II LEGISLATURA

DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E

El suscrito, Diputado Jesús Sesma Suárez, Coordinador de la Asociación Parlamentaria Alianza Verde Juntos por la Ciudad de México en el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso b); 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 12, fracción II; 13, fracción I, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracción I, 95, fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Poder legislativo, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO OCTAVO TRANSITORIO A LA LEY DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO SUSTENTABLE PARA LA CIUDAD DE MÉXICO***,* bajo el siguiente:

OBJETO DE LA INICIATIVA

Establecer fechas concretas en la Ciudad de México para la prohibición definitiva de venta y circulación de vehículos de gasolina (2032) y de vehículos híbridos (2037), con el fin de abonar en la aplicación de políticas públicas efectivas para la mitigación de gases y compuestos de efecto invernadero, la adaptación a los efectos del cambio climático y el desarrollo sustentable.

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde la pasada década, la Ciudad de México se ha involucrado de mayor manera en la atención del problema que significa el Cambio Climático[1], esto a través de acciones concretas para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, a la par de las urbes más grandes del mundo, pues es en estás ciudades que se produce el 80% de los gases de efecto invernadero del mundo[2].

Ciudades como París, Madrid y Ciudad de México tienen un problema en común: sus niveles de contaminación del aire son superiores a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS)[3].

En la Ciudad de México el aire es cada vez más irrespirable. Desde 2016 se ha venido comentando que, para corregir el rumbo, la ciudad está obligada a adoptar medidas "drásticas e impopulares", según el Centro Mario Molina, una asociación de políticas ambientales del único premio Nobel de Química mexicano[4].

Es importante remarcar que esta ciudad es la tercera zona metropolitana más grande de la OCDE (es casi cinco veces más grande que la región de Gran Londres), enmarcada por un valle a más de 2.200 metros de altura que dificulta la

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

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

[3] Organización Mundial de la Salud (OMS). (2021, 22 septiembre). Calidad del aire y salud. Organización Mundial de la Salud. https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health

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

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

dispersión de los agentes contaminantes[5].

En la Ciudad de México, el promedio de partículas $PM_{2,5}$ en 2020 fue de 18,8 microgramos por metro cúbico, más de tres veces de lo que ahora se considera deseable. Para las PM_{10}, el nuevo umbral recomendado es de un promedio anual de 15 microgramos por metro cúbico. En ese rubro la capital tuvo 37,7 microgramos por metro cúbico como media el año pasado, más del doble de lo que ahora se considera saludable según la OMS[6]. Lo anterior reitera la necesidad apremiante de combatir el problema de la calidad del aire.

Por otro lado, el ejemplo de París puede ilustrar de buena manera uno de los caminos a seguir en la mitigación de emisiones y la recuperación de la buena calidad del aire. Desde el desde el 1 de julio de 2016, la capital francesa consiguió restringir el tránsito de coches diésel de más de 20 años de antigüedad.

Además de ello, París, que tiene niveles de contaminación aérea 80% mayores a los permitidos, ha impulsado la peatonalización de algunas de sus calles, incluso en medio de la polémica[7]. “Los resultados demuestran que los escenarios más ambiciosos de reducción de la contaminación logran importantes beneficios para la salud”, menciona un estudio del Ministerio de Sanidad de Francia[8].

En este tenor, el Gobierno de la Ciudad de México emitió recientemente, el 9 de

---

[5] *Idem*

[6] Camhaji, E. (2021, 22 septiembre). El aire de Ciudad de México supera con creces los límites que la OMS considera peligrosos para la salud. *El País*. https://elpais.com/mexico/2021-09-23/el-aire-de-ciudad-de-mexico-supera-con-creces-los-limites-que-la-oms-considera-peligrosos-para-la-salud.html

[7] Corona, S. (2016, 2 diciembre). París, Madrid y Ciudad de México prohibirán los vehículos diésel a partir de 2025. *El País*. https://elpais.com/internacional/2016/12/02/actualidad/1480642460_315476.html

[8] Cañas, G. (2016, 22 julio). La contaminación mata prematuramente en Francia a 48.000 personas cada año. *El País*. https://elpais.com/internacional/2016/06/21/actualidad/1466504309_633776.html

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

junio de 2021, un decreto por el cual se abrogaba la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 16 de junio de 2011. Sumado a ello, publicó una nueva Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de México[9], aprobada por el Congreso de la Ciudad de México.

