

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, A FIN DE EXHORTAR AL EJECUTIVO FEDERAL A REPLANTEAR POR DIVERSAS SECRETARÍAS DE ESTADO EL DOCUMENTO MOVILIDAD 4S PARA MÉXICO Y DOTARLO DE PRESUPUESTO PARA ACTIVAR SUS CUATRO EJES EN MATERIA DE SALUD, SEGURIDAD, SUSTENTABILIDAD Y SOLIDARIDAD, ASÍ COMO DE LAS 12 ESTRATEGIAS PREVISTAS CON OBJETO DE ENFRENTAR LA EMERGENCIA SANITARIA POR EL COVID-19, A CARGO DEL DIPUTADO ADOLFO TORRES RAMÍREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Los que suscriben, diputado Adolfo Torres Ramírez y diputadas y diputados pertenecientes a esta LXIV Legislatura del honorable Congreso de la Unión e integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al titular del Poder Ejecutivo para que a través de los titulares de las Secretarías de Salud; de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; de Seguridad Ciudadana; y de Medio Ambiente y Recursos Naturales, replanten el documento “Movilidad 4s para México”, asimismo lo doten de presupuesto para activar sus cuatro ejes en materia de salud, seguridad, sustentabilidad y solidaridad, así como de las 12 estrategias que se contemplan, para hacer frente al marco de la emergencia sanitaria por Covid-19, al tenor de la siguiente

Exposición de motivos

Para que la movilidad sea auto sustentable y que sea realidad, es imperante la participación de los acuerdos y lineamientos internacionales mediante la armonización de instrumentos internacionales en la legislación de los países y en la instrumentación de las políticas pública.

Por ello se desarrolló la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción que nace del compromiso de los Estados miembros de las Naciones Unidas, cuyo objetivo principal es velar por la protección de las personas, el planeta y la prosperidad.

En el año 2000 los países miembros de las Naciones Unidas acordaron conseguir los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) para 2015. Al terminar el periodo de cumplimiento de esos ODM, el 25 de septiembre de 2015, la Asamblea General de la ONU estableció un nuevo acuerdo mundial sobre cambio climático. Tal día se produjo un acontecimiento histórico, los 193 Estados miembros de todo el mundo se comprometieron a adoptar la Agenda 2030, un programa impulsado por la ONU que forma parte del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, y que aborda 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que a su vez se disgregan en 169 metas por alcanzar.

La Agenda 2030 es un llamado a la acción global durante los siguientes 15 años. Los países que forman las Naciones Unidas se comprometen a movilizar los medios necesarios para la implementación de los Objetivos, mediante alianzas centradas especialmente en las necesidades de los más pobres y vulnerables.

Me quiero referir a la movilidad, uno de los 17 objetivos de desarrollo sostenible, “el transporte proporciona un entorno crítico que permite apoyar el desarrollo económico y social necesario para alcanzar los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible). Tener una perspectiva a largo plazo que se centre en la sostenibilidad es un factor decisivo en el futuro de la movilidad, por ello, la Organización de las Naciones Unidas ha venido recomendado a nivel internacional desde hace unos años, una agenda para el desarrollo sostenible e impulsando el cambio de paradigma en la planificación urbana hacia un concepto de movilidad sustentable como

Transporte sostenible

132. Observamos que el transporte y la movilidad son esenciales para el desarrollo sostenible. El transporte sostenible puede intensificar el crecimiento económico y mejorar el acceso. Con el transporte sostenible se logra una mejor integración de la economía a la vez que se respeta el medio ambiente. Reconocemos la importancia de la circulación eficiente de personas y mercancías y del acceso a sistemas de transporte ambientalmente racional, segura y asequible como medios de mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades, los vínculos entre las zonas urbanas y las rurales y la productividad de las zonas rurales. Así pues, tenemos en cuenta que la seguridad vial forma parte de nuestros esfuerzos por lograr el desarrollo sostenible.

133. Apoyamos el desarrollo de sistemas de transporte sostenibles, entre ellos los sistemas de transporte multimodal que sean eficientes desde el punto de vista energético, en particular sistemas de transporte público, combustibles y vehículos no contaminantes, así como sistemas de transporte mejorados en las zonas rurales. Reconocemos que con miras a promover el desarrollo sostenible es necesario impulsar un enfoque integrado de la formulación de políticas sobre los servicios y sistemas de transporte en los planos nacional, regional y local. Reconocemos también que al establecer sistemas de transporte de tránsito sostenibles se deben tener en cuenta las necesidades especiales de desarrollo de los países en desarrollo”.¹

La agenda 2030 recomienda lo siguiente:

“**Primero**, que el sector no siga aplicando un enfoque fragmentado.

Segundo, es necesario definir claramente los objetivos que sustentan la movilidad sostenible, partiendo de los objetivos y metas de desarrollo sostenible de la agenda 2030 para definir las cuatro metas mundiales:

- 1) acceso equitativo;
- 2) seguridad y protección;
- 3) eficiencia; y
- 4) contaminación y capacidad de respuesta a problemas climáticos.

