INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO, EN MATERIA DE ARMONIZACIÓN CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DE LA DIPUTADA ABIGAIL ARREDONDO RAMOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, diputada Abigail Arredondo Ramos, integrante de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión y del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional (PRI), con fundamento en los artículos 71, fracción II y 73, fracción XXIX-C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, tengo a bien someter a consideración del pleno de esta soberanía la presente Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas **disposiciones de la Ley General de Cambio Climático, en materia de armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; misma que tuvo a bien hacerme llegar y encomendar su presentación, las y los integrantes de la Comisión de Movilidad de esa H. Cámara de Diputados, y que fue elaborada por el equipo técnico de la Comisión a partir de dictámenes aprobados en dos Legislaturas anteriores, la que textualmente** dice.

Exposición de Motivos

El derecho a la movilidad quedó reconocido en nuestra Carta Magna con el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020.[1]

Así, en el párrafo vigésimo primero del artículo 4o constitucional se estableció que "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". Además, se facultó al Congreso de la Unión para expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (Lgmsv) mediante la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73, que a la letra señala:[2]

Artículo 73....

I. *a* ***XXIX-B.***...

XXIX-C. *Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución,* ***así como en materia de movilidad y seguridad vial;***

XXIX-D. A **x XXII.**...

De igual forma, se realizaron reformas a los artículos 115 y 122 con el fin de establecer planes municipales y de zonas metropolitanas, así como para la Ciudad de México en la materia:[3]

Artículo 115. ...

I. *a* ***IV.***...

V. *Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:*

a) *Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal,* ***así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;***

b) *a* ***i)****...*

...

VI. *Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros,* ***incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial****, con apego a las leyes federales de la materia.*

VII. *a* ***X.****...*

Artículo 122.*...*

A. *y* ***B.****....*

C. *...*

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; ***movilidad y seguridad vial****; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.*

...

D. *...*

Adicionalmente, dentro de los artículos Segundo y Tercero Transitorios del citado Decreto, se estableció lo siguiente:[4]

Segundo.- *El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.*

Tercero.- *El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.*

Siguiendo lo establecido en el Segundo Transitorio señalado, el Senado de la República aprobó, el 9 de diciembre de 2021, el Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda, que contenía el proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.[5]

Por su parte, la Cámara de Diputados aprobó con modificaciones la minuta por la que se expide la citada Ley el 24 de marzo de 2022, siendo ésta aprobada en sus términos por el Senado el 5 de abril de 2022. Así, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se publicó el 17 de mayo de 2022 y, de conformidad con su artículo Primero Transitorio, entró en vigor al día siguiente.[6]

Esta ley establece, entre otras cosas, lo siguiente:[7]

• *Las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;*

• *Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;*

• *Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;*

• *Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;*

• *Establecer como principios de la movilidad y de seguridad vial la accesibilidad, calidad, confiabilidad, diseño universal, eficiencia, equidad, habitabilidad, inclusión e igualdad, movilidad activa, multimodalidad, participación, perspectiva de género, progresividad, resiliencia, seguridad, seguridad vehicular, sostenibilidad, transparencia y rendición de cuentas, transversalidad; y uso prioritario de la vía o del servicio;*

• *Crear el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como mecanismo de coordinación entre los tres órdenes de gobierno, así como los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación;*

• *Que las medidas que deriven de ella tengan como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros;*

• *La jerarquía de la movilidad de la siguiente manera:*

I. *Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;*

II. *Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;*

III. *Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;*

IV. *Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y*

V. *Personas usuarias de vehículos motorizados particulares;*

• Determinar que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial estará integrado por las personas titulares o representantes legales de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Economía, las entidades federativas y las autoridades que decida el Sistema, donde se preverá la participación de los municipios;

• Definir la movilidad como el derecho de toda persona a trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia;

• Definir a la seguridad vial como el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos;

• Establecer puntualmente los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares, así como para personas con discapacidad;

• Definir que la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad;

• Establecer Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano, así como lo que deberán contener;

• Determinar que el sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros; y,

• Establecer criterios para la movilidad con perspectiva de género y la movilidad del cuidado.

Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. **http://sil.gobernacion.gob.mx/portal**
Fuente: http://www.diputados.gob.mx/

Como se ha señalado desde que se presentaron las iniciativas que culminaron con la reforma constitucional en la materia, así como en aquellas por las que se buscó expedir la Ley General, la movilidad y la seguridad vial están en clara coincidencia con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, principalmente en los siguientes:[8]

ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal, que plantea las siguientes metas:

Meta 3.4 Para 2030, reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles mediante la prevención y el tratamiento y promover la salud mental y el bienestar.

Meta 3.5 Fortalecer la prevención y el tratamiento del abuso de sustancias adictivas, incluido el uso indebido de estupefacientes y el consumo nocivo de alcohol.

Meta 3.6: Para 2020 reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.

Meta 3.d: Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.

Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas:

5.2 Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.

5.c Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.

ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles:

Meta 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.

