

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES 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, diputado federal Higinio del Toro Pérez, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto 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, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El traslado de ciudadanos al interior de ciudades y zonas metropolitanas es un tema constante en los gobiernos locales. La gestión urbana exige la creatividad de los gobiernos próximos a la sociedad, ya que es este ámbito gubernamental el encargado de crear programas que permitan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

El tema de la movilidad ha adquirido distintos matices, en un principio se trataba solamente de reducir el uso del automóvil y mejorar el transporte público, sin embargo, al paso del tiempo esto fue insuficiente, debido a que el tiempo y costo del traslado de los ciudadanos era elevado y mermaba su calidad de vida. Las estrategias de movilidad empezaron a contemplar diversos modos de transporte, a lo que se le llamo movilidad multimodal.

De acuerdo con sitios especializados, “la movilidad multimodal personal podría ser descrita como la interconexión de los ciudadanos (mediante el uso de dispositivos móviles), vehículos, sistemas de transporte y la infraestructura que permite la creación y el intercambio de nuevos tipos de información, lo que conduce a una mayor cooperación a través del desarrollo de nuevos servicios de movilidad inteligente y personales.”¹

En la actualidad, países avanzados en el tema de la movilidad, como Holanda en Europa o Colombia en América Latina, reconocen el uso de vehículos no motorizados como la mejor alternativa para reducir tiempo de traslado, costo y mejorar el medio ambiente. No obstante, es de las alternativas menos exploradas debido a que los ciudadanos prefieren continuar con los medios “tradicionales” por lo que se requiere de incentivos para que la población se permita utilizar nuevos medios de transporte y tratar de incorporarlos en su rutina diaria.

Los incentivos son una realidad en países como Holanda, país que ha logrado importantes resultados en la movilidad multimodal dentro de sus ciudades. El gobierno holandés negoció con el sector empresarial para que las empresas empiecen a pagar a los empleados una dieta de viaje libre de impuestos de 0,19 euros por cada kilómetro que hagan en bicicleta desde su casa al trabajo. Esta política pública tiene como objetivo crear una estrategia entre el sector público y privado para reducir el uso del coche y mejorar la salud de los holandeses.²

En los últimos años se ha hecho evidente la necesidad de crear instrumentos de política pública que promuevan el uso de diversos medios de transporte para mejorar los tiempos de traslados. Debido a que la capacidad de transporte público es limitada, ha sido necesario buscar nuevas alternativas para mejorar los tiempos, reducir costos y pensando en alternativas amigables para el medio ambiente.

Es por ello por lo que la movilidad multimodal ha sido una alternativa para los países que tienen grandes ciudades y como es lógico, se enfrentan a problemas de saturación en el transporte público, a los altos costos y al gran tiempo que se invierte en los traslados, además de los problemas de conexión que se tienen en algunas rutas y que complican el traslado por este medio. En lo referente al uso del automóvil, los ciudadanos enfrentan problemas de

tráfico que ocupa mucho tiempo, afectaciones al medio ambiente, altos costos en el combustible, por mencionar solo algunos.

El cuestionamiento que da origen a la presente iniciativa es ¿Cómo podemos promover la movilidad a través de vehículos no motorizados?, asumiendo que los ciudadanos necesitan de un incentivo para permitirse probar nuevas modalidades en el transporte, se considera que es necesaria una coordinación entre el sector privado y las autoridades que confluyen en determinada ciudad.

De esta forma, se propone que el gobierno estatal considere incentivos para las empresas que decidan promover la movilidad no motorizada y por su parte, las empresas pueden crear programas de incentivos ya sea para los colaboradores como para clientes en los que los ciudadanos encuentren beneficios por utilizar vehículos no motorizados.

Es así que la estrategia requiere que. Por lo que es necesario reformar la Ley General de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, en la que se contemplan las atribuciones de cada ámbito gubernamental en materia de movilidad, para otorgar a los gobiernos estatales la facultad de aplicar incentivos fiscales para las empresas que colaboren en el objetivo de promover la movilidad en vehículos no motorizados.

