

DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Honorable Asamblea:

La Comisión de Transportes, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 39 y 45, numeral 6, incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, 81, 82, 84, 85, 87, 157, 158 y 167, numeral 4, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, presenta a la honorable asamblea, el siguiente dictamen:

Antecedentes

1. En sesión ordinaria de fecha 19 de enero de 2011, el diputado Juan José Guerra Abud, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, sometió a consideración de esta Cámara de Diputados, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.
2. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la iniciativa que nos ocupa a la Comisión de Transportes para su estudio y dictamen, mediante expediente DGPL 61-II-7-811.

Derivado de lo anterior, esta Comisión realizó diversos trabajos a efecto de revisar el contenido de la citada iniciativa, con el objeto de expresar sus observaciones y comentarios a la misma e integrar el presente dictamen.

Descripción de la iniciativa

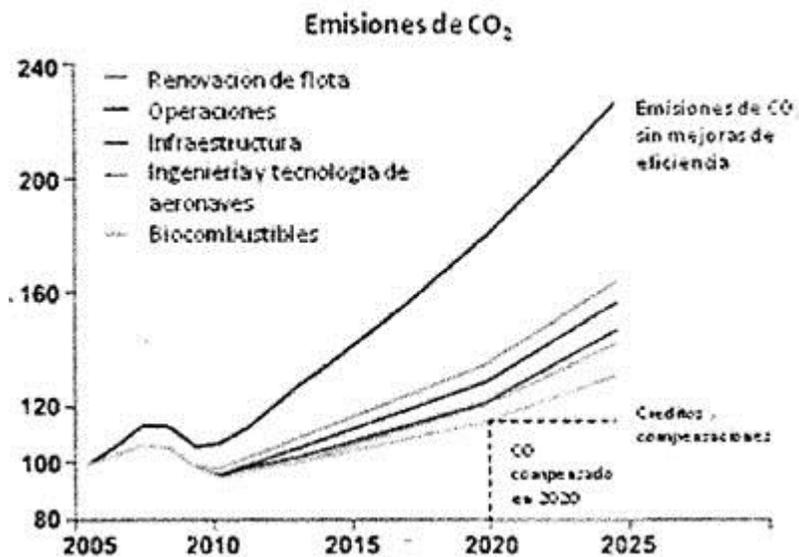
Expone el diputado Guerra Abud que la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) indica que la aviación es una de las actividades más importantes en la economía mundial, ya que estimula el comercio y el turismo, genera oportunidades de negocio y mejora la calidad de vida de regiones desarrolladas y en desarrollo.

Actualmente, la aviación genera 32 millones de empleos y sus actividades contribuyen a generar cerca del 8 por ciento del producto interno bruto mundial; la aviación transporta anualmente 2 mil millones de pasajeros y 35 por ciento de los bienes exportados entre regiones. Además, 40 por ciento de los turistas internacionales viajan por aire. Sin embargo, IATA también reconoce que la aviación es una fuente importante de ruido y es responsable del 3 por ciento de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. De estas emisiones, el 80 por ciento corresponde a vuelos de pasajeros, mayores a 1,500 kilómetros.

Debido a que la aviación comercial es la manera más efectiva de viajar grandes distancias en poco tiempo, no existen alternativas de sustitución; sin embargo, el sector está buscando la reducción de emisiones y ruido por otros métodos.

IATA, en colaboración con la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, por sus siglas en inglés), se ha comprometido a lograr que la aviación mundial tenga un crecimiento neutral en carbono, con una mejora promedio de 1.5 por ciento anual en la eficiencia de combustible entre 2009 y 2020, y una reducción de 50 por ciento de emisiones de CO₂ para el año 2050.

Para lograr lo anterior, se plantean las directrices observadas en la siguiente gráfica: renovación de flota, operaciones, infraestructura, tecnología en maquinaria y componentes de aeronaves, biocombustibles y mecanismos económicos.



Cabe mencionar que la renovación de flota es la directriz principal para lograr la reducción de ruido. Con esta medida se pretende disminuir en 50 por ciento el ruido ocasionado por los aviones para el año 2020.

Al respecto, México carece de políticas claras de mitigación de ruido y emisiones de la aviación. El Programa Especial de Cambio Climático 2009-2012 (PECC), no contiene objetivos en este ámbito; sin embargo, sí contiene un objetivo, con sus respectivas estrategias, líneas de acción y metas, relativo a la adaptación al cambio climático en el sector de aeropuertos y transporte aéreo:

“Objetivo 3.6.3. Profundizar conocimientos sobre los impactos y la vulnerabilidad de la infraestructura aérea ante la variabilidad natural del clima y el cambio climático.”

Consideraciones de la Comisión

Primera. La infraestructura es fundamental para el desarrollo económico y social y provee el fundamento de la actividad económica moderna. México tiene rezagos en infraestructura que afectan la calidad de vida de la población, reduciendo la competitividad de su economía. Actualmente, coexisten necesidades de conservación, modernización y expansión de la infraestructura que deben ser atendidas.

Para el aumento de inversión en infraestructura, específicamente en su sector aeronáutico, se requiere el empleo de nuevos mecanismos para su desarrollo, perfeccionando distintos esquemas dentro de dicho sector, fortalecer su capacidad institucional y modernizar su marco legal y regulatorio, entre otros factores.

Segunda. En cuanto a la iniciativa de mérito, se conoce que desde la celebración de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, prácticamente todos los países del mundo se han involucrado en acciones y programas para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y para reducir o evitar los impactos de los cambios que ya son inevitables. Para ello se han establecido dos grandes estrategias: la mitigación y la adaptación.

