

INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 3 Y 9 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, A CARGO DEL DIPUTADO HIGINIO DEL TORO PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El suscrito, Higinio del Toro Pérez, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, en uso de las facultades conferidas en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se permite someter a la consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto que reforma los artículos 3 y 9 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El problema de la movilidad ha estado en las agendas gubernamentales desde hace varios años, sin embargo, la forma en que se ha atendido el tema ha carecido de articulación por parte de todas las dependencias del gobierno federal.

De acuerdo con expertos sobre la atención a los problemas de movilidad, es importante que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, que atiende esta problemática, articule un plan que involucre a todas las dependencias a fin de que la propuesta sea integral y abarque las distintas aristas del tema.

Hace unos años, la Comisión Europea inició estudios relacionados con el problema de la movilidad y de dicho análisis publicaron el texto *Paquete de movilidad urbana*, en el cual se explicó por primera vez el concepto *planeación de movilidad urbana sustentable* (PMUS).¹

De acuerdo con el documento, el PMUS no pretendía ser un plan rígido, por el contrario se trataba de un concepto flexible a las condiciones de las ciudades, las cuales podrían adoptar aquellas líneas que apoyaran a la resolución del problema de movilidad.

El PMUS surge a partir del concepto de planificación urbana, la cual da lugar a lo que actualmente conocemos como *smart cities*. La planificación urbana tiene como premisa que, para erradicar un problema tan complejo como la movilidad urbana, es necesario que se lleve a cabo un plan integral que involucre a la mayor parte de las instancias gubernamentales a fin de atacar el problema en su totalidad.

De esta forma, el PMUS involucra un conjunto de principios rectores que pueden adaptarse a las circunstancias específicas del área urbana en consideración. Asimismo, el documento explica que la planeación de la movilidad urbana tiene como objetivo “mejorar la accesibilidad de las áreas urbanas y proveer de transporte y movilidad sustentable y de alta calidad hacia, a través y dentro de un área urbana”.²

La planificación de las ciudades tiene como objetivo hacer ciudades inteligentes, conocidas en inglés como *Smart Cities*, que se trata de una “ciudad funcional” que sea amigable tanto con habitantes como con visitantes, que sea de fácil acceso, de opciones de movilidad y de una administración eficiente que permita su evolución económica y administrativa.

De esta forma, durante la administración federal pasada se promovió la ejecución de PIMUS (planes integrales de movilidad urbana sustentable) en las principales zonas metropolitanas del país. La estrategia contenida en el entonces Plan Nacional de Desarrollo tenía como objetivo desarrollar las prácticas de planificación en materia de movilidad a fin de garantizar la integración, así como los principios de participación y evaluación con lo que se impactaría positivamente en la sociedad.

Esta estrategia se enfrentó a dos principales problemáticas, la primera fue que el PMUS se quedó a nivel política pública y no trascendió a nivel ley, por lo que únicamente los gobiernos que quisieron asumirla lo hicieron, además, en algunos casos sin considerar los principios requeridos. El segundo problema fue que las administraciones no articularon sus estrategias con sus instancias, por lo que se enfrentaron a diversas problemáticas para conseguir el objetivo planteado en los PMUS.

A lo anterior podemos sumar que las estrategias del PMUS se centraron principalmente en la construcción de transporte masivo como el Metrobús, lo cual repercutió de diferente forma en cada municipio, en algunos la vialidad no tenía la capacidad de soportar una obra como el Metrobús y trajo problemas de movilidad que incluso superaron a los anteriores, en otros casos, la falta de acuerdos entre los transportistas y el gobierno obstaculizó el programa en su totalidad por lo que la población enfrentó problemas viales y retrasos en las obras.³

Por ello, en la presente iniciativa se pretende que los planes de movilidad urbana sean considerados como una atribución de la Secretaría a fin de que sea ésta la que organice, a partir de la estrategia de planeación nacional, la planificación local en materia de movilidad.

Con esta propuesta también se pretende que los ciudadanos sean el foco principal de los PMUS, con la finalidad de atender a las personas que viajan diariamente, a los estudiantes, trabajadores, turistas, y todos los sectores de la población, puedan hacerlo dentro de una ciudad planificada para personas y no para vehículos.

