento de los compromisos planteados por las partes en virtud del Acuerdo de París.

Finalmente, la Bancada Naranja considera fundamental que dichas políticas públicas, estrategias, programas y proyectos integrales de movilidad deben ser impulsadas por parte de los tres órdenes de gobierno, para prevenir, controlar y mitigar la contaminación del aire con un enfoque de promoción a la movilidad activa o no motorizada, la electromovilidad y sistemas de transporte colectivo sustentables y con eso reconocer que el respirar aire limpio representa uno de los elementos vitales del derecho humano a un medio ambiente sano.

Por todo lo anteriormente expuesto, se somete a su consideración la presente iniciativa con proyecto de

## **Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Cambio Climático**

**Único.** Se reforma la fracción I, se adiciona la fracción VI y se recorren los subsecuentes al artículo 2; se adicionan las fracciones XVI y XXX, y se recorren las subsecuentes en su orden al artículo 3; se adiciona la fracción XXIV y se recorren las subsecuentes al artículo 7; se reforma el inciso E de la fracción II, y la fracción IX al artículo 8; se reforma el inciso F de la fracción II y la fracción VI al artículo 9; se reforma la fracción I y el inciso J al artículo 22; se reforma el artículo 26; se adiciona la fracción VII al artículo 27; se reforma la fracción VI al artículo 28; se adiciona la fracción XXIV al artículo 30; se reforma la fracción XXII al artículo 32; se reforma la fracción II y el inciso A al artículo 34; se reforma la fracción VI al artículo 64; se reforma la fracción II al artículo 67; se reforma la fracción III al artículo 82; y se reforma la fracción X al artículo 102, de la Ley General de Cambio Climático, para quedar como sigue:

**Artículo 2.** 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 **prevenir, controlar y mitigar la contaminación del aire para una mejor adaptación al cambio climático mediante la disminución** de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero.

II. a V. (...)

**VI. Promover la movilidad activa o no motorizada, la electromovilidad y sistemas de transporte colectivo sustentables con la finalidad de mitigar la contaminación del aire por emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero;**

VII. a IX. (...)

**Artículo 3.** Para efectos de esta Ley se entenderá por:

I. a XV. (...)

**XVI. Electromovilidad: El desplazamiento de personas y bienes mediante el uso de vehículos eléctricos, entendidos como aquellos que hacen uso de combustibles y/o energía alternativa impulsado por uno o más motores eléctricos.**

XVII. a XXIX. (...)

**XXX. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;**

XXXI. a XLIV. (...)

**Artículo 7.** Son atribuciones de la federación las siguientes:

I. a XXIII. (...)

**XXIV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero mediante el impulso de la movilidad activa o no motorizada, la electromovilidad y el transporte con menor costo ambiental con base en evidencia científica y territorial para garantizar la mejora en la calidad del aire;**

XXV a XXIX. (...)

**Artículo 8.** Corresponde a las entidades federativas las siguientes atribuciones:

I. a II. (...)

a) a d) (...)

e) Infraestructura, transporte **y movilidad** eficiente y sustentable;

f) a j) (...)

III. a VIII. (...)

**IX. Desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero mediante el impulso de la movilidad activa o no motorizada, la electromovilidad y el transporte eficiente y sustentable, público y privado; con base en evidencia científica y territorial para garantizar la mejora en la calidad del aire;**

**Artículo 9.** Corresponde a los municipios, las siguientes atribuciones:

I. a II. (...)

a) a e) (...)

f) Transporte público de pasajeros eficiente y sustentable, **público y privado, con menor costo ambiental; y la movilidad activa o no motorizada** en su ámbito jurisdiccional;

III. (...)

**IV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales de mitigación al cambio climático mediante el impulso de la movilidad activa o no motorizada, la electromovilidad y el transporte eficiente y sustentable, público y privado con base en evidencia científica y territorial para garantizar la mejora en la calidad del aire ;**

**Artículo 22.** El INECC tendrá las atribuciones siguientes:

I. Coordinar, promover y desarrollar con, la participación que corresponda a otras dependencias y entidades, la investigación científica y tecnológica relacionada con la política nacional en materia de bioseguridad, desarrollo sustentable, protección del medio ambiente; **calidad del aire**; preservación y restauración del equilibrio ecológico y conservación de los ecosistemas y cambio climático, incluyendo los siguientes temas:

a) a i). (...)

j) Investigación sobre transporte eficiente y sustentable, público y privado; **y el impacto de la movilidad activa o no motorizada y electromovilidad para el mejoramiento de la calidad del aire** ;

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

I. a XIII. (...)

Al adoptar medidas para hacer frente al cambio climático, se deberán respetar irrestrictamente los derechos humanos, **el derecho al medio ambiente** , el derecho a la salud, los derechos de los pueblos indígenas, las comunidades locales, los migrantes, los niños, las personas con discapacidad y las personas en situaciones de vulnerabilidad y el derecho al desarrollo, así como la igualdad de género, el empoderamiento de la mujer y la equidad intergeneracional

**Artículo 27.** La política nacional de adaptación frente al cambio climático se sustentará en instrumentos de diagnóstico, planificación, medición, monitoreo, reporte, verificación y evaluación, tendrá como objetivos:

I. a VI. (...)

**VII. Impulsar la movilidad activa o no motorizada, la electromovilidad y el transporte eficiente y sustentable, para garantizar la mejora en la calidad de aire.**

**Artículo 28.** La federación deberá de elaborar una Política Nacional de Adaptación en el marco del Sistema Nacional de Cambio Climático.

(...)