El artículo 10 establece las facultades de las entidades federativas en materia de asuntos urbanos y desarrollo metropolitano principalmente:

Artículo 10. Corresponde a las entidades federativas:

I. Legislar en materia de asentamientos humanos, desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como para la planeación, gestión, coordinación y desarrollo de las conurbaciones y zonas metropolitanas, en sus jurisdicciones territoriales, atendiendo a las facultades concurrentes previstas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en lo dispuesto por esta ley;

II. Establecer normas conforme a las cuales se promoverá y dará participación a la ciudadanía en los procesos de planeación, seguimiento y evaluación a que se refiere esta ley;

III. Promover el cumplimiento y la efectiva protección de los derechos humanos relacionados con el Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos, el Desarrollo Urbano y la vivienda;

IV. Aplicar y ajustar sus procesos de planeación a la estrategia nacional de ordenamiento territorial;

V. Formular, aprobar y administrar su programa estatal de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, así como vigilar y evaluar su cumplimiento con la participación de los municipios y la sociedad;

VI. Promover y decretar la fundación de nuevos centros de población, a partir de las propuestas que hagan la Secretaría o los municipios;

VII. Analizar y calificar la congruencia y vinculación con la planeación estatal, que deberán observar los distintos programas municipales de Desarrollo Urbano, incluyendo los de conurbaciones o zonas metropolitanas, a través de dictámenes de congruencia estatal;

VIII. Inscribir en el Registro Público de la Propiedad, a petición de parte, los planes y programas municipales en materia de desarrollo urbano, reservas, usos del suelo y destinos de áreas y predios, cuando éstos tengan congruencia y estén ajustados con la planeación estatal y federal;

IX. Establecer las normas conforme a las cuales se efectuará la evaluación del impacto urbano y territorial de las obras o proyectos que generen efectos significativos en el territorio; las cuales deberán estar incluidas en los planes de desarrollo urbano;

X. Participar, conforme a la legislación federal y local, en la constitución y administración de Reservas territoriales, la dotación de infraestructura, equipamiento y Servicios Urbanos, la salvaguarda de la población que se ubique en los polígonos de protección y amortiguamiento determinados por los planes de desarrollo urbano; así como en la protección del Patrimonio Natural y Cultural, y de las zonas de valor ambiental del equilibrio ecológico de los Centros de Población;

XI. Intervenir en la prevención, control y solución de los asentamientos humanos irregulares, en los términos de la legislación aplicable y de conformidad con los programas de desarrollo urbano, de conurbaciones y zonas metropolitanas incluyendo el enfoque de género y el marco de los derechos humanos;

XII. Emitir y, en su caso, modificar la legislación local en materia de desarrollo urbano que permita contribuir al financiamiento e instrumentación del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano y desarrollo metropolitano en condiciones de equidad, así como para la recuperación de las inversiones públicas y del incremento de valor de la propiedad inmobiliaria generado por la consolidación y el crecimiento urbano;

XIII. Participar en la planeación y regulación de las zonas metropolitanas y conurbaciones, en los términos previstos en esta ley y en las leyes de las entidades federativas que, en su caso, corresponda;

XIV. Establecer y participar en las instancias de coordinación metropolitana en los términos de esta ley;

XV. Coordinar sus acciones con la federación, con otras entidades federativas sus municipios o demarcaciones territoriales, según corresponda, para el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y la planeación del desarrollo urbano y desarrollo metropolitano; así como para la ejecución de acciones, obras e inversiones en materia de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, incluyendo las relativas a la movilidad y a la accesibilidad universal;

XVI. Convenir con los sectores social y privado la realización de acciones e inversiones concertadas para el desarrollo regional, desarrollo urbano y desarrollo metropolitano, atendiendo a los principios de esta ley y a lo establecido en las leyes en la materia;

