

QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 36 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, SUSCRITA POR EL DIPUTADO MARIO ALBERTO RODRÍGUEZ CARRILLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El suscrito, Mario Alberto Rodríguez Carrillo, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 78, párrafo segundo, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 116 y 122, numeral 1, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 55, fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de la Comisión Permanente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona la fracción V del artículo 36 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, conforme a la siguiente

Exposición de Motivos

En la actualidad, las zonas metropolitanas se manifiestan como una solución para el desarrollo regional en las entidades federativas. El país se encuentra en franca desventaja en relación con las acciones que se están tomando respecto a otros países para enfrentar diversas problemáticas como la disminución del crecimiento de la mancha urbana, el combate al cambio climático y la necesidad de impulsar una movilidad sustentable, vivienda digna, transporte público, vehículos no motorizados y una gobernanza adecuada.

Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), *zona metropolitana* se define como “el conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuyas funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos predominantes urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica”.

Señala también el Inegi que, “adicionalmente, se definen como Zonas metropolitanas todos aquellos municipios que concentran a un millón de habitantes o más, así como aquellos con 250 mil o más habitantes que comparten procesos de conurbación con ciudades de Estados Unidos de América”.²

México no ha desarrollado exponencialmente a las ciudades que forman parte de las Zonas Metropolitanas como una forma de crecimiento de estas de forma integral, ni se han establecido políticas públicas reales y eficientes que generen incidencias en las Zonas Metropolitanas que existen. En su momento, estas funciones las cubría el Fondo Metropolitano, que se asignaba anualmente mediante el Presupuesto de Egresos de la Federación, pero actualmente no se encuentra ningún incentivo real para que las ciudades se conviertan en zonas metropolitanas o se desarrollen a un nivel elevado.

El Fondo Metropolitano se formaba de recursos federales asignados en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal inmediato, el cual se distribuía en las diversas zonas metropolitanas del país.

Este Fondo consistía en “un programa presupuestario del gobierno federal perteneciente al Ramo 23 que otorgaba recursos a las zonas metropolitanas del país para el desarrollo de estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones, obras de infraestructura y equipamiento en cualquiera de sus componentes, ya fueran nuevos, en proceso o para completar el financiamiento de los que no hubiesen contado con los recursos necesarios para su ejecución”.³

De acuerdo con el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2020, el último presupuesto en donde se le asignaron recursos, los recursos del Fondo Metropolitano se destinaron prioritariamente para la elaboración de programas de ordenamiento metropolitano, programas y proyectos de infraestructura con impacto metropolitano; los cuales debían demostrar ser viables y sustentables, orientados a promover la adecuada planeación, el desarrollo regional, urbano, el transporte público, transporte público eléctrico, la movilidad motorizada eléctrica y la movilidad activa, entendiéndose como caminar, andar en bicicleta o cualquier otra forma de vehículo impulsado por tracción humana y del ordenamiento del territorio para impulsar la competitividad económica, la sustentabilidad y las capacidades productivas de las zonas metropolitanas, coadyuvar a su viabilidad y a mitigar su vulnerabilidad o riesgos por fenómenos naturales, ambientales y los propiciados por la dinámica demográfica y económica, así como a la consolidación urbana y al aprovechamiento óptimo de las ventajas competitivas de funcionamiento regional, urbano y económico del espacio territorial de las zonas metropolitanas, en términos de los lineamientos del fondo, reglas de operación, y demás disposiciones aplicables.⁴

A partir de 2020 se redujeron los rubros a los cuales las entidades de las zonas metropolitanas podían destinar los recursos del Fondo; a saber:⁵

- a) Proyectos de infraestructura pública y su Equipamiento en materia de servicios básicos, infraestructura vial, movilidad urbana, espacios públicos, entre otros rubros prioritarios de interés metropolitano, que contribuyan al ordenamiento territorial;
- b) Elaboración de evaluaciones costo y beneficio o estudios de preinversión, para determinar la conveniencia de llevar a cabo un programa o proyecto de infraestructura en el ámbito regional y urbano;
- c) Elaboración de programas de ordenamiento metropolitano, planes de desarrollo metropolitano y otros instrumentos de planeación establecidos en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; y
- d) Apoyo por única ocasión, para la creación y equipamiento de institutos de planeación metropolitana u organismos equivalentes, y no podrá incluir gastos de operación.

De esta manera, los recursos públicos que se destinaban a este fondo, aun con las reducciones mencionadas, solventaban necesidades básicas de los habitantes de las zonas metropolitanas, fundamentales para el desarrollo de estas, pues era posible financiar proyectos de infraestructura, transporte, vivienda, medio ambiente y desarrollo económico, entre otros.