Tercero, se debe transformar radicalmente la evaluación económica actual de los proyectos de transporte. Integrando otras dimensiones de la sostenibilidad, como la seguridad, las características ecológicas y la inclusión, estos puntos modificarán el costo.

Por lo antes mencionado, México ha tenido grandes retos y desafíos en el tema de movilidad, por su compleja geografía y número de habitantes el cual demanda una estrategia, planeación y presupuesto”.²

En este orden de ideas, el problema de la movilidad en México se acentúa ante la emergencia sanitaria por el Covid-19, el gobierno federal se encuentra con atender un problema que se dejó de lado por muchos años y que la actual administración del presidente López Obrador dejó sin recursos al eliminar el programa de zonas metropolitanas, ahora con el llamado “nuevo regreso” a nuestras actividades cotidianas no pueden ser los mismos hábitos de movilidad que las personas estaban acostumbrados. Esto nos lleva a un contexto de salud pública en el tema de movilidad, mediante la adopción de protocolos de salud que faciliten la movilidad cotidiana, coadyuven al bienestar de todas las personas garantizando el acceso a los servicios y mejoren la distribución de mercancías, reduciendo con ello el riesgo de contagio de Covid-19 en las grandes ciudades y zonas metropolitanas, y la

afectación al medio ambiente. Transitar de la movilidad restringida a una que se haga de la manera más segura, incluyente, accesible y resiliente.

Por ende, el gobierno federal emite el documento Movilidad 4s para México, “elaborado por el gobierno federal en colaboración con la Secretaría de Salud (Ssa), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la oficina de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en México, se desarrolló con el objetivo de proponer una respuesta integral ante las necesidades de movilidad de personas y mercancías durante la reactivación escalonada posterior a la emergencia sanitaria, así como para impulsar la preparación de protocolos en la materia para prevenir futuros desafíos.

Este documento propone cuatro ejes rectores que derivan en 12 estrategias y 7 metas, acompañados de una batería de indicadores para medir de forma objetiva los resultados de cada estrategia y contar así con una herramienta con la cual sea posible ajustar y adaptar cada medida a las necesidades de cada entidad federativa y municipio del país”³

Las metas son salud, seguridad, sustentabilidad y solidaridad. De éstas derivan las doce acciones a continuación citaré tal y como lo plasma el documento mencionado.

En materia de salud:

- Sanitizar continuamente el transporte público (TP).
- Uso de tecnologías para gestionar los servicios.
- Señalizar para sana distancia.
- Distribuir cubrebocas.
- Ampliar espacios peatonales para sana distancia.
- Implementar ciclovías emergentes.
- Instalar biciestacionamientos.
- Habilitar micromovilidad compartida.
- Facilitar bicicletas a personal de salud.
- Establecer apoyos a compra y reparación de bicis.
- Implementar vías recreativas con sana distancia.

En materia de sustentabilidad:

- Monitorear calidad del aire.
- Mantener control de emisiones vehiculares.

- Mantener programas de restricción vehicular.
- Coordinar ocupación reducida en transporte público.
- Monitorear niveles de movilidad.
- Ofrecer información sobre cambios y cupos en el TP.

En materia de seguridad:

- Reducción del tránsito en vías principales.
- Peatonalizar y establecer supermanzanas.
- Implementar controles de velocidad.
- Reducir límites de velocidad.
- Sancionar uso seguro de motocicletas.
- Conectar servicios de transporte y sanitarios.
- Reducir riesgos a peatones en cruces de alta demanda.
- Reducir riesgos en infraestructura vial.

En materia de solidaridad:

- Carriles exclusivos para TP.
- Priorización semafórica de TP.
- Gestión y conversión de zonas de estacionamiento.
- Incentivos para logística en bicicleta.
- Reasignar espacios de estacionamiento para micromovilidad.
- Ampliación de espacios de servicio sobre tráfico vehicular.

Por lo antes dicho, he analizado el documento con un grupo de expertos en la materia y hemos llegado a que la intención es buena, pero lamentablemente son estrategias que desde su planteamiento no contienen presupuesto inyectado por el gobierno federal y esto vislumbra un claro fracaso de los cuatro ejes rectores, esto porque toda la carga presupuestal la transfieren a los estados y municipios lo cual es absurdo y más aún por la eliminación de los apoyos para la protección de las personas en estado de necesidad y de salud, así como para la consolidación de reservas urbanas, el Fondo Metropolitano o la desaparición de los fideicomisos sin estructura orgánica como el Fideicomiso para la Infraestructura en los Estados y con la propuesta del paquete fiscal que entregó el pasado 8 de septiembre el ejecutivo donde observamos que a los estados y municipios en su mayoría no aumenta su presupuesto y en otros se disminuye en términos reales.