También es importante señalar que el artículo Segundo Transitorio de la citada Ley establece lo siguiente:[9]

Segundo. *El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.*

Respecto a las leyes federales y generales que deben armonizarse, durante las Legislaturas LXIV y LXV se realizaron diversos esfuerzos tanto en la Cámara de Diputados como en la de Senadores. En ese sentido, el 12 de octubre de 2022 la senadora Patricia Mercado Castro, el senador Elí César Cervantes Rojas del Grupo Parlamentario de Morena y el senador Emilio Álvarez Icaza presentaron una iniciativa para armonizar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley General de Cambio Climático y la Ley de Infraestructura de la Calidad, la cual fue turnada a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Primera. Se dictaminó en comisiones el 28 de marzo de 2023. El dictamen se sometió a Primera Lectura el 5 de septiembre de 2023 y a discusión y aprobación del pleno del Senado el 14 de noviembre de 2023, siendo aprobado por 81 votos a favor y remitida la Minuta a la Cámara de Diputados. Sin embargo, ésta quedó pendiente de trámite, derivado del fin de la Legislatura. Por ello, y en virtud de los consensos alcanzados, se retoma el contenido de dicha iniciativa, así como del dictamen referido, para la presente.

El plazo establecido en el artículo Segundo Transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial venció el 13 de noviembre de 2022, considerando que su vigencia inició el 18 de mayo de 2022. Y aunado a que, de acuerdo con el Programa Anual de Trabajo de la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados para el Primer Año de Ejercicio de la LXVI Legislatura, el proceso de armonización de leyes federales y generales es un tema prioritario, es necesario realizar las reformas necesarias a fin de cumplir con el criterio establecido en la propia ley.

La Ley General de Cambio Climático (LGCC) establece, en el artículo 2o, que 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. *Regular las acciones para la mitigación y adaptación al cambio climático;*

IV. *Reducir la vulnerabilidad de la población y los ecosistemas del país frente a los efectos adversos del cambio climático, así como crear y fortalecer las capacidades nacionales de respuesta al fenómeno;*

V. *Fomentar la educación, investigación, desarrollo y transferencia de tecnología e innovación y difusión en materia de adaptación y mitigación al cambio climático;*

VI. *Establecer las bases para la concertación con la sociedad;*

VII. *Promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable, de bajas emisiones de carbono y resiliente a los fenómenos hidrometeorológicos extremos asociados al cambio climático, y*

VIII. *Establecer las bases para que México contribuya al cumplimiento del Acuerdo de París, que tiene entre sus objetivos mantener el aumento de la temperatura media mundial por debajo de 2 °C, con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir con los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1.5 °C, con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático.*

Para ello, la LGCC establece diversas atribuciones tanto a la Federación como a las entidades federativas y los municipios para que formulen estrategias, programas y acciones con el fin de mitigar los efectos de las emisiones de gases contaminantes por parte del transporte, fomentar el uso de transporte eficiente y sustentable, enfocados en la adaptación al cambio climático. Así, en el artículo 27 se prevé lo siguiente:[10]

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. *Reducir la vulnerabilidad de la sociedad y los ecosistemas frente a los efectos del cambio climático;*

II. *Fortalecer la resiliencia y resistencia de los sistemas naturales y humanos;*

III. *Minimizar riesgos y daños, considerando los escenarios actuales y futuros del cambio climático;*

IV. *Identificar la vulnerabilidad y capacidad de adaptación y transformación de los sistemas ecológicos, físicos y sociales y aprovechar oportunidades generadas por nuevas condiciones climáticas;*

V. *Establecer mecanismos de atención inmediata y expedita en zonas impactadas por los efectos del cambio climático como parte de los planes y acciones de protección civil, y*

VI. *Facilitar y fomentar la seguridad alimentaria, la productividad agrícola, ganadera, pesquera, acuícola, la preservación de los ecosistemas y de los recursos naturales.*

El artículo 33 de la Ley, en su fracción XII establece:[11]

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

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...*

Por su parte, el artículo 34 dispone:[12]

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:

a) *Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.*

b) *Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.*

c) *Elaborar e instrumentar planes y programas de desarrollo urbano que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades.*

d) *Crear mecanismos que permitan mitigar emisiones directas e indirectas relacionadas con la prestación de servicios públicos, planeación de viviendas, construcción y operación de edificios públicos y privados, comercios e industrias.*

e) *Establecer programas que promuevan el trabajo de oficina en casa, cuidando aspectos de confidencialidad, a fin de reducir desplazamientos y servicios de los trabajadores.*

f) *Coordinar, promover y ejecutar programas de permuta o renta de vivienda para acercar a la población a sus fuentes de empleo y recintos educativos.*

g) *Desarrollar instrumentos económicos para que las empresas otorguen el servicio de transporte colectivo a sus trabajadores hacia los centros de trabajo, a fin de reducir el uso del automóvil.*

En la misma consonancia, la fracción VI del artículo 64 señala:[13]

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:*

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, procesos industriales, gestión de residuos y demás sectores o actividades...*

En virtud de lo expuesto, en la presente iniciativa se propone lo siguiente:[14]

• Incorporar a las demarcaciones territoriales dentro del diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes;

• Incorporar la construcción de infraestructura ciclista y para transporte no motorizado, con base en la jerarquía de la movilidad establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

• Incorporar a las zonas rurales e insulares contempladas en la LGMSV dentro del diseño de los sistemas de transporte público integrales y programas de movilidad sustentable;

• Establecer la vinculación del desarrollo urbano con la movilidad y la seguridad vial;

• Incorporar la gestión de la demanda dentro de los estándares de eficiencia energética de los automotores, y

• Establecer la prioridad a los transportes que tengan menor costo vial como parte de las políticas públicas de mitigación del cambio climático.

