



Polea
POLÍTICA Y LEGISLACIÓN AMBIENTAL

**FORO
CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO URBANO: LA MOVILIDAD
SUSTENTABLE Y SU RELEVANCIA PARA EL CUMPLIMIENTO DE
LAS CONTRIBUCIONES NACIONALMENTE DETERMINADAS (NDC)**

Miércoles 13 de
noviembre de 2019.
Senado de la
República

El foro fue organizado por la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda y Política y Legislación Ambiental (POLEA), con el apoyo de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y el Gobierno del Reino Unido. Su principal objetivo fue identificar el papel del Legislativo, los principales desafíos legales, institucionales y programáticos para el cumplimiento de las metas de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC por sus siglas en inglés) en materia de movilidad urbana sustentable y conversar sobre los avances a la fecha en su promoción y su contribución al cumplimiento y el aumento de la ambición de las metas climáticas.

El foro contó con la presencia de más de 90 personas provenientes del sector público, privado y sociedad civil, entre los que destacan representantes de la academia, asesoras y asesores legislativos, funcionarias y funcionarios públicos de los tres niveles de gobierno, legisladoras y legisladores, y representantes de organizaciones no gubernamentales nacionales e internacionales.

La inauguración contó en el presídium con la distinguida presencia del Senador Víctor Fuentes, Presidente de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda, la Diputada Pilar Lozano Mac Donald, Presidenta de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, la Senadora Indira Kempis, Secretaria de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda, Corin Robertson, Embajadora del Reino Unido en México, Carina Arvizu, Subsecretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda de SEDATU y Andrés Ávila, Director Ejecutivo de POLEA.

La primera intervención fue del Senador Víctor Fuentes, quien señaló en su mensaje de bienvenida que resulta necesario corregir las ciuda-

des dispersas, las cuales han sido creadas únicamente para los automóviles y no para las personas; lo que se han traducido en diversos problemas como el tráfico excesivo, la pérdida de vidas, la inseguridad pública, la contaminación, así como en la segregación de las personas de menores ingresos.

Por su parte, Andrés Ávila resaltó que México se encuentra en un momento clave para la movilidad urbana. En este sentido, mencionó que el uso del vehículo automotor representa el 23% de las emisiones de gases de efecto invernadero del país y genera costos proporcionales al 5% del PIB, que además repercuten mayormente en los sectores de menor ingreso. Adicionalmente, señaló que existe un preocupante crecimiento anual de 7% de la flota vehicular y que se espera ésta se integre por 47 millones de vehículos para el 2030.

Por tanto, se requiere un marco regulatorio armonioso que integre diversos marcos jurídicos. A nivel jurídico, recordó que ya se cuenta con el derecho al medio ambiente sano reconocido en la Constitución Política, y que se trabaja en la Ley General de Seguridad y Movilidad Vial; por lo que es ahora tiempo de



avanzar en una reforma a la Ley General de Cambio Climático (LGCC), en una reforma a la Ley sobre el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, en una reforma a la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA), en Ley General de Asentamientos Humanos, así como en la creación de un programa de movilidad urbana sustentable. Todo ello para reflejar la urgencia de implementar acciones de múltiples sectores para no rebasar los 2°C y mantener el calentamiento global cercano a los 1.5°C.

Corin Robertson, como representante del Reino Unido, señaló que es necesaria la colaboración de diversos sectores para hacer frente a la crisis climática y que esa es la visión que Reino Unido tiene de cara a la COP26, de la cual dicho país será sede. Destacó que las ciudades juegan un papel crucial en la lucha contra el cambio climático y que el sector transporte, como el mayor emisor del país, puede generar un enorme impacto en la vida cotidiana de las personas.

Por tanto, es indispensable el trabajo conjunto para la construcción de sistemas de movilidad sustentables, incluyentes y seguros para la salud de las personas. Resaltó que se ha trabajado con diversos sectores del gobierno mexicano a tal fin y que México y Reino Unido han construido una alianza por la movilidad sustentable. Concluyó destacando la importancia de foros como el presente, pues resultan de gran importancia para compartir los conocimientos que se han generado en torno al tema.