El documento Movilidad 4s para México: saludable, segura, sustentable y solidaria, plan de movilidad para una nueva normalidad, en su página 33, en su apartado de **“Financiamiento las recomendaciones contenidas en este plan no cuentan con un financiamiento específico, pero la gran mayoría de ellas pueden financiarse a través de los presupuestos aprobados para infraestructura y proyectos viales, movilidad, transporte público, espacio público, salud, inclusión social y equidad, de los municipios y de las entidades federativas.**

Se propone también, la elaboración de proyectos integrales acordes a los criterios del Fondo Metropolitano para su aplicación, contemplando implementaciones permanentes enfocadas en cumplir con los objetivos de este plan”.⁴

Es por lo antes mencionado, que el espíritu de este punto de acuerdo, se le dote de presupuesto “4S” por parte del gobierno federal, con la finalidad de que sea viable y congruente ya que no puede tener una carga presupuestal extra a los estados y municipios o que el gobierno replante otra forma de implementación de los ejes propuestos.

En esta tesitura, quiero agregar las siguientes observaciones en los cuatro ejes.

Estrategia 1: Garantizar vehículos limpios y sana distancia en el transporte público de pasajeros sanitización de unidades. Se plantea que los gastos que esto ocasionen puedan ser deducibles de impuestos, al parecer se ignora que la realidad de muchos operarios del transporte público es a partir de las concesiones, que pagan o rentan por día y cuyos gastos de combustible y mantenimiento, los debe cubrir el operario. En este contexto, se debe garantizar que dichas medidas no impacten el costo del pasaje.

Distanciamiento físico e implementos de seguridad para operarios y usuarios

En el mismo sentido que el anterior, el operario del microbús, taxi o camión en la mayoría de las ciudades busca su rentabilidad al transportar la mayor cantidad de pasajeros, en este sentido, la estrategia planteada es inoperante, pues impactaría significativamente el ingreso de los operarios, así como de los concesionarios del transporte público. Además de que en las concesiones no se establece la obligatoriedad de atender este tipo de disposiciones.

Estrategia 2: Ampliación de infraestructura peatonal y áreas públicas

Banquetas amplias, entornos de bajo estrés y cruces con sana distancia

Sin duda que esta estrategia debería de ser prioritaria y urgente, pues implica no sólo la ampliación de áreas peatonales de circulación, sino la reubicación de mobiliario e infraestructura que obstaculiza el tráfico peatonal. No se cree que se haya dimensionado las implicaciones de tal medida, además de que implica necesariamente una reducción del área de circulación vehicular o de estacionamiento, lo que propiciaría necesariamente congestión vehicular y más contaminación ambiental.

Estrategia 3: Infraestructura ciclista de rápida implementación y mecanismos de promoción al uso de la bicicleta

Ciclovías emergentes, bicicletas para todos y educación ciclista

La instrumentación de ciclovías de un ancho mínimo de 2 metros en vialidades primarias, implica necesariamente la reducción de la capacidad vehicular, además de la disminución de velocidad del trayecto, por cuestiones de seguridad. Lo más recomendable es seleccionar vialidades de menor jerarquía para el tránsito de bicicletas, pues las vialidades primarias se han diseñado para grandes distancias que superan los traslados promedio de quienes usan las bicicletas.

Estrategia 4: Gestión de velocidad vehicular

Vías primarias, adecuación a velocidad de 50 km/h, vías secundarias, adecuación a velocidad de 30 km/h máximo, zonas de tránsito limitado para calles peatonales o ciclistas y vías recreativas, en fines de semana.

Se considera sumamente difícil, pues esto incrementaría significativamente los tiempos de traslado, ya de por sí significativos, que millones de personas invierten día con día en su traslado a escuelas o trabajo. Además, nuevamente, se ignora la diversidad de la realidad en las ciudades en México, pues muchas de estas vialidades primarias, son las únicas que permiten el traslado desde una zona a otra de la ciudad.

Ya se realizan, pero no se ha registrado que esto contribuya a disminuir la propagación del virus.

Por lo antes fundado y motivado, me permito someter a la elevada consideración de esta soberanía, la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. Se exhorta respetuosamente al titular del Poder Ejecutivo para que a través de los titulares de las Secretarías de Salud; de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; de Seguridad Ciudadana; y de Medio Ambiente y Recursos Naturales, replanten el documento “Movilidad 4s para México”, asimismo lo doten de presupuesto para activar sus cuatro ejes en materia de salud, seguridad, sustentabilidad y solidaridad, así como de las 12 estrategias que se contemplan, para hacer frente al marco de la emergencia sanitaria por Covid-19.

Notas

1 <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable>

2 Loc. Cit.

3 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/558043/ESTRATEGIA_M4S.pdf

4 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/558043/ESTRATEGIA_M4S.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 14 de septiembre de 2020.

Diputado Adolfo Torres Ramírez (rúbrica)