I. a V. (...)

VI. Infraestructura de transportes y comunicaciones; **y medidas para fomentar la movilidad activa o no motorizada y la electromovilidad** ;

**Artículo 30.** Las dependencias y entidades de la administración pública federal centralizada y paraestatal, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de sus competencias, implementarán acciones para la adaptación conforme a las disposiciones siguientes:

I. a XXIII. (...)

**XXIV. Incluir medidas de calidad del aire en la planificación del transporte a nivel municipal con medidas para movilidad activa o no motorizada, señalando los beneficios adicionales para la salud y la reducción del cambio climático.**

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

I. a XI. (...)

XII. Promover el incremento del transporte público, masivo y con altos estándares de eficiencia, privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano,

público y privado; **así como impulsar la movilidad activa o no motorizada** ;

**Artículo 34.** Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las Entidades Federativas y los Municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes:

I. (...)

II. Reducción de emisiones en el Sector Transporte **y Movilidad** :

a) Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de **movilidad activa o no motorizada y la electromovilidad** , así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.

**Artículo 64.** La estrategia nacional deberá reflejar los objetivos y ambición de las políticas de mitigación y adaptación al cambio climático establecidas en la presente Ley y contendrá entre otros elementos, los siguientes:

I. a V. (...)

VI. Oportunidades para la mitigación de emisiones en la generación y uso de energía, quema y venteo de gas natural, uso de suelo y cambio de uso de suelo, transporte **y movilidad** , procesos industriales, gestión de residuos y demás sectores o actividades;

**Artículo 67.** El Programa deberá contener, entre otros, los elementos siguientes:

I. (...)

II. Las metas sexenales de mitigación, dando prioridad a las relacionadas con la generación y uso de energía, quema y venteo de gas, transporte **y movilidad** , agricultura, bosques, otros usos de suelo, procesos industriales y gestión de residuos;

**Artículo 82.** Los recursos para apoyar la implementación de acciones para enfrentar los efectos adversos del cambio climático se destinarán a:

I. a II. (...)

III. Desarrollo y ejecución de acciones de mitigación de emisiones conforme a las prioridades de la Estrategia Nacional, el Programa y los programas de las Entidades Federativas en materia de cambio climático; particularmente en proyectos relacionados con eficiencia energética; desarrollo de energías renovables y bioenergéticos de segunda generación; y eliminación o aprovechamiento de emisiones fugitivas de metano y gas asociado a la explotación de los yacimientos minerales de carbón, así como de desarrollo de sistemas de transporte sustentable, **movilidad activa o no motorizada y electromovilidad** ;

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

I. a IX. (...)

X. El desarrollo y uso de transporte público, masivo y con altos estándares de eficiencia, privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano, público y privado; **así como el impulso de la movilidad activa o no motorizada** ;

## **Transitorios**

**Primero.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la

Federación.

**Segundo.** En un marco de coordinación, las legislaturas de los estados promoverán las reformas necesarias en la legislación local, en un plazo de 180 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

#### Notas

1 Redacción. "México está entre los 13 países más contaminantes del planeta" Excelsior. Recuperado de:

<https://www.excelsior.com.mx/nacional/mexico-esta-entre-los-13-paises-mas-contaminantes-del-planeta/1474683>

2 Cantillo, Paulo. "Degradación del medio ambiente equivale al 4.57% del PIB de México". Dinero en Imagen. Recuperado de: <https://www.dineroenimagen.com/economia/>

[degradacion-del-medio-ambiente-equivale-al-457-del-pib-de-mexico/139519](https://www.dineroenimagen.com/economia/degradacion-del-medio-ambiente-equivale-al-457-del-pib-de-mexico/139519)

3 CEMDA. "Calidad del aire". Recuperado de: <https://www.cemda.org.mx/calidad-del-aire/>

4 OMS. "Calidad del aire" Recuperado de:

<https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire>

5 Kardoza, Kenia. "Electromovilidad: Un Camino a Seguir para Mejorar la Calidad del Aire Oportunidades y Retos". Alliance México. Recuperado de: <https://iki-alliance.mx/electromovilidad-un-camino-a-seguir-para-mejorar-la-calidad-del-aire-oportunidades-y-retos/>

6 Onu Habitat. "Contaminación, automóviles y calidad del aire". Recuperado de:

<https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

7 Ídem

8 SMIA. "Movilidad sostenible: beneficios para el ambiente de la ciudad y la prevención frente al Covid-19" Recuperado de: <https://smia.munlima.gob.pe/novedades/movilidad-sostenible-beneficios-para-el-ambiente-de-la-ciudad-y-la-prevencion-frente-al-covid19>

9 Ídem.

10 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de:

<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

11 CEDH. "Cartilla sobre el derecho a respirar aire puro". Recuperado de: [Cartilla-dh-a-respirar-aire-puro.pdf](#)

12 CNDH. "El derecho humano al medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar". Recuperado de:

<https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/22-DH-alMedioAmbSano.pdf>

13 Los compromisos climáticos de México. WRI. Recuperado de:

<https://wrimexico.org/news/los-compromisos-climaticos-de-mexico>

14 Artículo "México ratifica el Acuerdo de París sobre el cambio climático". IMCO. Recuperado de:

<https://imco.org.mx/mexico-ratifica-el-acuerdo-de-paris-sobre-el-cambio-climatico/>

15 Redacción "¿Qué es el Acuerdo de París?" Onu Habitat. Recuperado de:

<https://onuhabitat.org.mx/que-es-el-acuerdo-de-paris>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 31 de marzo de 2022.

Diputado Jorge Álvarez Máynez (rúbrica)