Para concluir el panel inaugural, Carina Arvizu mencionó que el centro del problema que enfrenta nuestro país es el divorcio existente entre el modelo de desarrollo urbano de las ciudades y su relación con el medio ambiente y las ciencias sociales. Destacó que la inseguridad del transporte público representa un fuerte incentivo para el uso privado, por lo que es necesario atacar el problema de manera frontal y a través de la construcción de alianzas; labor que la SEDATU ha tratado de hacer. A manera de ejemplo, destacó el trabajo conjunto que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), la Secretaría de Gobernación (SEGOB) y la Agencia Alemana para la Cooperación al Desarrollo (GIZ) han hecho a fin de armonizar las leyes estatales en materia de movilidad. Sin embargo, dijo, no resulta suficiente solo satisfacer la demanda de transporte, más bien es necesario mejorar el ordenamiento territorial y acercar a

a las personas a sus lugares de empleo, propiciar los viajes seguros, cortos y asequibles como una solución integral, ello sin dejar de tomar en cuenta a las personas de menores ingresos. Concluyó que la SEDATU ofrece asesoría y acompañamiento técnico a estados y municipios en la materia y que se encuentra dispuesta a trabajar en conjunto, invitando a la reconciliación de la movilidad y la sustentabilidad, y a la construcción de ciudades para las personas.

Primer Panel “Movilidad y cambio climático, hacia el cumplimiento del NDC”

El primer panel del foro fue moderado por el Senador Víctor Fuentes y contó con la presencia de Jonathan Vázquez, Director de Comunicación y Relaciones Públicas de Comunica la Ciudad, Yutsil Sanginés Sayavedra, Directora General de Políticas para el Cambio Climático de SEMARNAT, Leticia Gutiérrez Lorandi, Directora General de Coordinación de Políticas y Cultura Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México (CDMX) y Diana Ávalos, Oficial de Política de Cambio Climático y Movilidad de la Embajada del Reino Unido en México.

Jonathan Vázquez inició su participación cuestionando sobre si el Estado mexicano les ha dado la espalda a las ciudades, más aún si se reconoce que los accidentes viales representen el 1.3% del PIB, la contaminación genera 14 mil muertos anualmente, que muchas personas hacen recorridos de 2 a 3 horas hacia sus lugares de empleo, servicios y educación, así como la existencia de calles sin banquetas, por mencionar algunos ejemplos. Señaló que la autoridad es el actor tradicional que, junto con los medios de comunicación, ha dictado la agenda pública de las ciudades, pero que deberían también participar de manera crítica y fungiendo como puente el periodismo, las ONGs y la iniciativa privada, algo que no ha sucedido hasta ahora.

Mencionó que actualmente, se ha dejado de comunicar de forma efectiva sobre el fenómeno urbano y la ciudad como espacio de encuentro por excelencia no ha sido fortalecida por los medios de comunicación, además de que la audiencia no es muy exigente respecto de los contenidos de los medios. Para ello, concluyó, es necesario generar procesos de comunicación mucho más sólidos exigiendo que no se recorten los



presupuestos; impulsar procesos de trabajo que permitan llegar a la autoridad con propuestas sólidas; trabajar unidos y unidas por la ciudad; ser más exigentes como audiencias; observar y empoderar los proyectos que se hacen al interior del país. Todos los sectores, dijo, deben sincronizar relojes en beneficio de las ciudades.

Por su parte, Yutsil Sanginés, centró su ponencia en la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica. Señaló que ésta se ubica en el marco de las NDCs y que el tema es de vanguardia a nivel internacional y aún incipiente. México, como país pionero en esos temas, participará en ello a través de dicha Estrategia, en virtud de que casi la mitad de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de México provienen del sector transporte y el sector energético. En este sentido, la Estrategia busca abordar ambos sectores y su principal objetivo es contribuir con el cumplimiento de la NDC.



Mencionó que la Estrategia prevé metas a 2030, 2040 y 2050, respecto a la introducción y porcentaje de venta de vehículos eléctricos ligeros y de carga, pero además incluye medidas a corto, mediano y largo plazo, muchas de ellas vinculadas con legislación y normatividad, manejo de residuos de las baterías, formalización de empresas, acceso a apoyos financieros, modelos de negocio, guías y protocolos de acción en caso de accidentes y señaló que se han encontrado ejes transversales en los que se debe trabajar; como son: infraestructura, coordinación interinstitucional, investigación y desarrollo de capital humano, comunicación y difusión.