XVII. Apoyar a los municipios que lo soliciten, en la administración de los servicios públicos municipales, en los términos de las leyes aplicables;

XVIII. Evaluar y dar seguimiento, en los términos de las leyes locales relativas, al impacto urbano o regional de obras y proyectos que generen efectos en el territorio de uno o más municipios de la entidad de que se trate;

XIX. Apoyar a las autoridades municipales que lo soliciten, en la administración de la planeación del desarrollo urbano, o convenir con ellas la transferencia de facultades estatales en materia urbana, en términos de los convenios que para ese efecto se celebren;

XX. Imponer sanciones administrativas a los infractores de las disposiciones jurídicas y de los programas estatales de desarrollo urbano y desarrollo metropolitano, conforme a lo que prevea la Ley General de Responsabilidades Administrativas, así como dar vista a las autoridades competentes, para la aplicación de las sanciones que en materia penal se deriven de las faltas y violaciones a tales disposiciones;

XXI. Aplicar y promover las políticas y criterios técnicos de las legislaciones fiscales, que permitan contribuir al financiamiento del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, desarrollo regional y desarrollo metropolitano en condiciones de equidad, así como la recuperación del incremento de valor de la propiedad inmobiliaria generado por la consolidación y el crecimiento urbano;

XXII. Formular y aplicar las políticas, así como realizar las acciones en materia de estructuración urbana, gestión del suelo, conservación del Patrimonio Natural y Cultural y accesibilidad universal, incluyendo la movilidad;

XXIII. Evaluar y dar seguimiento, en los términos de las leyes locales aplicables al impacto territorial de obras y proyectos que generen efectos en el territorio de uno o más municipios de la entidad de que se trate;

XXIV. Prevenir y evitar la ocupación por asentamientos humanos en zonas de alto riesgo, de conformidad con los atlas de riesgo y en los términos de la legislación aplicable;

XXV. Establecer en las leyes y reglamentos de la materia, los lineamientos a los que habrán de sujetarse las autorizaciones, licencias o permisos relacionados con las diferentes acciones urbanísticas, en las cuales se debe prever por lo menos las formalidades y requisitos, procedimientos, causas de improcedencia, tiempos de respuesta, medios de impugnación, medidas de seguridad y sanciones, causas de revocación y efectos para la aplicación de afirmativas o negativas fictas, tendientes a

garantizar la seguridad jurídica y la máxima transparencia en los actos de autoridad en la materia;

XXVI. Atender las consultas que realicen los municipios sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus planes y programas municipales en materia de desarrollo urbano; y

XXVII. Las demás que les señalen esta ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.

Debido a que entre las atribuciones de las autoridades estatales no se contempla la creación de incentivos fiscales para las empresas, el objetivo de la iniciativa es otorgar dicha atribución a las autoridades estatales y que así se establezcan los fundamentos legales para una coordinación entre el ámbito público y privado en favor de la movilidad multimodal.

A partir de este objetivo se propone la siguiente reforma en el artículo 10:

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
Artículo 10. Corresponde a las entidades federativas: I ... XXV	Artículo 10. Corresponde a las entidades federativas: I ... XXV
XXVI. Atender las consultas que realicen los municipios sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus planes y programas municipales en materia de Desarrollo Urbano, y XXVII. Las demás que les señalen esta Ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.	XXVI. Atender las consultas que realicen los municipios sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus planes y programas municipales en materia de Desarrollo Urbano, XXVII. Coordinar con la Federación, con otras entidades federativas, con sus municipios o demarcaciones territoriales, según corresponda, programas de incentivos fiscales a empresas que promuevan la movilidad urbana no motorizada, y XXVIII. Las demás que les señalen esta Ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.