Según el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, a partir de 2006, a través del Presupuesto de Egresos de la Federación, se asignaron recursos al Fondo Metropolitano, existiendo en ese momento una sola Zona Área Metropolitana. En ese año el monto autorizado fue por la cantidad de 1 006 millones de pesos para el ejercicio fiscal, establecido en el ramo 23, en el rubro “Previsiones salariales y económicas”.⁶

Para el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2020 se asignaron 3 mil 300 millones de pesos en el ramo 23, “Previsiones salariales y económicas”, en el rubro de desarrollo regional.⁷ La presidenta de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad de la Cámara de Diputados en ese periodo señaló lo siguiente al respecto: “El Fondo Metropolitano, propuesto para el ejercicio presupuestal de 2020, cuenta con la misma cantidad que lo establecido en el ejercicio presupuestal 2019. Por lo

tanto, dicho fondo requiere contar con bases jurídicas que le posibiliten el ejercicio pleno de los recursos asignados”.⁸

Según los datos del Consejo Nacional de Población, hasta 2020 las zonas metropolitanas en el país se incrementaron a 74, e integraban una densidad poblacional de 75.1 millones de habitantes, lo que representaba el 68.8 por ciento de población.⁹

No obstante los beneficios que resultaban de la existencia del Fondo Metropolitano, este fue eliminado a través del decreto aprobado por el Congreso de la Unión en octubre de 2020, por el cual se reformaron y derogaron diversas leyes y se extinguieron más de 100 fondos y fideicomisos públicos.

En el decreto se estableció que “los recursos que integran el patrimonio de los fideicomisos públicos denominados Fondo Metropolitano y Fondo Regional se concentrarán en la Tesorería de la Federación sujetándose a lo dispuesto en el transitorio Cuarto del presente Decreto. Los recursos aportados deberán ser destinados, en primer término, al Programa de Mejoramiento Urbano a cargo de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano”.¹⁰

Respecto a dicha disposición, según la Auditoría Superior de la Federación (ASF) los recursos federales asignados en el Presupuesto de Egresos de la Federación para 2020 por concepto del Fondo Metropolitano al fideicomiso fueron por 3 300 000.0 miles de pesos. Adicionalmente, el fideicomiso contaba al inicio del ejercicio con 3 298 904.2 miles de pesos para un total de 6 598 904.2 miles de pesos, de los cuales se reintegraron a la Tesofe (el 12 de febrero de 2021) 2 750 501.7 miles de pesos, en virtud de la extinción del Fideicomiso. La ASF en la revisión de la Cuenta Pública de 2020, en específico la auditoría de cumplimiento de este fondo, determinó 17 resultados, de los cuales en 17 no se detectaron irregularidades.¹¹

La eliminación del Fondo Metropolitano ha propiciado que no destinen recursos específicos para que las zonas metropolitanas enfrenten los desafíos específicos a que se enfrentan diariamente, tales como la mejora de la infraestructura de transporte, la gestión sostenible del crecimiento urbano, la promoción de la competitividad económica y la creación de entornos urbanos más habitables.

Las zonas metropolitanas desempeñan un papel crucial en el desarrollo económico, social y cultural, y su importancia radica en su capacidad para actuar como motores de crecimiento, innovación y mejora de la calidad de vida. Sin embargo, también presentan desafíos, como la gestión del crecimiento urbano, la equidad y la sostenibilidad, que requieren una planificación y gestión cuidadosas.

Al respecto, el Inegi ha señalado que “desde una perspectiva económica y demográfica las zonas metropolitanas del país son muy importantes, ya que concentran 73 de cada 100 personas ocupadas y generan 77 de cada 100 pesos producidos”.¹²

Por ello es urgente tener un programa presupuestal especial que supla las funciones que en su momento cumplía el Fondo Metropolitano e incorporarlo en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, con el objetivo de brindar certeza jurídica a su existencia, y hacer posible la creación y continuidad de los proyectos y programas que le son inherentes, independientemente de las administraciones públicas o de los intereses particulares, para reafirmar un desarrollo urbano sustentable, movilidad activa, vivienda, infraestructura y transporte público, que realice obras y acciones de manera integral.