Finalmente, destacó la existencia de la Alianza de Ciudades por la Movilidad Eléctrica, la cual se llevará a cabo entre las 10 ciudades con peor calidad del aire del país, formando una red de apoyo a fin de implementar proyectos piloto en algunas de ellas y luego replicar en otras; resaltando que en su desarrollo, y en la creación de la Estrategia, haya participado el gobierno, la iniciativa privada, asociaciones y ONGs, y que se espera su aprobación y publicación suceda en enero de 2020.

La tercera ponente fue Leticia Gutiérrez, quien resaltó que, dentro de la agenda urbana, la agenda climática está muy desdibujada; pero que ante la crisis climática es necesario incrementar la presencia y debate del tema. Recordó que el sector transporte genera el 70% de las emisiones de la CDMX, demanda

el 60% del consumo de energía y que el 52% de dichas emisiones provienen del auto privado, con lo que se convierte en uno de los mayores problemas de la ciudad. Por tanto, dijo, es urgente concientizar sobre los patrones de movilidad en la ciudad y que, aunque es un buen indicador el hecho de que 2/3 de los viajes en la ciudad se hace en transporte público, éste no es de suficiente calidad, por lo que en cuanto la gente tiene la posibilidad de cambiarse a transporte privado, lo hace.

Reconoció la necesidad de trabajar para reducir las brechas de desigualdad, particularmente si se reconoce que las personas de la periferia de la CDMX invierten alrededor de cinco horas al día en promedio para desplazarse, pero además con una perspectiva de género, en virtud de que las más afectadas son las mujeres. Estableció que, con tal fin, se trabaja a través del Programa de Movilidad y Cambio Climático de la CDMX y que hay medidas que se han planteado, algunas de ellas incluso ya se han implementado, en cuatro bloques:

1. Movilidad activa: duplicar los viajes en bicicleta, incrementar número de ecobicis, construir infraestructura ciclista, sobre todo en la periferia.
2. Transporte individual motorizado: fortalecer la regulación en materia de contingencias, verificación y no circulación, restricciones al uso de vehículos, incentivar el auto compartido, fortalecer de red de carga de vehículos eléctricos, incentivar el uso de vehículos de bajas emisiones.

3. Transporte público: renovación y recuperación de flota, renovación del transporte concesionado, reactivación de la red de trolebuses, redistribución del espacio, líneas de cablebús, expansión del metro y metrobús.

4. Transporte de carga: restricciones a los horarios de circulación, colocación de trampas de partículas.

Para concluir con el panel, Diana Ávalos presentó la perspectiva desde la cooperación británica mencionando que, en el Fondo de Prosperidad y el Fondo Climático en los que se coopera con México, se abordan temas de movilidad promoviendo que éstos sean armonizados con las metas en materia de cambio climático de México y Reino Unido. Asimismo, rescató que se debe trabajar en la gobernanza y calidad del transporte, las concesiones y el financiamiento para trasladarse hacia una movilidad eléctrica. También, dijo, debe trabajarse en la seguridad vial y en mejorar la eficiencia y calidad del transporte público, incentivando así el abandono del transporte privado.

Resaltó que se debe facilitar que la cooperación a través de los Fondos genere impactos mayores en todo el país y se concentren de manera particular en las ciudades, por lo que es fundamental el fortalecimiento de las redes entre las ciudades, para que los procesos y proyectos exitosos se compartan. Concluyó que el sector transporte no sólo tiene la capacidad de coadyuvar en el cumplimiento de las NDC, sino en contribuir a incrementar el bienestar económico y social del país, a reducir las brechas de desigualdad, entre otros.

Segundo Panel “La armonización legislativa en materia de cambio climático y movilidad”

El segundo panel tuvo la presencia como moderadora de la Diputada Pilar Lozano Mac Donald y de los expertos Javier Garduño Arredondo, Titular de la Unidad de Política, Planeación y Enlace Institucional de SEDATU, Luis Paz, Consultor principal de GIZ, Alejandra Leal, Codirectora de Céntrico y Bernd Pfannenstein, Director General de Planstadt S.C.

