

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LOS GOBIERNOS ESTATALES Y A LOS MUNICIPALES A FAVORECER LA IMPLANTACIÓN DE UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD INTEGRAL EN LAS LOCALIDADES, A CARGO DEL DIPUTADO RENÉ RICARDO FUJIWARA MONTELONGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE NUEVA ALIANZA

El que suscribe, diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo, integrante de la LXII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, miembro del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, 79, numerales 1, fracción II, y 2, fracción III, y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta ante esta soberanía la siguiente proposición con punto de acuerdo para exhortar a los diversos congresos estatales para que de acuerdo con su capacidad técnica, humana y financiera, y con base en sus planes integrales de desarrollo, los gobiernos estatales y municipales favorezcan la implementación de una estrategia integral de movilidad en sus localidades al tenor de los siguientes

Antecedentes

En los últimos 25 años nuestro país ha sufrido un crecimiento inédito en sus principales ciudades, debido a un constante proceso de centralización económica y a un considerable aumento en los servicios urbanos. Esto ha incentivado a las personas del medio rural a emigrar a las ciudades, en el año 2010 el 76.8 por ciento de la población mexicana habitaba en zonas urbanas. El rápido crecimiento de las ciudades ha significado una expansión horizontal de las mismas, ocasionada entre otras cosas, por la mala definición de los usos de suelo. Como consecuencia de este crecimiento se ha producido un fenómeno de migración hacia la periferia, en busca de una mejor calidad de vida en zonas de menor densidad. En esas zonas es donde el transporte público no es capaz de ofrecer un servicio tan eficiente como en el centro de la ciudad, por lo que se genera una fuerte dependencia del vehículo privado y un fuerte aumento del nivel de motorización.

Los estudios muestran una tendencia a utilizar más el transporte público en aquellas ciudades donde el uso del vehículo privado es menor. Sin embargo, las largas distancias que se recorre diariamente entre las zonas urbanas y las periferias requieren de un transporte público eficiente, lo cual no sucede en la mayoría de los casos. En estas circunstancias el uso del vehículo particular se convierte en el medio de transporte idóneo y seguro para el traslado de las personas que acuden a los centros urbanos por razones laborales, escolares o de esparcimiento.

Por ejemplo, en el caso de Europa existen estudios que señalan que en los últimos 30 años se han duplicado estas distancias, y se ha producido una fuerte expansión metropolitana al margen, en la mayoría de los casos, de la evolución demográfica, dando lugar a lo que se conoce como ciudad difusa. En este tipo de ciudades no solo resulta más cara y consume mucha más energía, sino que también margina a aquellas personas que no conducen, porque no pueden o no quieren tener un automóvil.

En nuestro país, de acuerdo con el Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, en la zona metropolitana del valle de México el tiempo promedio de un desplazamiento es de una hora con 21 minutos. En el mismo informe se señala que “se estima que las personas pierden en promedio 16 horas semanales en traslados a sus lugares de estudio o trabajo. Además del tiempo perdido, cada traslado suele implicar una serie de riesgos; por ejemplo, ocho de cada 10 personas usuarias de transporte público consideran que este servicio es inseguro, y siete de cada 10 mujeres afirman tener miedo de ser agredidas sexualmente al usarlo”.

Esta necesidad de trasladarse ha obligado que los ciudadanos y el gobierno busquen opciones de movilidad, como el aumento del uso de bicicleta y la expansión de la oferta de transporte público.

Distintas fuentes hemerográficas han contabilizado que durante los últimos seis años, por lo menos 160 personas perdieron la vida en la Ciudad de México en accidentes en los que estuvieron involucradas unidades de transporte público. Este tipo de transporte es el peor calificado en las encuestas de satisfacción a personas usuarias, ya que 77 por ciento se encuentra insatisfecho con este servicio; sin embargo, es el que concentra la mayor cantidad de viajes 63.7 por ciento.

Lamentablemente, estos accidentes no se han dado sólo en el Distrito Federal, existen casos en toda la república donde la falta de infraestructura y de educación vial ha matado a cientos de personas. En el México del siglo XXI es vital contar con políticas claras de movilidad para favorecer a los ciudadanos de manera igualitaria y garantizar el traslado de cualquier ciudadano a cualquier zona de su lugar de residencia de una manera económica, segura y oportuna.

La movilidad puede ser una importante herramienta de inserción y cohesión social o, al contrario, una potente vía de exclusión de los ciudadanos que habitan un territorio.

Consideraciones

Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

La movilidad debiera ser uno de los principales derechos sociales de las personas que habitan un territorio. La movilidad urbana es un derecho social que el Estado debe de preservar y ampliar de forma igualitaria. Establecer las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio.