A fin de fortalecer las zonas metropolitanas, en la LXIV Legislatura propuse una iniciativa para incorporar en la ley el Fondo Metropolitano,¹³ lo que permitiría avanzar en las acciones señaladas por los entes internacionales encaminados en la materia: Los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 (ODS), la Nueva Agenda Urbana de

ONU Hábitat y el Acuerdo de París, que han establecido un amplio consenso global sobre el rol de las ciudades y su relevancia en relación a los principales desafíos sociales, ambientales y económicos que ellas enfrentan.¹⁴

En dicha iniciativa expuse que es de vital importancia para nuestro país no disminuir el presupuesto existente que mantiene una coordinación política entre los tres niveles de gobierno. Además, se mencionaba que no es óbice la asignación de recursos económicos mediante el Fondo, ello debido al constante crecimiento de las ciudades, lo cual generaba necesidades distintas e implicaciones de desarrollo de mayor sofisticación administrativa y de infraestructura, para lo cual sería necesario que se incrementara constantemente año con año el Fondo Metropolitano, de conformidad con las necesidades que se presentaran con el crecimiento de las zonas metropolitanas en el país, y que ofrecieran la continuidad de proyectos y programas establecidos para su desarrollo económico y social.

Dichas consideraciones son más que relevantes actualmente y por ello se presenta esta Iniciativa, ya que es necesario diseñar y establecer un apartado en la Ley que establezca la obligatoriedad de incorporar en cada Presupuesto de Egresos de la Federación un programa presupuestal especial mediante el cual se asigne a las zonas metropolitanas los recursos necesarios que les den certidumbre para la solución de los desafíos que enfrentan diariamente.

Esta adición permitirá el dar continuidad a programas y proyectos, estudios, planes, evaluaciones y obras de infraestructura que fortalezcan la movilidad activa, el desarrollo urbano, la vivienda y la movilidad sustentable, así como el crecimiento de las regiones metropolitanas que redunden en una mayor competitividad económica, sustentabilidad y crecimiento productivo.

Los proyectos exitosos de las zonas metropolitanas como es el caso de la región metropolitana de Guadalajara, esta región metropolitana encabezada por la capital del estado de Jalisco ha realizado diversas acciones para posicionarse como la región metropolitana con mayor proyección, la cual es incluso objeto de estudio en el extranjero por diversos institutos especializados en la materia, que refieren lo siguiente:

(...) utilizar los fondos que otorga el Estado nacional a través del Fondo Metropolitano, con fines metropolitanos. Desde 2005, la Nación transfiere a cada zona metropolitana un monto de dinero para impulsar proyectos metropolitanos; no obstante, desde su origen, las AM en México derivaron esos fondos a cada municipio sin realizar proyectos en favor de la metrópoli. Guadalajara fue el primero en cambiar esa costumbre y dedicar los fondos y gestionar obras y proyectos con fines metropolitanos.¹⁵

Sin lugar a duda, la obligatoriedad de este programa presupuestal especial debe tener como apoyo la definición de la aplicación de los recursos económicos que le sean destinados, adecuándola conforme a las necesidades y requerimientos propios de las zonas metropolitanas en que se aplicará.

Lo anterior, independientemente de los mecanismos técnicos que se establezcan en los subsecuentes Presupuestos de Egresos de la Federación y en los Lineamientos de Operación que se dispongan para el ejercicio que corresponda.

Es menester también establecer como requisito la creación de un plan de desarrollo metropolitano que contenga un proyecto donde se integren las necesidades técnicas específicas para llevar a cabo obras de infraestructura, estudios o análisis que permitan realizar programas para el crecimiento de la Zona Metropolitana de la que se trate.

Al mismo tiempo, se debe precisar que las asignaciones de los recursos públicos deberán entregarse de forma equitativa entre las Zonas Metropolitanas, tomando en consideración la densidad poblacional, el número de

municipios que abarcan, así como la continuidad de los proyectos y programas que se tienen contemplados y que no han concluido su objetivo.

Aunado a lo anterior, es preciso analizar mejoras en la definición de los rubros a los cuales se debe aplicar este Programa mediante una visión de futuro que permita desarrollar nuevas ideas. En su momento, una gran parte de los recursos económicos entregados por el Fondo Metropolitano estuvo encaminada a la realización de infraestructura para los vehículos motorizados, es decir; para el transporte privado, lo cual genera una problemática insostenible en varias vertientes principalmente de contaminación.