Dentro de esta nueva ley se contemplan diversos mecanismos para el control y reducción de emisiones de Carbono y Gases de Efecto Invernadero (CyGEI), entre los que destacan:

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

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

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

> *Es prioritario para la Política de la Ciudad de México en materia de adaptación:*
> *I.*
> *…*
> *V. Impulsar las soluciones climáticas fundamentadas en la naturaleza, que generen beneficios sinérgicos en materia de adaptación basada en los*

[9] SEMOVI. (2019). *PRESENTA GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EL PLAN DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DEL SECTOR MOVILIDAD*. https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-el-plan-de-reduccion-de-emisiones-del-sector-movilidad

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

ecosistemas, conservación y uso sustentable de la biodiversidad y mitigación de las emisiones de CyGEI.

III. El Artículo 21, dentro del capítulo III, que señala:

La Política de la Ciudad de México en materia de mitigación al cambio climático debe incluir la aplicación de metodologías de diagnóstico, medición, monitoreo, reporte, verificación y evaluación de las emisiones y capturas locales de CyGEI que cuenten con reconocimiento y sean avaladas en el ámbito nacional e internacional.

Para ello se deben establecer instrumentos que permitan el logro gradual de metas de reducción y captura de emisiones específicas por sector, tomando como referencia los escenarios de presupuesto de carbono de la Ciudad de México, según la Estrategia local, los instrumentos que de éste deriven o que estén previstos por la presente Ley, considerando los tratados internacionales suscritos por la federación y las metas nacionales en materia de cambio climático.

IV. El Artículo 22, dentro del capítulo III, que señala:

La Política de la Ciudad de México en materia de mitigación se instrumentará con base en un principio de gradualidad, que promueva el fortalecimiento de capacidades locales para mantener una tendencia hacia la reducción de emisiones de CyGEI con respecto a las metas nacionales y de su competencia, priorizando los sectores con mayor potencial de mitigación.

V. El Artículo 24, dentro del capítulo III, que señala:

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

Son objetivos específicos de la Política de la Ciudad de México en materia de mitigación del cambio climático:
I. Reducir las emisiones de CyGEI, aumentar la captura y el almacenamiento de carbono en sumideros para alcanzar el objetivo definido;
II. Promover el desarrollo sustentable de la Ciudad de México, mediante la implementación gradual de medidas de reducción y captura de emisiones de CyGEI;

En cumplimiento de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de México (Ley de Cambio Climático), la CDMX cuenta con dos instrumentos que dirigen la política climática: la Estrategia Local de Acción Climática 2021-2050 (Estrategia) y el Programa de Acción Climática 2021-2030 (Programa). En ambos se busca integrar, coordinar e impulsar políticas públicas para disminuir los riesgos ambientales, sociales y económicos derivados del cambio climático, y así encaminar a la ciudad hacia un desarrollo bajo en carbono y resiliente, enmarcado en los enfoques y principios de la economía circular, la inclusión social, los derechos humanos y la equidad de género[10].

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

Entre las medidas necesarias también se encuentran las cargas fiscales y administrativas por la posesión de vehículos automotores de combustión interna, las limitaciones a la circulación, la regulación de periodos excesivos en ralentí y otras

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

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

prácticas poco eficientes en el uso de energía y campañas de comunicación sobre los impactos negativos del uso del automóvil, entre otras.