Así, se considera que las modificaciones propuestas profundizan las disposiciones tendientes a generar mecanismos para el uso de transporte menos contaminante y de transporte no motorizado, con el fin de disminuir la emisión de gases prevista en la LGCC.[15]

Por lo anterior, se presenta un cuadro comparativo entre el texto vigente y las propuestas que se realizan para armonizar la Ley General de Cambio Climático con los contenidos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. **http://sil.gobernacion.gob.mx/portal**
Fuente: http://www.diputados.gob.mx/

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE ARMONIZACIÓN
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; **XIII.** a **XVI.** ...	**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**, dando prioridad a aquellos modos de transporte con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad**; **XIII.** a **XVI.** ...
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.** ...	**Artículo 34.** Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las Entidades Federativas**,** los Municipios **y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México**, 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: **a)** Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta. **b)** Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional. **c)** Elaborar e instrumentar planes y programas de desarrollo urbano que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades.	**II.** Reducción de emisiones en el Sector Transporte: **a)** Promover la inversión en la construcción de **infraestructura ciclística y para** transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta**, con base en la jerarquía de la movilidad establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.** **b)** Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas**, rurales, insulares** o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional**, con base en lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.** **c)** Elaborar e instrumentar planes y programas **que vinculen el** desarrollo urbano **con la movilidad y la seguridad vial y** que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades, **con el objetivo**

d) a **g)** ... **III.** a **VI.** ...	**de reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros, en términos de lo previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.** **d)** a **g)** ... **III.** a **VI.** ...
Artículo 102. En materia de mitigación al cambio climático la evaluación se realizará respecto de los objetivos siguientes: **I.** a **IV.** ... **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; **VI.** 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;	**Artículo 102.** En materia de mitigación al cambio climático la evaluación se realizará respecto de los objetivos siguientes: **I.** a **IV.** ... **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, **considerando siempre la gestión de la demanda de movilidad implementada en términos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;** **VI.** 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**, donde se dé prioridad a aquellos modos de transporte con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;** **XI.** a **XV.** ...
XI. a **XV.** ...	**XI.** a **XV.** ...

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, en materia de armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo Único. Se **reforman** la fracción XII del artículo 33, el párrafo primero y los incisos a), b) y c) de la fracción II del artículo 34 y las fracciones V y X del artículo 102 de la Ley General de Cambio Climático, para quedar como sigue:

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, **dando prioridad a aquellos modos de transporte con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad** ;

XIII. a **XVI.**...

Artículo 34. Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las Entidades Federativas, los Municipios **y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México,** 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:

a) Promover la inversión en la construcción de **infraestructura ciclística y para** transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta, **con base en la jerarquía de la movilidad establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.**

b) Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas**, rurales, insulares** o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional, **con base en lo establecido en la Ley General de Mvilidad y Seguridad Vial.**

c) Elaborar e instrumentar planes y programas **que vinculen el** desarrollo urbano **con la movilidad y la seguridad vial y** que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades, **con el objetivo de reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros, en términos de lo previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.**

d) a **g).**...

III. a **VI.**...

Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. **http://sil.gobernacion.gob.mx/portal**
Fuente: http://www.diputados.gob.mx/

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

I. a **IV.**...

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**, considerando siempre la gestión de la demanda de movilidad implementada en términos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;**

VI. 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, **donde se dé prioridad a aquellos modos de transporte con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;**

XI. a **XV.** ...

Transitorios

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

Notas:

1. Gaceta del Senado LXV/2PPO-31/129818, miércoles 12 de octubre de 2022. Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de la Ley de Cambio Climático y de la Ley de Infraestructura de la Calidad, en materia de armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada por la Senadora Patricia Mercado Castro del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, el Senador Elí César Cervantes Rojas del Grupo Parlamentario de Morena y el Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria del Grupo Plural. Disponible en: https://www.senado.gob.mx/66/gaceta_del_senado/documento/129818

2. Ibid.

3. Ibid.

4. Ibid.

5. Ibid.

6. Ibid.

7. Ibid.

8. Ibid.

9. Ibid.

10. Gaceta del Senado LXV/3PPO-2/137491, martes 05 de septiembre de 2023. Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Primera, el que contiene proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; de la Ley de Cambio Climático y de la Ley de Infraestructura de la Calidad. Disponible en: https://www.senado.gob.mx/66/gaceta_del_senado/documento/137491

11. Ibid.

12. Ibid.

13. Ibid.

14. Ibid.

15. Ibid.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 19 de marzo de 2025.

Diputada Abigail Arredondo Ramos (rúbrica)

Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. **http://sil.gobernacion.gob.mx/portal**
Fuente: http://www.diputados.gob.mx/