La problemática de los vehículos motorizados se resuelve con un transporte público eficiente que abone a la accesibilidad y la movilidad urbanas, tal como lo señalan diversas asociaciones dedicadas a investigación de la movilidad activa. A saber:

(...) La teoría económica sugiere que las políticas que reflejan los principios de mercado tienden a aumentar la productividad económica, al mejorar las opciones de transporte, reducir el sesgo en la planeación y crear comunidades más accesibles. Cuando se consideran todos los beneficios y costos, las estrategias de gestión de la movilidad son frecuentemente la forma más costo-efectiva de resolver problemas de transporte, lo cual tiene beneficios económicos. Existe evidencia empírica de estos impactos. En los países desarrollados existe una relación negativa entre viajes en automóvil y productividad económica (...)¹⁶

Por ende, se considera que es de urgente necesidad establecer un porcentaje obligatorio de los recursos del programa presupuestal especial que se propone para ser aplicado en proyectos, programas e infraestructura que permitan llevar a cabo un desarrollo encaminado a la movilidad activa y sustentable, lejos del uso indiscriminado de vehículos motorizados individuales, lo que generaría el desarrollo de las ciudades, el crecimiento y mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, un medio ambiente sano y una infraestructura urbana propia de un desarrollo moderno.

Intrínsecamente, se debe legislar en la forma de aplicar los recursos económicos asignados, dándole prioridad a la movilidad activa y sustentable de nueva generación, que permita realizar una adecuada planeación, crecimiento y mejorar el servicio de transporte público e incentivar la movilidad no motorizada y el crecimiento de la movilidad eléctrica, lo cual tendrá como objetivo primordial la consolidación urbana, el crecimiento competitivo regional, el crecimiento del desarrollo urbano, económico y competitivo de las zonas metropolitanas.

Para robustecer esta propuesta, podemos tomar como ejemplo el Fondo de Garantía y Fomento para la Agricultura, Ganadería y Avicultura, el cual se estableció en la legislación en el año de 1954. Se puede considerar un éxito para el desarrollo del fondo, establecerlo en la legislación le ha dado la característica de formalidad y de estar más allá de los cambios de administraciones.

Es un fideicomiso que tiene cerca de 70 años, en el cual se establece la participación de distintas instituciones públicas y privadas, con lineamientos bien establecidos, una organización y estructura definida desde la ley, que no deje al libre albedrío de los servidores públicos en turno, sino que la institución este por encima de los individuos.

Con base en lo anterior, podemos señalar la necesidad de establecer en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la necesidad de plasmar la obligatoriedad de un programa presupuestal especial que permita implementar y dar continuidad a programas y proyectos de infraestructura, generando directrices para su aplicación, de manera que los recursos sean aplicados eficaz y eficientemente y sean destinados a la generación de nuevas zonas metropolitanas y el crecimiento y mejoramiento de las ya existentes.

Por lo expuesto someto a consideración la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Único. Se **reforma y adiciona** la fracción V del artículo 36 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

Artículo 36. Para lograr una eficaz gobernanza metropolitana, se establecerán los mecanismos y los instrumentos de carácter obligatorio que aseguren la acción coordinada institucional de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad.

La gestión de las zonas metropolitanas o conurbaciones se efectuará a través de las instancias siguientes:

I. a IV. ...

V. Los mecanismos, las fuentes de financiamiento y el programa presupuestal especial para las zonas metropolitanas.

Los recursos del programa presupuestal especial establecido en el párrafo anterior se destinarán a la creación, la promoción y el desarrollo regional de las zonas metropolitanas, privilegiando la movilidad activa y no motorizada, el transporte público accesible y sustentable, la vivienda, el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano.

Los proyectos de la fracción anterior deberán ser viables y sustentables mediante estudios técnicos; además de impulsar la competitividad económica, capacidades productivas, disminución de su vulnerabilidad y prevención para los fenómenos naturales y ambientales de la zona metropolitana.

Los recursos de este programa deberán ser asignados de forma proporcional entre las zonas metropolitanas existentes, para lo que se deberá tomar en consideración las condiciones y necesidades propias de cada una, la densidad poblacional y el número de municipios que la integran. Estos recursos no podrán ser considerados, en ningún caso, como sustitutivos, parcial o total, de los montos correspondientes a los recursos ordinarios de otros mecanismos o fuentes de financiamiento a que tengan derecho.

La secretaría deberá realizar un plan de desarrollo metropolitano, donde se incluya la obligación de las zonas metropolitanas para que sus programas y proyectos cuenten con el registro de la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

Los recursos del fondo que se otorguen a las zonas metropolitanas que impacten en sus gastos de operación serán regularizados en su presupuesto ordinario, a fin de dar continuidad a los programas y proyectos de infraestructura que otorguen desarrollo, crecimiento y expansión.

Transitorios

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

Segundo . Se derogan todas las disposiciones contrarias al presente decreto.