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

Además de impulsar cambios en la forma en que las personas se desplazan, la Ciudad de México impulsa políticas e incentivos para renovar la flota vehicular del transporte público y privado y reducir progresivamente la venta de vehículos de combustión interna a gasolina y diésel, favoreciendo la inclusión de vehículos cero emisiones en la flota. La movilidad eléctrica tiene ventajas que destacan sobre los vehículos de combustión interna, como menores necesidades de mantenimiento, una menor pérdida de energía y el uso de tecnologías más limpias y silenciosas, así como importantes ahorros económicos en el largo plazo.

…

Se espera que en el 2050 no haya en circulación vehículos de combustión interna que usen gasolina o diésel. Esto significa que, para el año 2040, se espera que la totalidad de las ventas sean de vehículos eléctricos.

Si bien los vehículos eléctricos e híbridos representan una parte insignificante del mercado vehicular actual, para reducir emisiones en línea con los esfuerzos globales de mantener el aumento de la temperatura por debajo de 1.5ºC, es fundamental impulsar un cambio sustancial hacia vehículos eléctricos y otros vehículos de cero emisiones… El desarrollo y el escalamiento de proyectos piloto y políticas que incentiven la electromovilidad serán fundamentales para acelerar esta transición.

La electrificación debe extenderse más allá de los automóviles y los autobuses, y tendrá que incluirse a las motocicletas, otros vehículos para transporte público y los

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

vehículos ligeros de carga, especialmente la movilidad de última milla. Cuando el reemplazo a vehículos eléctricos no sea tecnológicamente factible, por ejemplo, con vehículos de carga pesados, se fomentará el uso de combustibles limpios y con bajo contenido de carbono.

En el Eje 7 “Calidad del aire”, línea de acción 7.1. Diseñar y ejecutar acciones conjuntas para maximizar sinergias entre cambio climático, calidad del aire y salud:

… Entre las medidas destacadas con mayores rendimientos compartidos, se encuentran las del sector movilidad, orientadas a la gestión de la demanda, la transición hacia tecnologías limpias, la movilidad activa, los programas de control de la circulación y verificación vehicular, la coordinación metropolitana, el establecimiento de zonas bajas en emisiones y la actualización de la normatividad para vehículos automotores y calidad de combustibles, en coordinación con el Gobierno Federal.

Por otro lado, dentro del Programa de Acción Climática 2021-2030, en el Eje 1 “Movilidad integrada y sustentable” y en el Eje 7 “Calidad del aire” se reitera lo siguiente:

1. *Línea de acción 1.1. Gestionar la demanda y promover el cambio modal hacia modos limpios, activos y públicos de transporte:*
    a. *Desincentivar el uso de vehículos privados por medio de instrumentos económicos y normativos.*
2. *Línea de acción 1.2. Impulsar la transición tecnológica a vehículos públicos y privados de bajas emisiones:*
    a. *Impulsar la electromovilidad para vehículos ligeros.*
3. *Línea de acción 7.1. Diseñar y ejecutar acciones conjuntas para maximizar sinergias entre cambio climático, calidad del aire y salud:*

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

a. *Dar seguimiento a las medidas para la mejora de la calidad del aire que, de manera sinérgica, contribuyan a la acción climática, contenidas en el Programa de Gestión Ambiental de la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2021-2030.*

A pesar de lo anterior, las metas incorporadas no establecen en ningún momento fechas concretas de eliminación de vehículos de gasolina, diesel e híbridos que abonen a reconocer el grave problema que atravesamos y brindar una hoja de ruta completa para atenderlo.

Sumado a lo mencionado, la Ciudad de México forma parte de 2 iniciativas globales relevantes en materia de reducción de emisiones CyGEI, mismas que cuentan con un enfoque de reducción y prohibición de uso de vehículos de diesel y gasolina, sumado al desarrollo de alternativas sustentables para la movilidad.

La primera iniciativa es la denominada “C40 CITIES” que alberga 97 ciudades afiliadas[11] entre las cuáles se encuentra la Ciudad de México, cumpliendo con 2 requisitos indispensables como lo son el desarrollo de inventario de emisiones y **planes de acción concretos**[12]. Es a partir de este grupo que en CDMX se estableció un marco para prohibir la circulación de vehículos de diésel para 2025, al igual que lo hicieron las ciudades de Madrid y Paris. Dicha acción regulatoria fue anunciada durante la "Cumbre de alcaldes C40: Ciudades liderando acciones climáticas" en 2016[13].

