

INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 4, 71 Y 73 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, A CARGO DE LA DIPUTADA MARTHA LIZETH NORIEGA GALAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La proponente, Martha Lizeth Noriega Galaz, diputada de la LXIV Legislatura de la honorable Cámara de Diputados, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción X del artículo 4; la fracción V del artículo 71; y el artículo 73, de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La contaminación ambiental, y en particular la atmosférica, es un grave problema que afecta la salud y vida diaria de la población mexicana, principalmente de aquella que habita en centros urbanos.

Se estima que México cuenta con una población urbana de alrededor del 80 por ciento,¹ lo que implica que la gran mayoría de los mexicanos padecen los efectos nocivos de dicha contaminación.

Cabe agregar que la tendencia histórica, tanto en el país como en el resto del mundo, ha sido el aumento constante del porcentaje de la población urbana.

Información provista por el Banco Mundial señala que, en México, la población urbana en 1970 era del 59 por ciento; en 1990 del 71 por ciento, mientras que para 2017 ésta representaba prácticamente el 80 por ciento.²

Es claro, pues, que resulta necesario establecer políticas que salvaguarden la salud e integridad de millones de personas asentadas en zonas urbanas.

Las afectaciones que la contaminación atmosférica provocan en el ser humano han sido plenamente comprobadas por la comunidad científica nacional e internacional.

La exposición prolongada a sustancias como el ozono troposférico (O₃), el dióxido de azufre (SO₂), dióxido de nitrógeno (NO₂), benzopireno (BaP) y partículas en suspensión o materia particulada (PM_{2.5}), provocan severos daños a la salud humana, como enfermedades respiratorias, daños cardiovasculares, fatiga, dolor de cabeza, ansiedad, irritación de ojos y mucosas, daños en el aparato reproductor, en hígado, bazo, sangre, así como en el sistema nervioso, entre muchos otros padecimientos, como lo han constatado, por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Coalición Clima y Aire Limpio (CCAC), integrada por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).³

Dichos organismos han estimado que al año mueren más de 7 millones de personas en el mundo derivado de la exposición a estos contaminantes.⁴

En el caso de México, se producen más de 40 mil muertes anuales atribuibles a la contaminación atmosférica.⁵

Esta cifra se encuentra determinada en función del elevado número de ciudades en el país con preocupantes índices de contaminación, con consecuencias devastadoras para el ambiente, y por lo tanto para sus habitantes.

Por ejemplo, la Ciudad de México cuenta con una concentración de partículas en suspensión (PM_{2.5}) 2.2 veces mayor al nivel seguro determinado por la OMS, CCAC y la Organización de las Naciones Unidas (ONU).⁶

Mientras, hay ciudades como Monterrey, Nuevo León, con concentraciones de partículas contaminantes hasta 3.6 veces mayor al límite seguro.⁷

Y está el caso de Mexicali, Baja California, en la que la concentración de materia particulada es 4.4 veces mayor al límite de seguridad para la población,⁸ lo que implica que los habitantes de la capital bajacaliforniana se encuentran expuestos a cantidades tóxicas de contaminantes atmosféricos día a día, lo que repercute directamente en su calidad de vida.

De hecho, es esta última la ciudad con peor calidad del aire en el país.⁹

Son diversas las fuentes emisoras de contaminantes atmosféricos que contribuyen de forma regular a estos altos índices. Entre éstas, destaca el sector transporte.

El Centro Mexicano de Derecho Ambiental señala que, de acuerdo al cuarto almanaque de datos y tendencias de la calidad del aire en 20 ciudades mexicanas, en la Zona Metropolitana del Valle de México “las fuentes móviles representan el 82.4 por ciento de los NOx emitidos, por otro lado en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) las fuentes móviles son el 99.5 por ciento de CO emitido. De acuerdo con datos del Centro de Transporte Sustentable de México EMBARQ México (CTSEMBARQ México), el transporte representa una de las principales fuentes de emisiones y consumo energético en el país. En 2006 generó 20 por ciento de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI), del cual, 93 por ciento corresponde a vehículos automotores”.¹⁰

Afirma que la contaminación del aire proviene principalmente de este sector, debido a deficiencias en su administración, lo cual se manifiesta, entre otras cosas, en fallas en el sistema de transporte público.¹¹

Por ello, se requiere atender el problema de la contaminación atmosférica, con un enfoque al transporte.