Tercero . Para efectos del presente decreto, las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano deberán realizar y adecuar las disposiciones reglamentarias respecto al programa presupuestal especial para las zonas metropolitanas en un término de noventa días, a partir de la publicación del presente decreto.

Cuarto . La Secretaría de Hacienda y Crédito Público deberá destinar una partida presupuestaria de manera anual, para asegurar los recursos económicos necesarios para garantizar la creación y continuidad de programas y proyectos plurianuales de infraestructura en las zonas metropolitanas establecidas por el grupo interinstitucional.

Notas

1 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Minimonografía. “Las zonas metropolitanas en México”, Tomado de *Delimitación de las zonas metropolitanas de México*, Inegi-Sedesol-Conapo. Disponible en

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ce/2014/doc/minimonografias/m_zmm_ce2014.pdf

2 Ibidem.

3 Auditoría Superior de la Federación. Fondo Metropolitano, ramo 23. Cuenta Pública de 2018, página 5. Disponible en https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2018c/Documentos/Informes_Especiales/2018_AEGF_3_a.pdf

4 Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2020. Artículo 11, párrafo 8, página 12. Disponible en https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/pef_2020/PEF_2020_abro.pdf

5 Diario Oficial de la Federación. Reglas de Operación del Fideicomiso Fondo Metropolitano, publicadas el 31 de enero de 2020. Disponible en https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5585349&fecha=31/01/2020#gsc.tab=0

6 Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal. *¿Sabes cuáles deben ser las características de los proyectos que aspiren a acceder a los recursos del Fondo Metropolitano?* Disponible en <https://www.gob.mx/inafed/articulos/sabes-cuales-deben-ser-las-caracteristicas-de-los-proyectos-que-aspiren-acceder-a-los-recursos-del-fondo-metropolitano>

7 Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2020. Anexo 20. Ramo 23, “Provisiones salariales y económicas”, página 73. Disponible en https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/pef_2020/PEF_2020_abro.pdf

8 Lozano Mac Donald, Pilar, “Abatirán subejercicio del Fondo Metropolitano para 2020”, en *La Prensa*. Consultado en <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/cdmx/abatiran-subejercicio-del-fondo-metropolitano-para-el-2020-4490186.html>

9 Consejo Nacional de Población, *Delimitación de las zonas metropolitanas*, México, 2015. Consultado en <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>

10 Diario Oficial de la Federación. Decreto por el que se reforman y derogan diversas disposiciones de la Ley para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas, de la Ley de Cooperación Internacional para el Desarrollo, de la Ley de Hidrocarburos, de la Ley de la Industria Eléctrica, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, de la Ley General de Protección Civil, de la Ley Orgánica de la Financiera Nacional de Desarrollo Agropecuario, Rural, Forestal y Pesquero, de la Ley de Ciencia y Tecnología, de la Ley Aduanera, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, de la Ley General de Cultura Física y Deporte, de la Ley Federal de Cinematografía, de la Ley Federal de Derechos, de la Ley del Fondo Mexicano del Petróleo para la Estabilización y el Desarrollo, de la Ley de Bioseguridad de Organismos Genéticamente Modificados, de la Ley General de Cambio Climático, y de la Ley General de Víctimas; y se abroga la Ley que crea el Fideicomiso que administrará el Fondo de Apoyo Social para ex Trabajadores Migratorios Mexicanos. Disponible en https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5604411&fecha=06/11/2020#gsc.tab=0

11 Auditoría Superior de la Federación. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Fondo Metropolitano. Auditoría de cumplimiento número 2020-0-06100-19-0032-2021 32-GB. Disponible en https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2020b/Documentos/Auditorias/2020_0032_a.pdf

12 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Minimonografía, *Las zonas metropolitanas en México*. Disponible en https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ce/2014/doc/minimonografias/m_zmm_ce2014.pdf

13 Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados. Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Presentada el 17 de junio de 2020. Disponible en <http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/64/2020/jun/INIS-17-JUN/Ini-0617-19.pdf>

14 <https://www.cippecc.org/wp-content/uploads/2018/10/170-DT-CDS-Gobernanza-Metropolitana-Analisis-de-modelos-y-posibles-aplicaciones-en-la-Región-Metropolitana-de-Buenos-Aires.-Lanfranchi-et-al.-octubre-2018.pdf>

15 *Ibíd*em, página 35.

16 Todd, Litman. *Gestión de la movilidad para México*, Instituto de Políticas para el Transporte en México, México, enero de 2013, Consultados en <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Gestion-de-la-movilidad-Todd-Litman.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 24 de enero de 2024.

Diputado Mario Alberto Rodríguez Carrillo (rúbrica)