Javier Garduño, comenzó mencionando que no existe un consenso sobre los objetivos y principios a seguir al momento de planear, diseñar y ejecutar proyectos y acciones que buscan desplazamientos más eficientes en las ciudades mexicanas. No obstante, al menos diez congresos estatales están en proceso de incorporar el tema de movilidad a sus leyes. En ese sentido, la SEDATU lleva a cabo asesorías en materia de movilidad a los congresos estatales, a fin de llevar a cabo este proceso de armonización legislativa denominado Proceso Nacional de Armonización Normativa en Materia de Movilidad. Subrayó que este proceso debe ser, y es, una estrategia incluyente, que no deje a nadie atrás y bajo una metodología de Parlamento Abierto. Finalmente, agregó que es necesario construir un territorio que sea sostenible en beneficio de las futuras generaciones.

Por su parte, Luis Paz reconoció que transformar la movilidad en México

implica atender la primera causa de emisiones de GEI y de carbono negro, pero el transporte es tan sólo un sector de la movilidad; ésta es muy compleja y tiene diversos sectores y necesidades que deben atenderse en conjunto. En materia legislativa, mencionó que debe buscarse la armonización, no la homologación y, en ese sentido, dotar de congruencia al sistema jurídico mexicano en materia de movilidad: la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), Derecho Internacional, Legislación general, federal, local y municipal, entre otras normas, y reconociendo la complejidad de la movilidad.

Destacó que, aunque la CPEUM no lo reconoce aún, sí existe el derecho humano a la movilidad sustentable (se encuentra en construcción), por lo que instó a reconocer dicho derecho para asentar principios reales que luego se incorporen a los instrumentos normativos y se llenen los vacíos legales. Además, señaló que resulta necesario eliminar el



Recordó que, en el marco del derecho internacional, la Convención Americana sobre Derechos Humanos, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París, así como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad generan obligaciones y reglas claras en la materia para México; por lo que es necesario que en el derecho nacional se trabaje en la armonización de la LGCC, la Ley General de Asentamientos Humanos, la LGEEPA, la Ley General de Salud, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, la Ley de Vivienda, las NOMs, y la Ley de Caminos, entre otras.

Durante su ponencia, la experta en movilidad, Alejandra Leal, recalcó que 23% de las emisiones del país son generadas por el vehículo automotor, por lo que una estrategia contra el cambio climático no puede dejar de lado la cuestión del vehículo particular. En este sentido, cualquier esfuerzo de reducción de emisiones requiere de una disminución sustancial en el uso de automóviles, además de los múltiples co-beneficios que la movilidad activa genera.

Subrayó que en la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHDF) y en constituciones locales ya se ha reconocido el derecho a la movilidad, pero aún hay un retraso en la creación de instrumentos que garanticen el ejercicio de este derecho. Sin embargo, dijo, hay trabajo entre las legislaturas locales como lo fue el Encuentro Nacional de Diputados Lo-

cales por la Movilidad, que busca crear una caja de herramientas que permita a los Diputados introducir cambios en sus legislaciones destacando que se ha visto que la innovación en materia de movilidad surja en el nivel local.

Por otro lado, mencionó que en la Ley General de Asentamientos Humanos por primera vez se reconoce a la movilidad como elemento de la gestión de los asentamientos humanos, mencionando la jerarquía de la movilidad, aunque aún no se reconoce como un derecho. Recordó otros avances como la existencia de iniciativas en materia de movilidad sustentable a nivel jurídico; como su incorporación al artículo 4 constitucional, así como el trabajo para crear una nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Como conclusiones, estableció que es necesaria también una reforma a la LGCC, a la Ley de Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y que se deben tasar los combustibles fósiles conforme a sus externalidades negativas, para luego con lo recaudado combatir el cambio climático, además de trabajar en la modificación de los lineamientos y Reglas de Operación de Fondos, Fideicomisos y Programas Federales en la materia.

Finalmente, Bernd Pfannenstein mencionó que una ciudad inteligente es una ciudad con valor social que sirve para los usuarios y los habitantes. Sin embargo, la segregación, la exclusión y la marginalidad son el grave problema y la constante de las ciudades mexica-

La ciudad, en cambio, debería construir comunidad, ser un espacio de convivencia. En este sentido, dijo, los tres niveles de gobierno deberían trabajar en conjunto para buscar la manera integral de recuperar las ciudades. Se necesita lograr un consenso articulado con actores de la iniciativa privada en conjunto con el Poder Ejecutivo e incorporando la perspectiva ambiental y social en la toma de decisiones.