[11] C40. (2016). *C40 CITIES*. C40 CITIES. https://www.c40.org/cities
[12] C40. (2016). *C40 CITIES*. C40 CITIES. https://www.c40.org/cities/mexico-city
[13] Corona, S. (2016, 2 diciembre). París, Madrid y Ciudad de México prohibirán los vehículos diésel a partir de 2025. *El País*. https://elpais.com/internacional/2016/12/02/actualidad/1480642460_315476.html

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

En adición a la iniciativa C40, la Ciudad de México emitió el 03 Junio 2019 el **"Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad"[14],** mismo que busca generar los lineamientos de política pública para la reducción de emisiones. Sin embargo, este plan aún no cuenta con metas claras en materia de reducción y prohibición de vehículos de diesel y gasolina, estableciendo como única meta explícita:

a) 10% de automóviles privados nuevos serán híbridos o eléctricos al 2024.

Esto anterior se encuentra en una nueva revisión, según informes de diversos medios en los que mencionan que, "El Gobierno de la Ciudad de México dio a conocer que se encuentra trabajando con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) para implementar una serie de proyectos que permitan reconfigurar la movilidad de la urbe, donde la apuesta principal es que los vehículos que circulen en las calles sean menos contaminantes"[15].

La segunda iniciativa es la reciente adición de la CDMX a "Cities Race to Zero"[16], la cuál es una campaña mundial respaldada por la ONU que reúne a actores no estatales -incluyendo empresas, ciudades, regiones e instituciones financieras y educativas- para tomar medidas rigurosas e inmediatas con el fin de reducir a la mitad las emisiones del mundo para 2030 y lograr un mundo más saludable y justo con cero emisiones de carbono[17].

---

[14] SEMOVI. (2019). *PRESENTA GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EL PLAN DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DEL SECTOR MOVILIDAD*. https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-el-plan-de-reduccion-de-emisiones-del-sector-movilidad

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

[16] Race to Zero. (s. f.). *Who´s in?* https://racetozero.unfccc.int/join-the-race/whos-in/

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

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

A partir de todo lo anterior consideramos necesario movilizar a la Ciudad de México para continuar por el camino de políticas públicas claras y efectivas que permitan la reducción de emisiones CyGEI para el periodo 2030-2050, a través de la meta de prohibición de la circulación y venta de vehículos de gasolina y diésel para el año 2032, además de una segunda prohibición similar en el año 2037 para vehículos híbridos, todo en el tenor de abonar a la calidad de vida de los capitalinos y reforzar intenciones previas, como la ya establecida en 2016 ante el C40 de prohibir para 2025 la circulación de vehículos de diésel.

Esta meta propuesta no es un hecho aislado. Además del ejemplo de París enunciado, en los últimos años diversos países y ciudades se han manifestado al respecto con regulaciones y políticas públicas de la siguiente manera:

1. Austria, es el país que ha fijado la fecha más próxima para la prohibición de autos de diésel y gasolina. El país ha señalado el año 2020 como el punto en el que dejarían de venderse dichos vehículos[18].
2. Noruega tiene marcado el 2025 como fecha para la prohibición de autos de diésel y gasolina[19].
3. El Ayuntamiento de Ámsterdam ha acordado prohibir todos los vehículos de combustión para 2030 desde 2019[20].
4. Dinamarca anunció que prohibirá para 2030 la venta de nuevos automóviles y motores diésel y gasolina, además de hibrídos en 2035[21].