La presente iniciativa con proyecto de decreto pretende reformar la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para priorizar el transporte público poco o nulo contaminante con el ambiente, fomentando su mejoramiento.

Lamentablemente, no es común que en México, ciudades cuenten con medios de transporte público sustentables, eficientes, y amigables con el ambiente.

En la mayoría de los casos, la realidad es totalmente opuesta.

En Mexicali, Baja California, por ejemplo, es ostensible la correlación entre una mala calidad de aire (la peor en el país), con un sistema de transporte público deficiente y altamente contaminante.

Al respecto, el Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Baja California 2017-2027, elaborado por la Secretaría de Protección al Ambiente del gobierno de Baja California (SPA), en conjunto con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), se pronuncia en este sentido.

Informa que, en la percepción de los habitantes de Tijuana, Ensenada y Mexicali, al ser preguntados sobre cuál es el vehículo que más contamina, la mayoría indicó que se trata del transporte público. Continúa señalando que “la percepción de la población no es errónea en que el transporte público y el de carga son un problema en materia de emisiones ya que las unidades de transporte público cuentan con más de 10 años de antigüedad, las cuales carecen de sistemas de control de emisiones.”¹²

Tras ello, puntualiza el programa que “si bien, el transporte público y los camiones de carga pesada, no son los principales emisores de fuentes móviles –al presentarse en menor cantidad respecto a los de uso particular– son de importancia de forma local, por su contribución en las emisiones que generan.”¹³

Posteriormente, agrega que “a nivel nacional y por ende en las grandes ciudades, el parque vehicular que presta el servicio de transporte de pasajeros y mercancías es obsoleto que no cuentan con los mejores sistemas de control de emisiones, por lo que además de ser ineficientes energéticamente, también son altos emisores de contaminantes a la atmósfera.”¹⁴

Los vehículos del transporte público de pasajeros y mercancía son las principales fuentes emisoras de óxidos de nitrógeno, partículas y monóxido de carbono en la entidad,¹⁵ lo que refleja la gravedad del problema, así como la relación directa entre el medio de transporte y la calidad del aire.

El que el transporte público sea deficiente y altamente contaminante, no se circunscribe a esta o a otras entidades federativas en particular, sino que se encuentra presente en los centros urbanos del resto de estados del país.

El Observatorio Ciudadano de la Calidad del Aire ha revelado que los camiones urbanos son el medio de transporte que, cualitativamente, más contaminan al ambiente,¹⁶ ya que por lo general utilizan unidades con tecnologías por demás deficientes e incluso obsoletas.

Ante este panorama, se requiere de un esfuerzo en conjunto para lograr contrarrestar la situación. Que los distintos órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas facultades, fomenten, procuren y lleven a cabo políticas públicas y programas encaminadas a una movilidad urbana sustentable.

Por lo tanto, corresponde al Poder Legislativo actuar en consecuencia. Asentar puntualmente en la ley en cuestión, la cual regula la movilidad a nivel general en el país, que debe priorizarse el uso del transporte público eficiente, poco o nulo contaminante con el ambiente.

Los avances tecnológicos actuales permiten emplear medios de movilidad pública sustentables, amigables con el ambiente. Para esto, debe establecerse, en primer lugar, la normatividad necesaria, y posteriormente las políticas y los programas encaminados a ello.