Agregó que los fraccionamientos cerrados constituyen un gran problema pues cortan el flujo de la movilidad; y éstos han ido en aumento en las zonas metropolitanas de México. La construcción de bardas ha generado un problema social y éstas no ayudan a reconstruir el tejido social. Así, los mapas de las ciudades se componen de islas de ricos, conectados por automóviles e islas de pobres segregados. Concluyó afirmando que la manera como se ha ordenado el territorio ha afectado nuestra calidad de vida, por lo que invitó al poder ejecutivo, gobiernos locales y poder legislativo a pensar en formas novedosas para modificar esta situación.

En el último panel del foro, titulado “Temas clave de la agenda de movilidad”, la Senadora Indira Kempis

la responsable de la moderación e incluyó como ponentes a Daniela Zepeda, Secretaria Técnica de Reacciona por la Vida, A.C., a Carlos Samayoa, Coordinador de Movilidad Sustentable de Greenpeace México, a Bernardo Baranda, Director para Latinoamérica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y a Gabriel Todd, Asesor del Senado de la República. Durante su participación, Bernardo Baranda identificó cuatro temas clave en materia de movilidad:

1. Visión, no se comparte una visión sobre el tipo de movilidad que queremos hacia el futuro, se sigue priorizando el uso del vehículo y generando infraestructura.
2. Gobernanza - no hay una correcta coordinación entre niveles de gobierno. No ha habido mucho interés desde el gobierno federal y tampoco hay una buena coordinación territorial ni institucional.
3. Financiamiento - los recursos se concentran en las zonas metropolitanas y para infraestructura de vehículos particulares.
4. Falta de profesionalización en las áreas técnicas - no hay continuidad en las Secretarías, Organismos e Instituciones ni tampoco carreras que se dediquen a estos temas.



Por tanto, concluyó, es necesaria la voluntad política, la asignación de recursos y la creación de un grupo de trabajo que se encargue de implementarlo, además de un trabajo continuo que permita el fortalecimiento de las instituciones.

El segundo ponente, Carlos Samayoa, inició aclarando que existe una dimensión técnica y una dimensión político-social de la movilidad. En esta dimensión político-social, dijo, se observa que somos resultado de una situación de alta segregación y de alta discriminación. La movilidad es una cuestión que va más allá de lo ambiental exclusivamente; es también un tema social. En este sentido, recordó que el transporte público se caracteriza por el hacinamiento, la inseguridad y la ineficiencia, dando lugar a que el auto continúe siendo una aspiración social.

Por otro lado, afirmó que en la actualidad no nos estamos comportando a la altura de la crisis climática. Si bien, consideró que en el gobierno hay un buen manejo y reconocimiento del problema, la falla se encuentra en la implementación. Recordó que hay leyes de movilidad que son muy buenas, pero que se han quedado sin ser ejecutadas y por ello hace falta fortalecer la implementación, a la vez que trabaja en mejorar la socialización de los proyectos, para así explicar y exponer cómo esos proyectos benefician a las personas. En ese sentido, destacó que Greenpeace publicó el Manifiesto de la Revolución Urbana y el Pacto Social por la Movilidad segura, digna y sustentable, que incluye nueve pun-

tos puntos muy básicos y concretos que aún no han sido incorporados en los planes de implementación gubernamentales ni de los Estados o Municipios.

Finalmente, concluyó que es necesario fortalecer el transporte público y la movilidad activa a través de una fuerte campaña de desincentivo del uso del auto, lo que debe ser prioridad en los planes de implementación, a la vez que se fortalecen las opciones de movilidad eléctrica y la renovación y ampliación del transporte público.

Daniela Zepeda expuso que el cambio climático nos afecta a todos a nivel individual, por lo que las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático implican necesariamente mejorar la movilidad y garantizar la seguridad vial. Recordó que la mejora del transporte público es esencial para que nuestras ciudades sean resilientes, pero además se debe fortalecer e incentivar la circulación de peatones y ciclistas ya que no tiene externalidades negativas para el medio ambiente.