Tercero. En el contexto del cambio climático, la mitigación es la intervención antropogénica para reducir las fuentes o mejorar los sumideros de gases de efecto invernadero, asimismo, es importante mencionar que el dióxido de carbono, junto al vapor de agua y otros gases, es uno de los gases de efecto invernadero (GEI), que contribuyen a que la Tierra tenga una temperatura habitable. Sin embargo, un exceso de dióxido de carbono se supone que acentuaría el fenómeno conocido como efecto invernadero, reduciendo la emisión de calor al espacio y provocando un mayor calentamiento del planeta.

Cuarta. Para la instrumentación de las acciones de mitigación acordadas en la Convención, se adoptó en 1997 en Kioto, Japón, el Protocolo de Kioto, entrando en vigor hasta el 16 de febrero de 2005. Su naturaleza jurídica consiste en que es un acuerdo internacional que tiene por objeto reducir las emisiones de seis gases que causan el calentamiento global. Asimismo, se busca cumplir este propósito atendiendo al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, que implica que aquellos países que han conseguido un alto nivel de desarrollo a costa de emitir grandes cantidades de gases de efecto invernadero, deben realizar más acciones frente al fenómeno.

Quinta. Los países en vías de desarrollo como México, no asumen dicho compromiso, pero sí reciben el exhorto de que adopten formas de producción y de generación de energía con bajos niveles de emisión de gases de efecto invernadero.

Sexta. Es por ello que en México se desarrollan ya múltiples acciones y programas encaminados a la mitigación de las condiciones que están acelerando el cambio climático. Estas iniciativas han sido promovidas y ejecutadas lo mismo por los diferentes niveles de gobierno que por el sector privado, organizaciones de la sociedad civil, instituciones de educación superior e instancias internacionales.

Séptima. Por lo anterior esta Comisión de Transportes considera viable la iniciativa presentada por el diputado Guerra Abud, toda vez que la propuesta instada, consiste en su parte medular en aplicar mecanismos como el impulsar a la eficiencia y tecnologías limpias, incluyendo las fuentes renovables para la generación de energía, la promoción del uso eficiente de energía en el ámbito de transporte aéreo; impulsar la adopción de estándares internacionales en materia de emisiones y específicamente actualizando la legislación federal en materia de mitigación de ruido y emisiones contaminantes de la aviación.

Por las consideraciones anteriormente expuestas y para los efectos de la fracción A del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Comisión de Transportes somete a la consideración del pleno de esta honorable asamblea, el siguiente:

Proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Ley de Aviación Civil

Artículo Único. Se **reforman** los artículos 6, fracción V; 15, fracción X, y 76, segundo párrafo; y se **adiciona** un artículo 76 Bis a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 6. ...

I. a IV. ...

V. Expedir y aplicar, **en coordinación con las Secretarías competentes**, las medidas y normas de seguridad e higiene y **en materia ambiental**, que deben observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento;

VI. a XVI. ...

...

Artículo 15. ...

I. a IX. ...

X. Infringir las **medidas y normas de seguridad, higiene y protección al ambiente** en materia de aeronavegabilidad;

XI. a XIII. ...

Artículo 76. ...

La Secretaría fijará los plazos para que se realicen adecuaciones en las aeronaves que, para los efectos de este artículo, así lo requieran y, en su caso, establecerá los lineamientos para la sustitución de la flota aérea **y para impulsar mejoras tecnológicas de las aeronaves y sus combustibles.**

Artículo 76 Bis. La Secretaría establecerá convenios o acuerdos de coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para promover la eficiencia en las operaciones e infraestructura aeroportuaria, con el fin de reducir el ruido y las emisiones contaminantes en los servicios de transporte aéreo.

Transitorios

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

Segundo. En el Programa Nacional de Normalización 2011 y subsecuentes, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá contribuir en la formulación de Normas Oficiales Mexicanas relativas al contenido del presente decreto.

Sala de Comisiones de la H. Cámara de Diputados a 30 de marzo de 2011.

La Comisión de Transportes

Diputados: Javier Gil Ortiz (rúbrica), presidente; Cuauhtémoc Salgado Romero, Nicolás Carlos Bellizia Aboaf, Benjamín Clariond Reyes Retana (rúbrica), Paula Angélica Hernández Olmos (rúbrica), Pedro Ávila Nevárez (rúbrica), Francisco Lauro Rojas San Román, Silvio Lagos Galindo (rúbrica), José Antonio Arámbula López (rúbrica), Alfredo Javier Rodríguez Dávila (rúbrica), Martha Angélica Bernardino Rojas, Juan José Guerra Abud (rúbrica), secretarios; Jesús Gerardo Cortez Mendoza (rúbrica), Sergio Octavio Germán Olivares, César Mancillas Amador (rúbrica), Carlos Martínez Martínez, Adolfo Rojo Montoya (rúbrica), Ignacio Téllez González, Leobardo Soto Martínez (rúbrica), Sergio Lobato García (rúbrica), María Elena Perla López Loyo (rúbrica), Hugo Héctor Martínez González, Heliodoro Carlos Díaz Escárraga (rúbrica), Óscar Román Rosas González (rúbrica), Francisco Arturo Vega de Lamadrid (rúbrica), Mary Telma Guajardo Villareal, Héctor Hugo Hernández Rodríguez (rúbrica), Samuel Herrera Chávez (rúbrica), Ifigenia Martha Martínez y Hernández (rúbrica).