La movilidad bien entendida:

- Permite que las necesidades básicas de acceso de las personas se cumplan de manera segura y consistente con la salud humana y del ecosistema y equitativamente entre generaciones.
- Es alcanzable, opera razonablemente, y soporta una economía en crecimiento.
- Limita las emisiones y los desperdicios dentro de la capacidad del planeta para absorberlos; optimiza el consumo de recursos (no renovables y renovables); reutiliza y recicla sus componentes; y minimiza el uso de la tierra y la producción de ruido y contaminación visual.

La movilidad, se ocupa, entonces, de garantizar los flujos de personas y de carga a través de las diferentes infraestructuras del espacio público y de los modos que por las mismas circulan. Resulta ésta imprescindible para que las personas puedan acceder a los bienes y servicios básicos que son indispensables para tener una vida digna. Desde esta perspectiva, se aprecia la cercana relación que guarda con el ejercicio de los derechos humanos, en particular los derechos económicos, sociales y culturales en tanto que las distancias y exigencias de movimiento se hacen evidentes y necesarias para su realización; este es el enfoque que le da el informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012.

La movilidad de las ciudades se está orientando a incorporar criterios de sustentabilidad para lograr un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, mismos que permitirán a los ciudadanos disfrutar de la ciudad, con desplazamientos seguros y que economicen tiempo y energía.

El papel de los gobiernos a la hora de promover la transición hacia un modelo de movilidad urbana sustentable es básico, con la responsabilidad de crear mecanismos y estructuras necesarios para lograrlo. Es vital también la participación de los ciudadanos, ya que el cambio de hábitos de movilidad se basa en el conjunto de decisiones individuales que todos ellos toman cotidianamente.

En la movilidad el ciudadano es el eje rector de las decisiones de política y la movilidad es un derecho para avanzar hacia la equidad, contener la segregación social, económica, espacial y cultural, y aportar elementos efectivos para el acceso justo de todos los ciudadanos a su espacio urbano.

Cada alternativa de desarrollo físico espacial de la ciudad recomienda un sistema de movilidad que permita la prestación de un servicio eficaz, seguro, oportuno y económico. Las fortalezas y debilidades del sistema inducirán un desarrollo urbano, por lo que debe existir una coordinación de objetivos entre el desarrollo del sistema de movilidad y el desarrollo físico espacial. En primera instancia se logran reducciones en los tiempos de viaje de los pasajeros, disminuciones en los costos de operación vehicular y reducción de los índices de accidentes, entre otros beneficios.

Así mismo, los derechos contemplados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en todas las leyes que de ella emanan y en la actuación de las entidades gubernamentales deben garantizar que todas las estrategias de seguridad y gestión del riesgo sirvan de base para la atención integral de accidentes viales.

Por todo esto, el firmante considera apropiado instar a las instancias gubernamentales de los estados de la república a priorizar la movilidad como un derecho social del siglo XXI que debe de ser atendido según la capacidad técnica, humana y financiera, y con base en los planes integrales de desarrollo de cada entidad. Todo esto debe de tener algunos productos específicos, entre los cuales se hallan:

- Campañas de concienciación y generación de incentivos desde los gobiernos para fortalecer una cultura vial.
- Provisión de bicicletas públicas, y los espacios para utilizarlas.
- Aumento de presupuestos para cobertura y calidad del transporte público para garantizar la movilidad igualitaria desde cualquier parte de la ciudad.
- Buscar que las tarifas del transporte público sean accesible a todos los ciudadanos
- Asegurarse que todas las ciudades y los pueblos de sus estados sean transitables a pie y en bicicleta por medio de la creación de infraestructura peatonal y ciclista.

Puntos de Acuerdo

Primero. Se exhorta respetuosamente a los gobiernos de las 32 entidades federativas a considerar la creación o, en su caso, revisión de un marco jurídico idóneo que garantice la consecución de políticas que prioricen en el marco de sus respectivas competencias, funciones y facultades, las políticas de la movilidad urbana y humana.

Segundo. Se exhorta respetuosamente a los gobiernos de los estados y de los municipios, de acuerdo con su capacidad técnica, humana y financiera, y con base en sus planes integrales de desarrollo, a favorecer la creación de órganos administrativos encargados de la aplicación y ejecución de políticas encaminadas a fortalecer la movilidad humana en sus localidades. Asimismo, a priorizar el rubro de infraestructura peatonal, ciclista y de transporte urbano.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 3 de abril de 2013.

Diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo (rúbrica)