La presente propuesta no se trata de una reforma superflua, sino necesaria. La legislación mexicana debe adecuarse a las condiciones y realidad del país, y procurar mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Como ya se expuso, el no contar con un transporte público sostenible es un problema grave, cotidiano, que afecta directamente la salud y desarrollo óptimo de millones de mexicanos. Un paso adelante para solucionarlo es establecer en la Ley la priorización del uso del transporte público poco o nulo contaminante con el ambiente, desde una perspectiva de movilidad urbana sustentable, así como de salud pública.

Toda persona tiene derecho a un ambiente sano para su desarrollo y bienestar, y el Estado debe garantizar el respeto a este derecho, como lo indica el máximo cuerpo normativo, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4o.

Por ello, se propone reformar la fracción X del artículo 4; la fracción V del artículo 71; y el artículo 73 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, modificación que se reproduce a continuación en un cuadro comparativo, para así facilitar su estudio:

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
<p>Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:</p> <p>I. a IX. ...</p> <p>X. Accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado.</p>	<p>Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:</p> <p>I. a IX. ...</p> <p>X. Accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, prioritariamente aquel con baja o nula contaminación con el ambiente, así como el peatonal y no motorizado.</p>
<p>Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan</p>	<p>Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan</p>

<p>el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;</p> <p>VI. a XI. ...</p>	<p>el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público, priorizando aquel con baja o nula contaminación ambiental;</p> <p>VI. a XI. ...</p>
<p>Artículo 73. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.</p>	<p>Artículo 73. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público, priorizando aquel con baja o nula contaminación ambiental, así como el no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.</p>

Por lo anteriormente fundado y expuesto, someto a la consideración de esta honorable Cámara de Diputados el siguiente proyecto de

Decreto que reforma la fracción X del artículo 4; la fracción V del artículo 71; y el artículo 73 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Artículo Único. Se reforma la fracción X del artículo 4; la fracción V del artículo 71; y el artículo 73 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para quedar como sigue:

Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:

I. a IX. ...

X. Accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del

suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, **prioritariamente aquel con baja o nula contaminación con el ambiente, así como el peatonal y no motorizado.**

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

I. a IV. ...

V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público, **priorizando aquel con baja o nula contaminación ambiental ;**

VI. a XI. ...

Artículo 73. La federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público, **priorizando aquel con baja o nula contaminación ambiental, así como el no motorizado** y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.

Transitorio

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

Notas

1 Banco Mundial. (2017). Población urbana (% del total). Disponible en línea:

<https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS?locations=MX>

2 Ibídem.

3 Sostenibilidad para Todos. *Los efectos de la contaminación atmosférica sobre la salud.* 2018. Disponible en línea:

<https://www.sostenibilidad.com/medio-ambiente/efectos-contaminacion-atmosferica-salud/>

4 Ibídem.

5 BreatheLife. *A Global Campaign for Clean Air.* 2019. Disponible en línea: <http://breathelife2030.org/>

6 *Ibíd.*

7 *Ibíd.*

8 *Ibíd.*

9 Newsweek México. (2019). *Las 13 ciudades más contaminadas de México*. Disponible en línea:

<https://newsweekespanol.com/2019/03/ciudades-contaminadas-mexico-cdmx/>

10 *Ibíd.*

11 Centro Mexicano de Derecho Ambiental. *Recomendaciones de política pública para mejorar la calidad del aire en México*. Página 17. Disponible en línea:

http://www.cemda.org.mx/wp-content/uploads/2013/02/calid_adelaire.pdf

12 Secretaría de Protección al Ambiente del Gobierno de Baja California, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. *Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del estado de Baja California 2018-2027*. Página 80. Disponible en línea:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/310361/24_ProAire_Baja_California.pdf

13 *Ibíd.*

14 *Ibíd.*, página 98.

15 *Ibíd.*

16 Padilla, J. (2019) *Transporte público: daña a la salud y al bolsillo*. Reporte Índigo. Disponible en línea:

<https://techlandia.com/13080017/como-citar-un-articulo-tomado-de-internet>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 23 de abril de 2019.

Diputada Martha Lizeth Noriega Galaz (rúbrica)