Sin embargo, para poder establecer esta atribución a los gobiernos locales, es necesario que el artículo tercero contemple entre sus definiciones, el concepto de movilidad urbana no motorizada, por lo que la propuesta para el artículo 3 es:

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

I a XXV

XXVI. Movilidad Urbana No Motorizada: Uso de vehículos no motorizados como medio de transporte en zonas urbanas.

XXVII a XL

Por otra parte, la estrategia legislativa contempla que sea el gobierno junto con las empresas, quienes promuevan la movilidad urbana no motorizada. Desde el gobierno por medio de incentivos fiscales y desde las empresas por medio de programas dirigidos al consumidor y/o fuerza laboral.

Con esta propuesta se promueve la filosofía de “Ganar – Ganar”, debido a que las empresas obtienen un beneficio por parte del gobierno y el gobierno incentiva la creatividad en el diseño de programas que promuevan la movilidad multimodal la movilidad urbana no motorizada, es decir, salvaguardar el medio ambiente, reducir la afluencia en el transporte público y en el uso de vehículos y, además, cuidar la salud de la población.

Esta reforma, permite que actores públicos y privados unan esfuerzos en favor de un objetivo común: mejorar la movilidad, tanto en tiempo como en costo para los ciudadanos, mejorar la salud de la población debido a que, por lo general, los vehículos no motorizados requieren un ejercicio aeróbico por parte de los usuarios, además de que benefician al medio ambiente ya que disminuyen la emisión de gases contaminantes.

Estos beneficios son necesarios en las zonas metropolitanas de nuestro país ya que cerca del 80% de la población mexicana vive en alguna de las metrópolis delimitadas, por lo que es urgente desarrollar programas que signifiquen un impacto positivo tanto en lo económico, como en lo social y en el cuidado del medio ambiente.

Finalmente, es necesario establecer que cada Congreso local, de acuerdo con sus facultades, deberá hacer los ajustes necesarios en sus respectivos códigos fiscales a fin de que se contemplen incentivos fiscales a las empresas que impulsen programas estratégicos para fomentar el uso de vehículos no motorizados. Estas adecuaciones en los códigos locales permitirán que las autoridades estatales establezcan los incentivos a partir de su propia capacidad de recaudación fiscal y de las participaciones obtenidas por parte del gobierno federal, por lo que se respeta la autonomía fiscal los gobiernos estatales y les permite cumplir con lo establecido en la LGAHOTDU sin afectar su estructura económica.

Por lo anteriormente expuesto, se presenta ante esta honorable cámara la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Artículo Único. - Se adiciona una fracción XXVI, recorriéndose y modificándose las subsecuentes del artículo 3; se reforma la fracción XXVI y se adiciona una fracción XXVII, recorriéndose y modificándose las subsecuentes del artículo 10 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 XXV

XXVI. Movilidad Urbana No Motorizada: Uso de vehículos no motorizados como medio de transporte en zonas urbanas.

XXVII a XL

Artículo 10. Corresponde a las entidades federativas:

I a XXV

XXVI. Atender las consultas que realicen los municipios sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus planes y programas municipales en materia de Desarrollo Urbano,

XXVII. Coordinar con la federación, con otras entidades federativas, con sus municipios o demarcaciones territoriales, según corresponda, programas de incentivos fiscales a empresas que promuevan la movilidad urbana no motorizada, y

XXVIII. Las demás que les señalen esta ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.

Artículos Transitorios

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

Artículo Segundo. - Los Congresos locales deberán considerar en sus respectivos códigos fiscales, los incentivos para las empresas que realicen programas para promover el uso de vehículos no motorizados, a más tardar 365 días después de la entrada en vigor del presente.

Notas

1 <http://web.itainnova.es/elogistica/lineas-de-trabajo/transporte-y-movilidad/movilidad-multimodal-personal/> , consultado en octubre de 2020.

2 Información disponible en <https://www.planetatriatlon.com/incentivos-fiscales-bici-holanda/> ,consultado en septiembre de 2020.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 18 de noviembre de 2020.

Diputado Higinio del Toro Pérez (rúbrica)