---

[18] Huerta, E. (2019, 8 enero). Países que buscan prohibir los coches a diésel y gasolina. Milenio. https://www.milenio.com/internacional/paises-buscan-prohibir-coches-diesel-gasolina
[19] *Idem*
[20] ABC. (2019, 3 mayo). Ámsterdam prohíbe todos los vehículos de combustión a partir de 2030. *ABC*. https://www.abc.es/sociedad/abci-amsterdam-prohibe-todos-vehiculos-combustion-partir-2030-201905031406_noticia.html
[21] *Idem 18*

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

5. Reino Unido anunció que prohibirá para 2030 la venta de nuevos automóviles y furgonetas con motores diésel y gasolina[22].
6. Irlanda, Israel, India, Eslovenia, Suecia también prohibirán para 2030 ambos tipos de vehículos, mientras Escocia lo hará para 2032[23].
7. Por otro lado países como China, España, Francia y Taiwán marcan como fecha el año 2040 para la prohibición de coches con motores diésel y gasolina[24].

Son en total alrededor de 15 ejemplos, a los cuáles se siguen sumando más a la constante global que busca la prohibición de venta y circulación de vehículos de este tipo, con el fin de lograr las metas establecidas por acuerdos internacionales, entre los que destacan el Acuerdo de París.

Para el establecimiento de fechas aplicables dentro de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable, el séptimo transitorio señala:

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

Con lo anterior se puede señalar que la CDMX cuenta ya con un marco regulatorio

[22] DW. (2020, 18 noviembre). Reino Unido prohibirá vehículos diésel y gasolina en 2030. *DW*. https://p.dw.com/p/3lSvP
[23] *Idem 18*
[24] *Idem 18*

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

inicial para implementar políticas públicas que establezcan metas para la reducción de emisiones CyGEI. Sin embargo, el establecimiento de años concretos para prohibiciones de venta y circulación de vehículos de motor de gasolina, diésel e híbridos permitiría generar mayor certeza de los momentos en los cuales dichas metas se puedan concretar.

Con el objetivo de mostrar la modificación a la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable que se propone con esta iniciativa, me permito agregar el cuadro comparativo de la legislación climática vigente en la ciudad y la propuesta que se presenta en esta iniciativa:

TEXTO VIGENTE	**PROPUESTA**
TRANSITORIOS PRIMERO A SEPTIMO. … ***Sin correlativo***	TRANSITORIOS PRIMERO A SEPTIMO. … **OCTAVO.- La Estrategia Local de Cambio Climático deberá considerar como una de sus metas, la prohibición definitiva de venta y circulación de vehículos de gasolina para el año 2032 y de vehículos híbridos para el año 2037. Para tales efectos, la Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes y los sectores de la sociedad involucrados, diseñarán**

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

	desarrollarán y aplicarán los instrumentos económicos que sean necesarios y promoverán la investigación, el desarrollo científico, técnico y tecnológico, para el cumplimiento de dicha meta.

Finalmente, solo me resta aclarar que esta iniciativa ya se había presentado en el anterior periodo de sesiones ordinarias, pero, debido a que está próximo a concluir el plazo establecido en la normatividad interna de esta Soberanía para que la o las Comisiones dictaminadoras se pronuncien sobre la misma, se presenta nuevamente en sus términos.

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

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO OCTAVO TRANSITORIO A LA LEY DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO SUSTENTABLE PARA LA CIUDAD DE MÉXICO

ÚNICO. Se adiciona un artículo octavo transitorio a la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

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

T R A N S I T O R I O S

PRIMERO A SÉPTIMO. **…**

OCTAVO. La Estrategia Local de Cambio Climático deberá considerar como una de sus metas, la prohibición definitiva de venta y circulación de vehículos de gasolina para el año 2032 y de vehículos híbridos para el año 2037. Para tales efectos, la Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes y los sectores de la sociedad involucrados, diseñarán desarrollarán y aplicarán los instrumentos económicos que sean necesarios y promoverán la investigación, el desarrollo científico, técnico y tecnológico para el cumplimiento de dicha meta.

T R A N S I T O R I O S

PRIMERO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los 24 días del mes de agosto de dos mil veintidós.

Suscribe,

JESUS SESMA SUÁREZ

_____
DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
COORDINADOR

Doc ID: 6cf424bf536da6c6d887fe3a55a332d2d891a5b1