De acuerdo con el documento de la Comisión Europea, el enfoque centrado en las personas es una de las principales diferencias que tienen los PMUS con respecto a la planificación de transporte tradicional, ya que por lo regular éstos se centran en el aumento del parque vehicular o del transporte masivo, el tráfico y la infraestructura en lugar de las personas y sus necesidades de movilidad.⁴

El plan de movilidad debe considerar la prioridad de los peatones, después los usuarios de vehículos no motorizados, posteriormente los de transporte público y al final los automovilistas, debido a que favorecer el uso de medios de transporte menos contaminantes puede descongestionar el tráfico en horas pico y beneficiar al medio ambiente.⁵

Con la intención de que estas propuestas no sean consideradas a criterio del gobierno en turno sino que sea una premisa legal que debe seguirse, se propone lo siguiente:

Texto vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 9. La Secretaría, expedirá normas oficiales mexicanas que tengan por objeto establecer lineamientos, criterios, especificaciones técnicas y procedimientos para garantizar las medidas adecuadas para el ordenamiento territorial, el Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano únicamente en los siguientes aspectos:</p> <p>I. La estructura de la red de vialidades primarias en los asentamientos humanos, Centros de Población y sus áreas de Crecimiento, y para las obras de cabecera y la Movilidad urbana;</p> <p>II ... V</p>	<p>Artículo 9. La Secretaría, expedirá normas oficiales mexicanas que tengan por objeto establecer lineamientos, criterios, especificaciones técnicas y procedimientos para garantizar las medidas adecuadas para el ordenamiento territorial, el Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano únicamente en los siguientes aspectos:</p> <p>I. La estructura de la red de vialidades primarias en los asentamientos humanos, Centros de Población y sus áreas de Crecimiento, y para las obras de cabecera, así como para la elaboración de planes de movilidad urbana sustentable;</p> <p>II ... V</p>

Pese a la importancia que tiene la movilidad urbana sustentable, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano no la reconoce como tal; la fracción XXV del artículo 3 sólo considera el concepto *movilidad*, lo que limita a la secretaría para emitir normas sobre la movilidad urbana sustentable. En ese sentido, para poder facultar a la Sedatu sobre la movilidad urbana sustentable, es necesario reformar el concepto de *movilidad*:

Texto vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I a XXIV [...]</p> <p>XXV. Movilidad: capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma;</p> <p>XXVI a XL [...]</p>	<p>Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I a XXIV [...]</p> <p>XXV. Movilidad urbana sustentable: capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, a través de estrategias que contemplen distintos medios de transporte procurando el desarrollo sustentable con estrategias que cuiden el medio ambiente a fin de satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras;</p> <p>XXVI a XL [...]</p>

En razón de lo expuesto y fundamentado me permito someter a consideración de esta Cámara el siguiente proyecto de

Decreto que reforma los artículos 3 y 9 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Único. Se **reforman** las fracciones XXV del artículo 3 y I del artículo 9 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

Artículo 3. Para los efectos de esta ley se entenderá por

I. a XXIV. [...]

XXV. Movilidad urbana sustentable : capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, **a través de estrategias que contemplen distintos medios de transporte procurando el desarrollo sustentable con estrategias que cuiden el medio ambiente a fin de satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras;**

XXVI. a XL. [...]

Artículo 9. La secretaría expedirá normas oficiales mexicanas que tengan por objeto establecer lineamientos, criterios, especificaciones técnicas y procedimientos para garantizar las medidas adecuadas para el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano y desarrollo metropolitano únicamente en los siguientes aspectos:

I. La estructura de la red de vialidades primarias en los asentamientos humanos, Centros de Población y sus áreas de Crecimiento, y para las obras de cabecera, **así como para la elaboración de planes de movilidad urbana sustentable;**

II. a V. [...]

Transitorios

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

Segundo. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano dispondrá de 365 días naturales siguientes a la fecha de publicación del decreto para emitir la normatividad en materia de planes de movilidad urbana sustentable.

Notas

1 Comisión Europea (2019). Paquete de Movilidad Urbana, abril de 2019, de Comisión Europea. Sitio web:

<https://sumbilbao19.com/sustainable-urban-mobility-plans -a-new-way-of-planning-urban-mobility/>

2 Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, *Planes integrales de movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sustentable*. Disponible en

<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Planes-integrales-de-movilidad-lineamientos.pdf> Consultado en abril de 2019.

3 Periódico *Milenio*, “Aun no opera y ya es polémico el Metrobús Laguna”. Disponible en <<https://www.milenio.com/estados/aun-no-opera-y-ya-es-polemico-el-metrobus-laguna>> Consultado en septiembre de 2019.

4 Comisión Europea, *Movilidad y transporte*. Disponible en

https://ec.europa.eu/info/departments/mobility-and-transport_es Consultado en septiembre de 2019.

5 Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, *Planes integrales de movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sustentable*. Disponible en

<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Planes-integrales-de-movilidad-lineamientos.pdf> Consultado en septiembre de 2019.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 26 de septiembre de 2019.

Diputado Higinio del Toro Pérez (rúbrica)