Por otra parte, dijo, la falta de seguridad vial es un grave problema de seguridad pública en México, pues se generan 16 mil muertes al año por percances viales. Al respecto, destacó que los legisladores son personajes clave para atender el problema mediante la aprobación de leyes, así como a través de la colocación de presupuesto, resaltando que las leyes deben ser para todos.

En este sentido, mencionó que resulta más costoso para el país no tener una ley de seguridad vial que tenerla, subrayando la obligación del Estado de disminuir el riesgo de las personas de morir en un percance vial a través de la promoción de vías, velocidad y usuarios seguros. Por último, señaló que seguridad vial, movilidad y cambio climático son temas directamente relacionados y que tienen incidencia sobre otras agendas, por lo que deben ser abordados de manera transversal.

Para concluir el panel, Gabriel Todd afirmó que, de manera general, se debe de trabajar en la continuidad de los proyectos, a través de órganos autónomos especializados en temas de ciudad, para que no sufran cambios de administración o cambios de presupuesto cada cierto tiempo y puedan ser implementados en su totalidad. En sentido similar, aclaró que es fundamental que surja un impulso local donde las comunidades colaboren y no sólo opinen. Es decir, fomentar el autogobierno, que las autoridades locales inicien los proyectos y después busquen la colaboración con las autoridades federales.

Posteriormente, destacó que no hay mejor movilidad que la que no se requiere. El objetivo final debería ser no tener que moverse, por lo que las leyes e incentivos deberían estar abonando en ese sentido, premiando a quienes provocan menos movilidad. Por tanto, dijo, la electromovilidad resulta una opción viable, al incentivar la sustentabilidad favoreciendo la proximidad urbana, teniendo como meta los recorridos

cortos, acercando a las personas a sus lugares de trabajo o educación. Entre otros beneficios, señaló que la electromovilidad promueve la innovación y favorece la generación de empleos; reduce el impacto de la congestión vehicular y favorece la convivencia urbana (a través de la humanización del espacio público). Como conclusión, indicó que se debe planear haciendo; la emergencia climática demanda necesariamente comenzar las acciones desde ahora a implementar las acciones para reducir las emisiones de GEI.

Finalmente, el Senador Víctor Fuentes estuvo a cargo de las conclusiones y la clausura del foro donde reconoció las participaciones muy nutridas que permiten afirmar que nuestro país se encuentra en el momento preciso para emprender las acciones que permitan corregir las ciudades que han crecido dispersas y que han sido creadas únicamente para los automóviles, con las externalidades negativas que eso significa.

Asimismo, dijo, este foro permitió identificar algunas coincidencias a destacar:

- La necesidad de realizar trabajos conjuntos para construir ciudades en donde todos podamos movernos de manera sostenible con sistemas de movilidad sustentable, sostenibles, incluyentes y seguros para la salud de las personas que permita acercarlas a sus lugares de empleo, servicios y educación.

-
- Reconciliar la movilidad y la sustentabilidad en beneficio de las personas.
 - Asumir las formas de movilidad que además de interconectarnos permitan disminuir la huella de carbono, como lo es la movilidad eléctrica, en donde el gobierno federal deberá asumir e impulsar acciones encaminadas a disminuir la carga fiscal de la movilidad a base de energía eléctrica.
 - El impulso a las diversas formas de micro-movilidad como lo es, implementar infraestructura ciclista, la expansión del transporte público e incentivar el uso de auto compartido, siendo uno de los grandes retos para la nueva agenda urbana busca disminuir los traslados en vehículos privados como forma de movilidad.
 - Trabajar en la armonización legislativa en materia de cambio climático y movilidad, la cual debe ser una estrategia incluyente que no deje a nadie atrás.
 - Diseñar un territorio sostenible en beneficio de las futuras generaciones para que estas no seas segregadas, excluidas y marginadas de las ciudades y convertirlo en un espacio de convivencia para la construcción de una verdadera comunidad.

Finalmente, agradeció a la SEDATU, a POLEA, a la Embajada del Reino Unido, a los ponentes y a los asistentes al foro, concluyendo que el reto en adelante gira en torno a reducir las emisiones de GEI, al mismo tiempo que se buscan formas de evitar la necesidad de desplazarse largas distancias de nuestros hogares, de tal manera que

sea posible caminar o usar el transporte público con mayor comodidad y seguridad que usando el automóvil particular.